

INFORME 25/2008

AUTORIDAD
DEL TRANSPORTE
METROPOLITANO
(ATM)
EJERCICIO 2004

INFORME 25/2008

**AUTORIDAD
DEL TRANSPORTE
METROPOLITANO
(ATM)
EJERCICIO 2004**

Nota: Este texto en castellano es una traducción no oficial que constituye sólo una herramienta de documentación.

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

CERTIFICADO:

Que en Barcelona, el día 25 de noviembre de 2008, reunido el Pleno de la Sindicatura de Cuentas, bajo la presidencia del síndico mayor, el Excmo. Sr. D. Joan Colom Naval, con la asistencia de los síndicos don Alexandre Pedrós Abelló, don Jordi Pons Novell, don Enric Genescà Garrigosa, don Agustí Colom Cabau, don Ernest Sena Calabuig y don Jaume Amat Reyero, 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 acuerda aprobar el informe de fiscalización 25/2008, relativo a la Autoridad del Transporte Metropolitano (ATM), ejercicio 2004.

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

Barcelona, 5 de diciembre de 2008

Vº Bº
El síndico mayor

[Firma]

[Firma]

Joan Colom Naval

ÍNDICE

ABREVIACIONES.....	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.....	16
1.2.5. Normativa aplicable.....	18
2. FISCALIZACIÓN DE LOS ESTADOS FINANCIEROS	20
2.1. INTRODUCCIÓN.....	20
2.2. INFORMES DE AUDITORÍA.....	20
2.3. OBSERVACIONES Y NOTAS AL BALANCE.....	20
2.3.1. Inmovilizado.....	23
2.3.2. Deudores	23
2.3.3. Cuentas financieras	24
2.3.4. Ajustes por periodificación del activo	25
2.3.5. Patrimonio propio	25
2.3.6. Subvenciones de capital	26
2.3.7. Deudas a corto plazo	27
2.3.8. Ajustes por periodificación del pasivo	32
2.3.9. Cuentas de control presupuestario y cuentas de orden.....	35
2.4. OBSERVACIONES Y NOTAS A LA CUENTA DE PÉRDIDAS Y GANANCIAS	35
2.4.1. Ingresos de explotación	38
2.4.2. Gastos de explotación.....	42
2.4.3. Gastos por amortizaciones y provisiones.....	49
2.5. LIQUIDACIÓN DEL CONTRATO PROGRAMA 2002-2004	49
2.5.1. Propuesta de liquidación del contrato programa 2002-2004: Acta de la Comisión de Seguimiento de 27 de abril de 2005	50
2.5.2. Liquidación del contrato programa 2002-2004: Informe de la IGAE de 27 de septiembre de 2006.....	52
3. FISCALIZACIÓN DE LA LIQUIDACIÓN PRESUPUESTARIA.....	53
3.1. MODIFICACIONES PRESUPUESTARIAS.....	55

3.2.	GRADO DE EJECUCIÓN Y ANÁLISIS DE LAS DESVIACIONES PRESUPUESTARIAS.....	57
3.2.1.	Desviaciones en ingresos	58
3.2.2.	Desviaciones en gastos	59
4.	FISCALIZACIÓN DE OTRAS ACTUACIONES	61
4.1.	TRAMBAIX	62
4.1.1.	Certificación de las obras.....	62
4.1.2.	Entrada en funcionamiento del servicio de transporte: Tarifa técnica, conceptos e importes	62
4.2.	TRAMBESÒS	65
4.2.1.	Certificación de las obras.....	65
4.2.2.	Entrada en funcionamiento del servicio de transporte: Tarifa técnica, conceptos e importes	66
4.3.	<i>RENTING</i> PARA EL SUMINISTRO Y MANTENIMIENTO DE UNIDADES DE TREN.....	68
5.	CONCLUSIONES FINALES: OBSERVACIONES Y RECOMENDACIONES	70
5.1.	EN RELACIÓN CON LA FISCALIZACIÓN DE LOS ESTADOS FINANCIEROS.....	70
5.2.	EN RELACIÓN CON LA FISCALIZACIÓN DE LA LIQUIDACIÓN PRESUPUESTARIA.....	73
5.3.	EN RELACIÓN CON LA FISCALIZACIÓN DE OTRAS ACTUACIONES	75
5.4.	SEGUIMIENTO DE RECOMENDACIONES DE INFORMES ANTERIORES.....	76
6.	TRÁMITE DE ALEGACIONES	79
7.	RESPUESTA A LAS ALEGACIONES.....	83

ABREVIACIONES

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 Español de Crédito
BBVA	Banco 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
DOGC	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
GTACSA	Gabinet Tècnic d'Auditoria i Consultoria, SA
IGAE	Intervención General de la Administración del Estado
IMSERSO	Instituto de Mayores y Servicios Sociales
IVA	Impuesto sobre el valor añadido
m€	Miles de euros
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
PGCGC	Plan general de contabilidad de la Generalidad de Cataluña
RENFE	Red Nacional de Ferrocarriles Españoles
STI	Sistema tarifario integrado
SVV	Servicio de venta y validación
TB	Transports de Barcelona, SA
TM, SA	Tramvia Metropolità, SA
TM del Besòs, SA	Tramvia Metropolità del Besòs, SA
TMB	Transportes Metropolitanos de Barcelona
TUSGSAL	Transportes Urbanos y Servicios Generales, SAL

1. INTRODUCCIÓN

1.1. INTRODUCCIÓN AL INFORME

1.1.1. Mandato legal

El Decreto legislativo 3/2002, de 24 de diciembre, por el que se aprueba el Texto refundido de la Ley de finanzas públicas de Cataluña, modificado por la Ley 7/2004, de 16 de julio, de medidas fiscales y administrativas, establece, en el artículo 71, apartado 6, que la Sindicatura de Cuentas debe presentar anualmente al Parlamento un informe de fiscalización de las entidades (universidades públicas, empresas, etc. que, de acuerdo con las normas reguladoras del sistema europeo de cuentas, SEC, se considera que forman parte del sector de las administraciones públicas) cuando su presupuesto anual supere los 150 M€ o la cifra que anualmente determine la ley de presupuestos.

En el ejercicio 2004 el presupuesto aprobado para la Autoridad del Transporte Metropolitano (ATM o el consorcio) ha sido de 661,04 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 de Cataluña, establecidas en su Ley.

1.1.2. Objeto y alcance material

Conforme a dicho mandato legal, la 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 para verificar que representan de una forma razonable la situación patrimonial y financiera del consorcio, abarcando 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 bajo el punto de vista contable, fiscal y presupuestario, como de funcionamiento.

1.1.3. Alcance temporal y metodología

Este informe se refiere al ejercicio 2004. Para la revisión de determinados aspectos financieros, de legalidad y de funcionamiento, también ha sido necesario hacer referencia a ejercicios anteriores y posteriores.

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, en relación, por una parte, con la información recogida en los estados financieros (Balance y Cuenta de pérdidas y ganancias) y en las liquidaciones presupuestarias, de acuerdo con las normas de auditoría pública generalmente aceptadas y, por otra parte, con el seguimiento de los preceptos legales que son de aplicación.

La ATM ha sometido a auditoría financiera sus cuentas anuales del ejercicio 2004. En el epígrafe 2.2 se menciona la opinión de auditoría del informe de Gabinet Tècnic d'Auditoria i Consultoria, SA (GTACSA) referido a ese ejercicio. Se ha tenido acceso a los trabajos y pruebas realizadas para la elaboración de su informe y se han efectuado las pruebas adicionales que se han considerado necesarias en relación con 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 que debía encargarse, fundamentalmente, de formalizar los correspondientes acuerdos de financiación con las diferentes administraciones (estatal, autonómica y local) para 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 en la región metropolitana de Barcelona, que funcionó hasta marzo de 1997, cuando se creó la ATM. Este 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, del Ayuntamiento de Barcelona y de 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.¹

1. Los Estatutos han sido modificados por el Decreto 151/2002, de 28 de mayo, y por el Decreto 288/2004, de 11 de mayo. La primera modificación corresponde, básicamente, al establecimiento del domicilio social, al mayor detalle de las funciones referentes a la planificación de infraestructuras (elaboración de programas de

.../...

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 en el 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 supuso 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 consorciados habían acordado firmarlo (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, que participaban con un 51%, un 25% y un 24%, respectivamente, en 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 de Alt Penedès, Baix Llobregat, Barcelonès, Garraf, Maresme, Vallès Occidental y Vallès Oriental.

La ATM se crea como consorcio interadministrativo de carácter voluntario y por tiempo indefinido y, al amparo de lo que dispone 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 esta, 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, mediante la realización de las funciones que le sean encomendadas por las entidades que la componen.

inversión y seguimiento de las inversiones), y a determinadas variaciones en el número de representantes del Consejo de Administración. La segunda modificación se centra en un nuevo detalle de las fuentes de recursos económicos con las que puede contar la ATM, entre las que hay que destacar posibles tasas o precios públicos por ocupación de dominio público, contribuciones especiales por realización de obras y precios privados por cualquier tipo de actividad asignada a la ATM.

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 los 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

En lo referente a las seis líneas de actuación antes mencionadas, seguidamente se presenta una breve aproximación al contenido y a la evolución o situación en el ejercicio 2004:

1. Planificación de infraestructuras: Plan director de infraestructuras del transporte público colectivo 2001-2010 (PDI)

El 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 llevó a cabo posteriormente bajo el control de los correspondientes organismos responsables (Dirección General de Puertos y Transportes, en la mayoría de los 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, alargamiento de andenes, etc. de Ferrocarriles de la Generalidad de Cataluña).
- Intercambiadores (plaza Catalunya, Sagrera y Arc de Triomf, en Barcelona; L'Hospitalet - Centre, Martorell - Central y Quatre Camins).

Seguidamente se presenta el resumen de los principales datos de seguimiento de los programas de actuación del PDI según la información recogida en las memorias anuales de actividades de la ATM.

Datos PDI 2001-2010. Memoria de actividades 2003

Programa	Presupuesto*	Obra licitada	Inversión efectuada	Grado de realización (%)	
				De licitación	De ejecución
Ampliación de red	5.367,08	3.423,74	276,43	63,79	5,15
Modernización y mejora	544,82	68,89	45,49	12,81	8,35
Intercambiadores	261,20	12,13	3,37	4,64	1,29
Total PDI	6.173,10	3.505,66	325,29	56,79	5,27

Importes en millones de euros.

* Importes de presupuesto que figuran en el PDI 2001-2010 o en el Convenio de financiación de infraestructuras.

Datos PDI 2001-2010. Memoria de actividades 2004

Programa	Presupuesto*	Obra licitada	Inversión efectuada	Grado de realización (%)	
				De licitación	De ejecución
Ampliación de red	5.665,78	3.948,21	878,32	69,69	15,50
Modernización y mejora	583,20	295,92	86,75	50,74	14,88
Intercambiadores	347,36	155,12	31,13	44,66	3,78
Total PDI	6.596,34	4.399,25	978,20	66,69	14,83

Importes en millones de euros.

* Importes de presupuesto que figuran en el PDI 2001-2010 o en los proyectos constructivos.

De los anteriores resúmenes de seguimiento se observa cómo varía de un ejercicio a otro el presupuesto o coste inicialmente previsto en el PDI. La variación se genera a medida que los proyectos constructivos concretos dan lugar a previsiones de costes más ajustadas.

En 2004 se observa un destacable incremento porcentual, alrededor de los 10 puntos, tanto del grado de avance de licitación como del de ejecución. Lo ejecutado se concentra en el aumento de la inversión efectuada en Ampliación de red que, con un total de 878,32 M€, incluye como actuaciones más destacables las siguientes: Trambaix y Trambesòs, con obra ejecutada por 319,50 M€ y grado de ejecución del 77,9%; L9 del metro, con coste de redacción de proyectos y obras de los primeros tramos por 243 M€, y grado de ejecución del 9,3%; L5 del metro, prolongación Horta - Vall d'Hebron, con obra ejecutada por 30,57 M€ y grado de ejecución del 22,8%; y Metro ligero Trinitat Nova - Can Cuiàs, con obra ejecutada de 28,53 M€ y grado de ejecución del 95,1%.

2. Relaciones con los operadores de transporte colectivo

En cuanto a la parte correspondiente a la elaboración, formalización y seguimiento del contrato programa referente a los operadores de transporte público que están incluidos en él, y mediante el que la ATM articula la financiación que aportan las diferentes administraciones consorciadas, es preciso subrayar que el contrato programa que cubre el periodo 2002-2004 entre la ATM y la Administración General del Estado no se firmó hasta diciembre de 2004. En el Informe 4/2006, elaborado por la Sindicatura de Cuentas correspondiente al ejercicio 2003, ya se recogía este hecho en el epígrafe 2.5 de hechos posteriores. En el presente informe, correspondiente al ejercicio 2004, en el epígrafe 2.5 se ha actualizado la fiscalización del contrato programa 2002-2004 hasta su liquidación definitiva.

En lo que concierne a los operadores adheridos al sistema tarifario integrado (STI), es preciso diferenciarlos de forma individual, o bien en grandes grupos, de la siguiente forma (según datos referentes a 2004): 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 siete 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 el ejercicio 2003 se incorporaron servicios urbanos de Terrassa, El Papiol, Granollers, Vallirana, Molins de Rei, Cerdanyola del Vallès, Vilassar de Mar - Cabrera de Mar e Igualada; servicios interurbanos de Mollet del Vallès, y operadores interurbanos como Hispano Llacunense, SL y SA Masats Transports Generals. En el ejercicio 2004 se producen dos importantes incorporaciones: el Trambaix y el Trambesòs, así como las de CRA (Compañía Reusense de Automóviles), La Hispania, SA, Autocars Vendrell, SL o La Hispano Hilariencia, SA.

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 distribuir las a los operadores, principalmente, para enjugar sus déficits de explotación, amortizar su endeudamiento y financiar sus inversiones de mantenimiento. Como ya se ha mencionado en el anterior punto 2, el contrato programa para el periodo 2002-2004 no se formalizó hasta diciembre de 2004.

Tal y como se destacó, como hecho posterior, en el Informe referente al ejercicio 2003, con la formalización del contrato programa 2002-2004 afloraron las insuficiencias financieras acumuladas, por un total de 195 M€ aproximadamente. Hasta entonces la ATM las había afrontado mediante operaciones crediticias a corto plazo, anticipándolas a los operadores ya que los presupuestos de las diferentes administraciones habían sido insuficientes. El propio contrato programa 2002-2004 liquida esta situación fijando un calendario de aportaciones de las administraciones a la ATM (entre 2006 y 2009) para cubrir los importes anticipados, hecho que ha supuesto transformar las operaciones a

corto plazo en un préstamo a largo plazo con vencimientos en paralelo a las aportaciones de las administraciones.

4. Ordenación de tarifas

La ATM ejerce la titularidad de los ingresos de tarifas por títulos integrados del STI y hace el reparto entre los operadores mediante la Cámara de Distribución de los Ingresos conforme al Reglamento de la Mesa de la Cámara,² aprobado el 7 de abril de 2003 y actualizado el 31 de marzo de 2004. 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 ha hecho mención de los servicios y operadores que se han adherido al STI en los últimos ejercicios. En cuanto a los ingresos distribuidos durante 2004, según información del documento de la ATM STI Cierre 2004, estos han sido de 286,28 M€ y corresponden a un total de validaciones en títulos integrados de 609.747.973. Estas validaciones han supuesto un incremento del 4,6% respecto a las validaciones de 2003, que fueron de 582.711.266.

5. Comunicación

La ATM tiene la función de comunicación y atención al ciudadano. Dentro de esta actividad hay que 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 para hacer posible el ejercicio de sus competencias.

2. La ATM creó el Comité de Seguimiento de la Integración Tarifaria (CSIT), formado por representantes de las administraciones, de los operadores implicados y de la propia ATM, como apoyo técnico para el seguimiento de la integración tarifaria dentro de su ámbito de gestión. El hecho de que haya títulos vendidos por una entidad y/u operador que se pueden utilizar en los otros operadores integrados y de que un viaje pueda realizarse haciendo uso de una cadena modal, implica la necesidad de la ATM de gestionarlo todo centralizadamente mediante el proceso de Cámara de Distribución de los Ingresos de los diferentes títulos de transporte según su utilización. El CSIT tiene delegadas en el grupo específico Mesa de la Cámara las funciones referidas a toda la posible casuística que se genere en el proceso de reparto de ingresos de la Cámara. La Mesa de la Cámara la componen aquellos miembros del CSIT que son representantes de los operadores implicados o representantes de la ATM.

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, los miembros a 31 de diciembre de 2004 eran los siguientes:

- Presidente: Hble. Sr. D. Joaquim Nadal Farreras, consejero de Política Territorial y Obras Públicas.
- Vicepresidente primero: Sr. D. Xavier Casas Masjoan, primer teniente de alcalde del Ayuntamiento de Barcelona.
- Vicepresidenta segunda: Sra. D^a Maite Arqué Ferrer, presidenta de la Entidad Metropolitana del Transporte.
- Ocho vocales en representación de la Generalidad de Cataluña (los ocho designados en febrero de 2004):³
 - Sr. D. Jordi Julià Sort, director general de Puertos y Transportes del Departamento de Política Territorial y Obras Públicas.
 - Sr. D. Jordi Follia Alsina, director general de Carreteras del Departamento de Política Territorial y Obras Públicas.
 - Sr. D. Manel Nadal Farreras, secretario general de Movilidad del Departamento de Política Territorial y Obras Públicas.
 - Sr. D. Oriol Nel·lo Colom, secretario general de Planificación Territorial del Departamento de Política Territorial y Obras Públicas.
 - Sr. D. Martí Carnicer Vidal, secretario general del Departamento de Economía y Finanzas.
 - Sr. D. Ricard Fernández Ontiveros, secretario de Vivienda del Departamento de Medio Ambiente y Vivienda.
 - Sr. D. Jordi Cots Domínguez, director de Servicios del Departamento de Bienestar y Familia.
 - Sr. D. Jordi Cassó Samsó, director del Programa para la Movilidad y Grandes Infraestructuras del Departamento de Política Territorial y Obras Públicas.
- Cinco vocales en representación de las administraciones locales fundadoras, designados de común acuerdo entre el Ayuntamiento de Barcelona y la Entidad Metropolitana del Transporte:

3. Los ocho vocales en representación de la Generalidad de Cataluña eran anteriormente los que constan en el epígrafe 1.2.4 del Informe 4/2006, referente al ejercicio 2003.

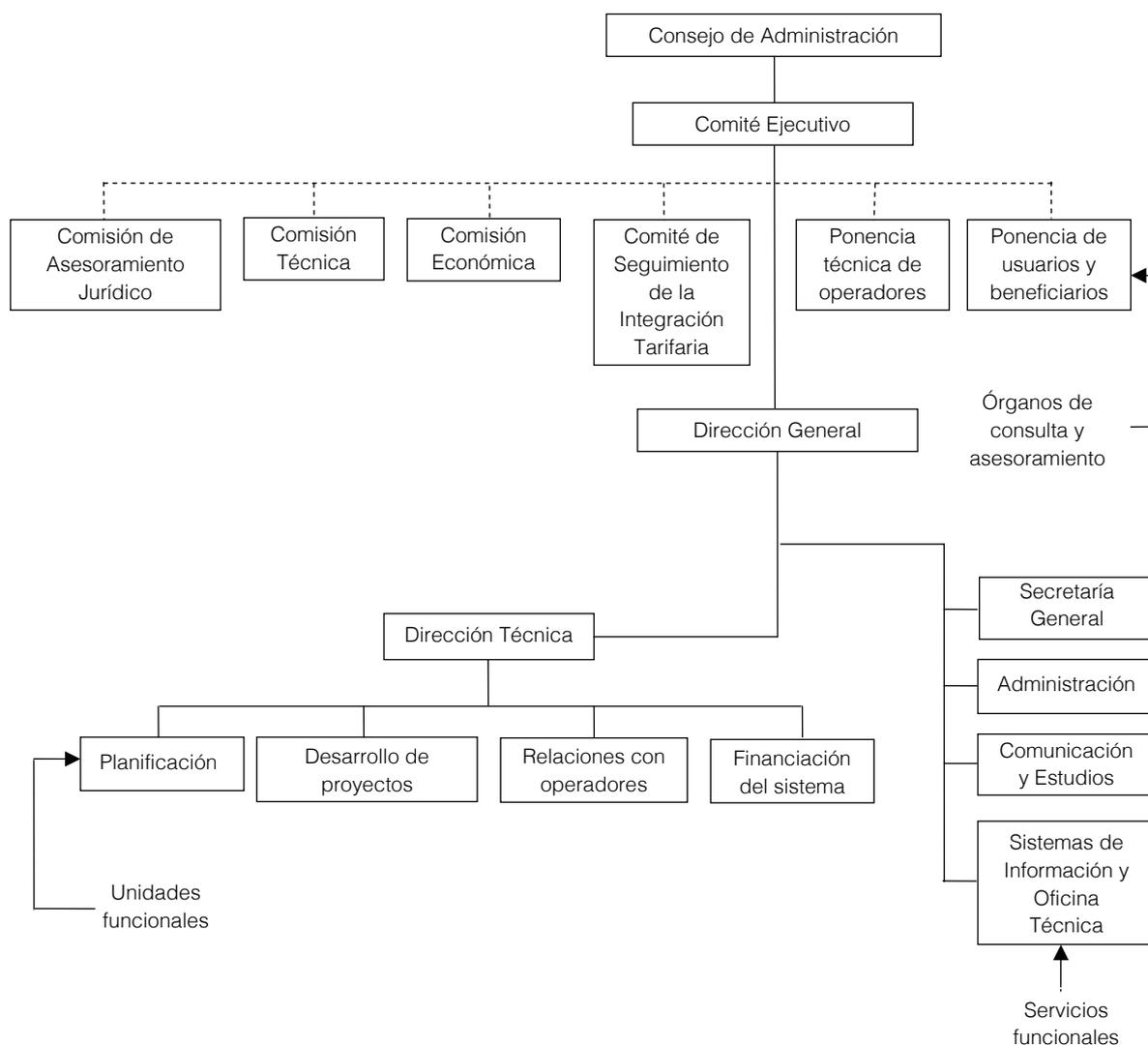
- Sr. D. Jordi Portabella Calvete, segundo teniente de alcalde del Ayuntamiento de Barcelona.
 - Sr. D. Jordi Hereu Boher, concejal de Seguridad y Movilidad del Ayuntamiento de Barcelona.
 - Sr. D. Ramón Seró Esteve, director general de la ATM.
 - Sr. D. Dídac Pestaña Rodríguez, alcalde de Gavà.
 - Sr. 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 Mayoral Antigas, presidente de la AMTU, en sustitución, desde mayo de 2004, del Sr. D. Josep Pujadas Maspons.
 - Sra. D^a Anna Sala Andrés, vicepresidenta de la AMTU.
 - 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 del Gobierno Central en Cataluña del Ministerio de Fomento.
 - Sr. D. Miguel Pozo de Castro, subdirector de Planeamiento de Infraestructuras del Ministerio de Fomento.
 - Secretaria: Sra. D^a Carme Sardà Vilardaga, secretaria general de la ATM.

El artículo 5 de los Estatutos de la ATM prevé que el Consejo de Administración pueda crear un Comité Ejecutivo, como órgano más reducido de dirección en 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 de la organización y la estructura anteriormente mencionadas es el siguiente:



1.2.5. Normativa aplicable

La normativa directamente aplicable a la ATM es la siguiente:

- Ley 6/2004, de 16 de julio, de presupuestos de la Generalidad de Cataluña para 2004, y el Decreto 341/2003, de 29 de diciembre, sobre prórroga de los presupuestos de la Generalidad de Cataluña para 2003.
- 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, y por el Decreto 288/2004, de 11

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 el Acuerdo del Consejo de Administración de la ATM de 26 de marzo de 1998.

Además, según el artículo 23 de sus Estatutos, la ATM 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;⁴ así como por las leyes catalanas 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 desarrollan.

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 de contabilidad debe aplicarse. Sin embargo, la ATM ha aplicado desde su creación las normas de contabilidad de la Administración local y la Sindicatura entiende que tendría que seguir el Plan general de contabilidad de la Generalidad de Cataluña (PGCGC). Si bien eso no tiene un efecto significativo en cuanto a la información y a la representatividad de las cuentas presentadas por la ATM en relación con su situación económica, financiera y patrimonial, sí es preciso subrayar que, de acuerdo con lo que ha mencionado la Sindicatura de Cuentas en anteriores informes (Informe 5/2004, referente a los ejercicios 2001 y 2002, e Informe 4/2006, referente al ejercicio 2003) sigue vigente la recomendación según la cual la ATM debe llevar la contabilidad conforme al PGCGC. Los responsables de la ATM han comunicado a la Sindicatura que desde el 1 de enero de 2006 ya aplican el PGCGC.

A la ATM también le es de aplicación, en lo que le corresponda, la legislación general de derecho mercantil, civil, fiscal y laboral.

4. La Ley 30/1992, de 26 de noviembre, de régimen jurídico de las administraciones públicas y del procedimiento administrativo común, y la Ley 7/1985, de 2 de abril, reguladora de las bases de régimen local, han sido parcialmente modificadas por la Ley 57/2003, de 16 de diciembre, de medidas para la modernización del gobierno local.

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 la Sindicatura de Cuentas ha considerado fundamentales por la materialidad de sus importes, por los conceptos que incluyen o por el riesgo de auditoría que suponen.

En la fiscalización se han revisado, 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 30 de marzo de 2005 realizado por GTACSA sobre las cuentas anuales de la ATM correspondientes al ejercicio 2004 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 2004 presenta una opinión con una única salvedad por la incertidumbre que seguidamente se transcribe:

Tal y como se menciona en las notas 12.3 y 13.1 de la memoria que se adjunta, actualmente se encuentra 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 a partir del ejercicio 2005, incluidos los importes no cubiertos hasta ahora relativos a las inversiones de los tranvías Diagonal - Baix Llobregat y Glòries - Besòs. En espera de las negociaciones en curso para alcanzar la financiación necesaria y de la determinación de los importes definitivos a liquidar a los concesionarios de los tranvías, la ATM no ha contabilizado a 31 de diciembre de 2004 ningún importe a pagar por ese concepto.

La Sindicatura de Cuentas ha tenido en cuenta la salvedad del informe de GTACSA que es tratada de forma específica a lo largo del presente informe y que ha sido objeto de un análisis y seguimiento posterior en los epígrafes 2.3.7.1 y 2.5.

2.3. OBSERVACIONES Y NOTAS AL BALANCE

A continuación se presenta el Balance a 31 de diciembre de 2004 que, a efectos comparativos, se presenta junto con el Balance a 31 de diciembre de 2003.

SINDICATURA DE CUENTAS DE CATALUÑA — INFORME 25/2008

Balance a 31 de diciembre de 2003 y 2004

ACTIVO	31.12.2003	31.12.2004	Variación*	Variación %*
INMOVILIZADO	8.646.214	9.034.908	388.694	4,5
Inmovilizado material	5.191.691	5.036.898	(154.793)	(3,0)
Construcciones	309.882	309.882	0	0,0
Maquinaria, instalaciones y utensilios	50.941	56.229	5.288	10,4
Mobiliario	75.725	89.479	13.754	18,2
Equipos para procesos de información	259.212	398.675	139.463	53,8
Instalaciones complejas especializadas	6.216.264	6.774.792	558.528	9,0
Amortización acum. inmov. material	(1.720.333)	(2.592.159)	(871.826)	50,7
Inmovilizado inmaterial	804.879	435.758	(369.121)	(45,9)
<i>Software</i>	1.228.042	1.246.157	18.115	1,5
Otro inmovilizado inmaterial	22.927	22.927	0	0,0
Amortización acum. inmov. inmaterial	(446.090)	(833.326)	(387.236)	86,8
Invers. en infr. y bienes destinados al uso general	2.619.644	3.532.252	912.608	34,8
Inmovilizado financiero	30.000	30.000	0	0,0
ACTIVO CIRCULANTE	104.564.441	265.721.287	161.156.846	154,1
Deudores	22.798.247	127.037.609	104.239.362	457,2
Deudores por derechos reconocidos presupuesto corriente	22.752.915	126.987.777	104.234.862	458,1
Deudores por derechos reconocidos presupuesto cerrado	29.947	16.400	(13.547)	(45,2)
Otros deudores no presupuestarios	15.385	33.432	18.047	117,3
Cuentas financieras	75.586.605	135.989.883	60.403.278	79,9
Fianzas a corto plazo	18.167	21.189	3.022	16,6
Entregas en ejecución de operaciones	75.300.293	134.902.615	59.602.322	79,2
Otras partidas pendientes de aplicación	400	0	(400)	(100,0)
Bancos e instituciones de crédito	267.745	1.066.079	798.334	298,2
Ajustes por periodificación	6.179.589	2.693.795	(3.485.794)	(56,4)
Ingresos diferidos	6.179.589	2.693.795	(3.485.794)	(56,4)
TOTAL ACTIVO	113.210.655	274.756.195	161.545.540	142,7
CUENTAS CONTROL PRESUPUESTARIO	871.749	175.469	(696.280)	(79,9)
Presupuesto de gastos de ejercicios posteriores	871.749	175.469	(696.280)	(79,9)
CUENTAS DE ORDEN	32.886.703	32.864.559	(22.144)	(0,1)
Avales recibidos	32.869.875	32.864.559	(5.316)	(0,0)
Avales provisionales	16.828	0	(16.828)	(100,0)

SINDICATURA DE CUENTAS DE CATALUÑA — INFORME 25/2008

PASIVO	31.12.2003	31.12.2004	Variación*	Variación %*
PATRIMONIO Y RESERVAS	4.881.251	5.623.107	741.856	15,2
Patrimonio propio	4.881.251	5.623.107	741.856	15,2
SUBVENCIONES DE CAPITAL	7.470.005	8.156.168	686.163	9,2
Del sector estatal	6.962.172	7.854.132	891.960	12,8
De comunidades autónomas	507.833	302.036	(205.797)	(40,5)
DEUDAS A CORTO PLAZO	81.513.343	245.418.545	163.905.202	201,1
Acreeedores obligaciones reconocidas y pagos ordenados presup. corriente	32.479.118	13.648.939	(18.830.179)	(58,0)
Acreeedores obligaciones reconocidas, presup. cerrado	50.085	0	(50.085)	(100,0)
Acreeedores por pagos ordenados presup. corriente	0	60.757.846	60.757.846	-
Hacienda pública, acreedora conceptos fiscales	29.754	20.174	(9.580)	(32,2)
Seguridad Social, acreedora	4.603	4.033	(570)	(12,4)
Hacienda pública, acreedora por IVA	512.252	375.904	(136.348)	(26,6)
Otros acreedores no presupuestarios	44.131.180	162.339.719	118.208.539	267,9
Fianzas a corto plazo	33.121	53.746	20.625	62,3
Operadores por integración tarifaria	4.273.230	8.218.184	3.944.954	92,3
AJUSTES POR PERIODIFICACIÓN	18.604.200	14.494.094	(4.110.106)	(22,1)
Gastos diferidos	8.361.872	4.421.985	(3.939.887)	(47,1)
Ingresos anticipados	10.242.328	10.072.109	(170.219)	(1,7)
RESULTADO DEL EJERCICIO	741.856	1.064.281	322.425	43,5
TOTAL PASIVO	113.210.655	274.756.195	161.545.540	142,7
CUENTAS DE CONTROL PRESUPUESTARIO	871.749	175.469	(696.280)	(79,9)
Gastos comprometidos ejercicios posteriores	871.749	175.469	(696.280)	(79,9)
CUENTAS DE ORDEN	32.886.703	32.864.559	(22.144)	(0,1)
Avalistas	32.869.875	32.864.559	(5.316)	(0,0)
Depositantes de avales provisionales	16.828	0	(16.828)	(100,0)

Importes en euros.

Fuente: Cuentas anuales presentadas por la ATM.

* El Balance presentado por la ATM no incluye las columnas de variaciones, pero se han añadido para facilitar el seguimiento 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 incremento poco significativo del saldo neto entre el 31 de diciembre de 2003, que era de 8,65 M€, y el 31 de diciembre de 2004, que pasa a ser de 9,03 M€. Con todo, es preciso remarcar el incremento de 0,91 M€ en las Inversiones en infraestructura y bienes destinados al uso general.

El total de 0,91 M€ activado en este inmovilizado corresponde a las certificaciones de obra y facturas del ejercicio 2004 de la empresa adjudicataria Tramvia Metropolità, SA (TM, SA) correspondientes a la ejecución de las obras de construcción del paso por debajo de la autopista A-2 para permitir la circulación del tranvía Diagonal - Baix Llobregat (Trambaix). En el epígrafe 4.1 se hace el análisis y el seguimiento específico de la actuación del Trambaix. Es preciso puntualizar que esta parte de la obra, con un coste total previsto de 3,91 M€, está financiada por el Ministerio de Fomento a través de un convenio concreto formalizado el 8 de mayo de 2002.⁵

La ejecución de las diferentes obras recogidas en el convenio la debe llevar a cabo la ATM y, una vez ejecutadas, tienen que ser cedidas a todos los efectos a los respectivos ayuntamientos. Por este último motivo la ATM clasifica el coste de la obra del túnel de paso por debajo de la A-2 como una inversión a destinar al uso general.

2.3.2. Deudores

El saldo Deudores, a 31 de diciembre de 2004, es el que presenta un mayor incremento respecto al de 31 de diciembre de 2003 dentro del conjunto de los epígrafes que componen el activo. Su composición es la siguiente:

	31.12.2003	31.12.2004
Generalidad de Cataluña (GC)	21.083	9.028
Ayuntamiento de Barcelona (AB)	1.375	2.216
Administración General del Estado (AGE)	0	115.637
Otros	340	157
Total Deudores	22.798	127.038

Importes en miles de euros.

Fuente: Memorias 2003 y 2004 de la ATM.

Los saldos deudores de las diferentes administraciones públicas corresponden a los importes pendientes de cobro referentes a los ingresos del ejercicio 2004 relacionados con el contrato programa que, a pesar de haber sido formalizado el mismo mes de diciembre de

5. El contenido de este convenio fue ampliamente tratado en el Informe 4/2006, referente al ejercicio 2003 de la ATM, concretamente en el epígrafe 2.3.1.1.

2004, las diferentes administraciones (las tres consorciadas y la Administración General del Estado) tienen reservados para la ATM en sus respectivos presupuestos del ejercicio 2004 (como si se tratase de una prórroga presupuestaria en relación con el contrato programa). El análisis de estos ingresos y de los gastos que financian se detalla en los epígrafes 2.4.1.3 y 2.4.2.3.

A 31 de diciembre de 2004 destaca el saldo deudor de la Administración General del Estado. En concreto, el total pendiente de cobro de 115,64 M€ corresponde a toda la consignación que la Administración General del Estado tiene prevista en sus presupuestos como aportación a la ATM para 2004, y coincide también con el importe de la anualidad de 2004 que incluye el contrato programa 2002-2004. A diferencia de las otras administraciones, durante 2004 la Administración General del Estado no ha hecho aportaciones mensuales parciales del total de la consignación anual, sino que ha reconocido la obligación por el importe anual total a 30 de diciembre de 2004. Se ha comprobado que el cobro referente al saldo deudor de la Administración General del Estado se ha hecho efectivo durante los primeros meses de 2005.

2.3.3. Cuentas financieras

Dentro del apartado Cuentas financieras del activo destaca la evolución de las Entregas en ejecución de operaciones que, a 31 de diciembre de 2003, presentaban un saldo de 75,30 M€ y que, a 31 de diciembre de 2004, han llegado hasta 134,90 M€.

A pesar de la falta de formalización del contrato programa con la Administración General del Estado y con las administraciones consorciadas, estas administraciones públicas prevén en los respectivos presupuestos partidas con créditos reservados destinados a la ATM (véase el epígrafe 2.4.1.3) para que la ATM los traspase a los operadores con la finalidad de que estos financien los tres aspectos que se prevén en los contratos programa (déficits de explotación, amortización del endeudamiento e inversión de mantenimiento). Los importes anticipados por la ATM acumulados a 31 de diciembre de 2003 y a 31 de diciembre de 2004 han sido los siguientes:

	31.12.2003	31.12.2004
TMB (TB y FMB)	54.953	101.002
FGC	20.347	33.901
Total entregas avanzadas	75.300	134.903

Importes en miles de euros.

Fuente: Memorias 2003 y 2004 de la ATM.

La ATM hizo 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 consorciadas cubriese todas esas entregas. Este procedimiento operativo fue aprobado por el Consejo de Administración de la ATM, que autorizó la formalización de operaciones de tesorería con entidades de crédito. Concretamente, en diciembre de 2002 el Consejo de Administración había aprobado formalizar operaciones de tesorería hasta un límite de 86 M€ y, en diciembre de 2003, el límite se incrementó hasta los 105 M€. Durante 2004 se

han autorizado nuevos incrementos del límite, que ha llegado hasta los 162 M€. La disposición y el coste de estas operaciones de tesorería se analizan en el epígrafe 2.3.7.3.

De acuerdo con lo que la Sindicatura de Cuentas recogió como hecho posterior en el Informe de fiscalización de la ATM referente al ejercicio 2003, el contrato programa 2002-2004 se formalizó, finalmente, el 13 de diciembre de 2004. El contrato programa 2002-2004 cuantifica el total de las insuficiencias de las aportaciones de las administraciones públicas en 194,90 M€ y establece que serán canceladas en un plazo de cuatro años, entre 2006 y 2009, mediante la oportuna entrega de fondos a la ATM por parte de las respectivas administraciones.

Como consecuencia del anterior calendario, a principios de 2005 la ATM formaliza con The Royal Bank of Scotland un préstamo a largo plazo de 195 M€ para 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. En cuanto al préstamo, la ATM lo cancelará a medida que las administraciones vayan haciendo efectivas las aportaciones entre 2006 y 2009.

2.3.4. Ajustes por periodificación del activo

El total de 2,69 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 y la evolución a la baja que presentan respecto a los 6,18 M€ de 31 de diciembre de 2003 se recogen y analizan dentro del epígrafe 2.3.8.1, Ajustes por periodificación de pasivo.

2.3.5. Patrimonio propio

A 31 de diciembre de 2004 el Patrimonio propio presenta un saldo de 5,62 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. Esta aportación inicial se distribuyó tal y como se mantiene aún 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 5,05 M€, corresponde al conjunto de los beneficios que ha obtenido la ATM entre el ejercicio de su creación y 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, de 0,74 M€, corresponde al incremento del Patrimonio propio entre el 31 de diciembre de 2003, 4,88 M€, y los 5,62 M€ de 31 de diciembre de 2004. El beneficio de 2004 presentado por la ATM, de 1,06 M€, se integrará en el Patrimonio propio en las cuentas del ejercicio 2005.

2.3.6. Subvenciones de capital

El movimiento de las Subvenciones de capital durante el ejercicio 2004, diferenciando su origen, ha sido el siguiente:

Subvenciones de capital	Subvenciones Administración General del Estado	Subvenciones Generalidad de Cataluña	Total
Saldo a 31.12.2003	6.962	508	7.470
Subvención por inversión 2004	566	0	566
Baja subvención inversión 2003	(30)	0	(30)
Aportación Ministerio Fomento	913	0	913
Aplicación a resultado (amort. económ.)	(557)	(206)	(763)
Saldo a 31.12.2004	7.854	302	8.156

Importes en miles de euros.

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

El concepto Baja subvención inversión 2003 corresponde a la regularización en 2004 de un exceso de la inversión imputada en 2003. Por lo tanto, al cierre de 2003 se había contabilizado un exceso de subvenciones de capital por 30.000 € que debía haberse recogido como ingresos de ese ejercicio por transferencias corrientes del contrato programa de la Administración General del Estado. La regularización de 2004 es correcta, a pesar de que en lugar de imputarla con contrapartida a ingresos del ejercicio por transferencias corrientes de la Administración General del Estado, habría sido más adecuada recogerla como ingresos extraordinarios de ejercicios anteriores.

Las aportaciones de la Administración General del Estado detalladas en el cuadro anterior tienen una doble finalidad. Por una parte, los 0,57 M€ procedentes de fondos del contrato programa financian inversiones de desarrollo del sistema de gestión y ayuda a la explotación (SAE), mientras que, por otra, los 0,91 M€ financian la parte de obra activada en el ejercicio 2004, del total de la aportación específica del Ministerio de Fomento para la ejecución de las obras del paso por debajo de la autopista A-2, analizada en el epígrafe 2.3.1.

En cuanto al saldo de Subvenciones de capital, en la parte proveniente 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). En el ejercicio 2004

ya no se imputa ningún importe de subvención de capital por este concepto, sino que se reconoce como ingreso dentro de la Cuenta de pérdidas y ganancias un importe de 0,19 M€ (véase el epígrafe 2.4.1.2), ya que la inversión no la lleva a cabo la ATM, sino que la ATM la financia mediante el otorgamiento de ayudas a los operadores de transporte público que han sido los que han llevado a cabo la inversión. Estas ayudas han supuesto la contabilización del correspondiente gasto, tal y como se menciona en el epígrafe 2.4.2.2.

2.3.7. Deudas a corto plazo

Las Deudas a corto plazo han experimentado un importante incremento (201,1%) entre el saldo de 81,51 M€ a 31 de diciembre de 2003 y el de 245,42 M€ a 31 de diciembre de 2004. 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 y con el STI, que se concentran, respectivamente, en los Acreedores por obligaciones reconocidas o por pagos ordenados (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 o pagos ordenados

El detalle de la cuenta Acreedores por obligaciones reconocidas o pagos ordenados a 31 de diciembre de 2004, comparado con el que había a 31 de diciembre de 2003, es el siguiente:

	31.12.2003	31.12.2004
TMB	21.446	45.929
FGC	9.561	14.829
RENFE	-	6.363
Entidad Metropolitana del Transporte	373	-
Tramvia Metropolità, SA (TM, SA)	375	874
Operadora del Tramvia Metropolità, SA (OTM, SA)	-	2.245
Tramvia Metropolità del Besòs, SA (TM del Besòs, SA)		3.007
Otros	774	1.160
Total Acreedores por obligaciones reconocidas o pagos ordenados	32.529	74.407

Importes en miles de euros.

Fuente: Memorias 2003 y 2004 de la ATM.

Como se observa, el incremento del saldo global entre los dos ejercicios ha sido de 41,88 M€. Este aumento es debido, fundamentalmente, a las aportaciones de la ATM a los dos principales operadores de transporte público, TMB y FGC, que deben financiarse con fondos del contrato programa. En 2004, las aportaciones anuales inicialmente previstas en los presupuestos prorrogados eran de 142 M€ para TMB y de 37 M€ para FGC. Finalmente, en octubre de 2004 fueron aprobados los presupuestos definitivos, con 161 M€ para TMB y 39 M€ para FGC. La ATM hace las aportaciones en mensualidades, y

al final del ejercicio acostumbra a tener pendientes de pago entre dos y cuatro mensualidades. El incremento de saldo acreedor a 31 de diciembre de 2004 respecto al de 31 de diciembre de 2003, en relación con los dos operadores mencionados, se explica porque al cierre de 2004 estaba pendiente de pago a TMB una mensualidad más que al cierre de 2003, y por el hecho de que también estaba pendiente de pago la regularización por el incremento de las mensualidades del periodo enero-septiembre resultante de los importes de los presupuestos definitivos.

Otro de los componentes del incremento interanual lo genera el saldo acreedor con RENFE, de 6,36 M€ a 31 de diciembre de 2004, inexistente a 31 de diciembre de 2003.⁶ Este importe, correspondiente a compensaciones por integración tarifaria de 2001, 2002 y 2003 acordadas entre la ATM y RENFE en diciembre de 2003, se reconoce en 2004, a pesar de que a 31 de diciembre de 2004 estaba aún pendiente de pago.⁷

Hay que destacar también los importes pendientes de pago a los operadores de los dos tranvías. Así en 2004 entran en funcionamiento los dos sistemas tranviarios, el Trambaix y el Trambesòs, y por ello la ATM, además de los pagos por obras e inversiones de esos dos tranvías, pasa a pagar una tarifa en función de la prestación de servicio de transporte de los operadores. Por este concepto al cierre de 2004 estaba pendiente de pago un importe de 5,25 M€ (2,25 M€ y 3,00 M€, respectivamente).

Respecto a estos acreedores es preciso subrayar otro aspecto que es el que ha dado lugar a la incertidumbre que se pone de manifiesto en la opinión del informe de auditoría externa efectuado por GTACSA (véase el epígrafe 2.2). En la documentación revisada correspondiente a las cartas de confirmación de saldos de TM, SA y de TM del Besòs, SA se observa que hay determinados importes correspondientes a obra certificada (proyectos complementarios, modificaciones de obra y revisiones de precios) que la ATM no ha contabilizado como pendientes de pago.

La razón de la no contabilización obedece a que no habían concluido las negociaciones entre las diferentes administraciones para establecer el importe de la financiación.

La Sindicatura de Cuentas ha llevado a cabo una tarea para acotar y diferenciar los importes llamados “no cubiertos” analizando, por una parte, las respuestas de confirmación de las adjudicatarias de las obras del Trambaix y del Trambesòs y, por otra, el detalle de certificaciones y documentación de seguimiento de las obras realizado por la ATM y la

6. En el Informe 4/2006 de la Sindicatura de Cuentas, referente al ejercicio 2003 de la ATM, se hace referencia a las compensaciones a RENFE de 2001, 2002 y 2003 por un total de 5,88 M€ (si se añade el IVA se eleva a 6,36 M€). En ese Informe ya se hizo mención que a 31 de diciembre de 2003 las compensaciones se imputaron no como acreedores sino como gastos diferidos en Ajustes de periodificación del pasivo, ya que la falta de acuerdo entre las partes supuso que esos gastos no estuviesen previstos para aquel ejercicio y, además, finalmente se previó su liquidación para 2004.

7. A 31 de diciembre de 2003 existía acuerdo entre las partes que habían cuantificado los importes de las compensaciones de los ejercicios 2001, 2002 y 2003, por lo que la ATM los imputó correctamente, en aquella fecha, como gastos diferidos en Ajustes de periodificación de pasivo, tal y como se analiza en el epígrafe 2.3.8.1.

empresa Técnicas y Proyectos, SA (TYPESA), asesores técnicos de la ATM para el control del seguimiento de esas obras. Como resultado se han cuantificado los importes pendientes de pago no contabilizados a 31 de diciembre de 2004, estimándose en 18,48 M€, de los que 8,07 M€ corresponden al Trambaix y 10,41 M€ al Trambesòs.

Al hacer el análisis de seguimiento de las obras del Trambaix y el Trambesòs, y de su financiación, se ha observado que realmente en aquella fecha no se había formalizado ningún acuerdo o convenio que asegurase el origen concreto de recursos para la financiación íntegra de los 18,48 M€ antes mencionados, que corresponden a obras de proyectos complementarios, de modificaciones urbanísticas y de revisiones de precios. Es preciso exceptuar 3,61 M€ referentes a modificaciones urbanísticas del Trambaix que, referidos a las obras certificadas del Complementario 1, a 31 de diciembre de 2004 tenían ya una financiación acordada⁸ mediante el pago de tres anualidades de 2004 a 2006.

Es preciso señalar, como hechos posteriores, los dos acuerdos de Gobierno por los que se autoriza al DPTOP para que haga frente a gastos de alcance plurianual para aportaciones a la ATM. El Acuerdo de Gobierno de 14 de junio de 2005 asegura a la ATM los recursos para hacer frente a los modificados, complementarios y revisiones de precios del Trambaix, mientras que, en el caso del Trambesòs, eso se produce con el Acuerdo de Gobierno de 29 de agosto de 2006, con la salvedad de la revisión de precios que, cuando sea definitivamente acordada, requerirá de su correspondiente financiación.

Se considera correcta la no imputación contable a 31 de diciembre de 2004 de esos importes pendientes de pago, ya que se estaba a la espera de la resolución de las negociaciones entre las diferentes administraciones públicas para la determinación y formalización de la financiación específica para hacer frente a los importes no cubiertos. Es necesaria, por lo tanto, una explicación y cuantificación, en las notas de la memoria de las cuentas anuales del correspondiente ejercicio, de los importes certificados y/o facturados por los proveedores o adjudicatarios de obras que la ATM no ha contabilizado como acreedores.

2.3.7.2. Operadores por integración tarifaria

El saldo acreedor que presenta el concepto Operadores por integración tarifaria se compone del conjunto de saldos deudores, o bien acreedores, que resultan del procedimiento operativo del STI con los diferentes operadores y comercializadores. El detalle de este saldo a 31 de diciembre de 2003 y a 31 de diciembre de 2004 es el siguiente:

8. La financiación acordada se formalizó en un convenio entre la ATM y la empresa adjudicataria, de 12 de junio de 2003, y en una adenda a este convenio de fecha 30 de diciembre de 2003. Véase un análisis más detallado en el epígrafe 2.4.2.3, cuando se hace referencia a los gastos en concepto de Convenio por incrementos de coste de obras del Trambaix.

	31.12.2003	31.12.2004
TB	12.535	7.412
FMB	(9.192)	(218)
FGC	(221)	561
RENFE	976	(646)
TUSGSAL	500	664
La Hispano Igualadina, SA	199	242
Martí Renom, SA (Grupo Sarbus)	191	278
OTM, SA (Trambaix)	-	157
TM del Besòs, SA (Trambesòs)	-	44
Soler i Sauret, SA	108	225
Empresa Sagalés, SA	125	98
Mohn, SL	123	212
Logista, SA	(1.223)	(1.434)
Comercial de Servicios y Quinielas, SL	(732)	(891)
La Caixa - Servicaixa	(147)	(231)
Otros operadores y comercializadores	1.031	1.745
Total Operadores y comercializadores	4.273	8.218

Importes en miles de euros.

Fuente: Información contable y liquidación mensual del STI de diciembre de 2003 y 2004.

Esta cuenta presenta un incremento significativo entre el saldo al cierre de 2003, 4,27 M€, y al cierre de 2004, 8,22 M€. La evolución tiene relación con hechos puntuales de final de ejercicio. Así, si bien el plazo de pago a los operadores privados suele ser de 30 días, para los operadores públicos se alarga y acostumbra a ser superior y, además, muy variable. Esta variabilidad en los operadores públicos, que son los que concentran mayores importes, se ha observado entre el cierre de 2003 y el de 2004, ya que a finales de 2004 estaban pendientes de liquidar a los operadores dos mensualidades, mientras que a finales de 2003, solo una.

Estos saldos (los de importe negativo representan saldos deudores, es decir, a cobrar) son los resultantes de la liquidación mensual de diciembre de 2003 y de 2004 de la Cámara de Distribución de los Ingresos de la ATM y que al cierre del ejercicio han quedado pendientes de pago o cobro.

De acuerdo con los criterios reglamentados que aplica la mencionada 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 en lo que concierne 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, etc.), generan liquidaciones con saldos acreedores para la ATM, como consecuencia de que las validaciones de los viajeros superan a 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.

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

2.3.7.3. *Otros acreedores no presupuestarios*

El incremento del saldo del concepto Otros acreedores no presupuestarios explica la mayor parte del incremento que se observa entre los saldos de 31 de diciembre de 2003 y de 2004 del total de las Deudas a corto plazo.

Los Otros acreedores no presupuestarios presentan a 31 de diciembre de 2004 un saldo de 162,34 M€ que en su práctica totalidad, 161,87 M€, hace referencia al saldo dispuesto de las operaciones de tesorería y que, de acuerdo con lo que se ha analizado en el epígrafe 2.3.3, se ha destinado a financiar los importes que la ATM ha anticipado a los operadores por cuenta de las administraciones públicas en tanto que estas no han formalizado el contrato programa. Eso ha supuesto que los fondos provisionalmente reservados en los presupuestos de las administraciones públicas hayan resultado insuficientes respecto a las necesidades reales de los operadores.

Como se ha mencionado en el epígrafe 2.3.3, desde finales de 2002 el Consejo de Administración de la ATM ha ido aprobando diferentes incrementos del límite para formalizar operaciones de tesorería, y desde julio de 2004 ha llegado al límite de 162 M€. El análisis realizado permite presentar el siguiente cuadro de detalle de las pólizas de crédito a corto plazo vigentes a 31 de diciembre de 2004:

Entidad financiera	Fecha formalización	Fecha vencimiento	Saldo dispuesto 31.12.2004	Límite de póliza	Intereses liquidados 2004
BSCH	11.2.2004	24.1.2005	34.000	34.000	586
BSCH	29.7.2004	30.7.2005	10.999	11.000	49
BBVA	5.3.2004	5.3.2005	24.917	25.000	503
BBVA	28.5.2004	28.5.2005	29.998	30.000	350
BCL (grupo BBVA)	5.3.2004	5.3.2005	14.999	15.000	297
Banesto	19.3.2004	7.3.2005	10.996	11.000	221
La Caixa	19.3.2004	18.3.2005	19.980	20.000	396
La Caixa	30.7.2004	29.7.2005	9.990	10.000	81
Caja Madrid	30.7.2004	30.7.2005	5.991	6.000	40
Totales			161.870	162.000	2.523

Importes en miles de euros.

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

La columna de intereses liquidados del cuadro anterior incluye los liquidados durante el ejercicio. Al existir determinadas pólizas en que la liquidación de intereses acreditados en las últimas semanas del ejercicio 2004 no se produce hasta el ejercicio 2005 (casos de las pólizas de BSCH y Banesto), existen intereses acreditados y no vencidos que también

suponen gasto financiero de 2004 por un total de 0,18 M€. Del mismo modo hay intereses devengados en 2003, por 69.020 €, que han sido liquidados en 2004 y que, por lo tanto, no son gasto financiero de 2004. Así, el total del coste financiero por las disposiciones de pólizas de crédito de 2004 ha sido de 2,63 M€. Este importe ha sido correctamente imputado en los gastos financieros de la Cuenta de pérdidas y ganancias de 2004.

2.3.8. Ajustes por periodificación del pasivo

El total de 14,49 M€ de Ajustes por periodificación del pasivo corresponde a la contabilización de Gastos diferidos, por 4,42 M€, y de Ingresos anticipados, por 10,07 M€. A continuación se analizan cada uno de estos dos componentes a 31 de diciembre de 2004, teniendo en cuenta también el saldo que presentaban a 31 de diciembre de 2003.

2.3.8.1. Gastos diferidos

El detalle de los conceptos que forman el total de los Gastos diferidos a 31 de diciembre de 2004 y de 2003 es el siguiente:

	31.12.2003	31.12.2004
Compensaciones Integración tarifaria (servicios especiales)	229	512
Compensaciones Integración tarifaria - RENFE	5.882	2.000
Intereses acreditados no vencidos	69	182
Gastos del STI pendientes de liquidar en el ejercicio siguiente	2.175	1.713
Gasto por regularización de incrementos salariales	7	15
Total Gastos diferidos	8.362	4.422

Importes en miles de euros.

Fuente: Elaborado por la Sindicatura de Cuentas a partir de datos extraídos de las memorias 2003 y 2004 de la ATM.

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

- Respecto a los conceptos referentes a Compensaciones por integración tarifaria,⁹ es preciso indicar lo siguiente:

9. La integración en el STI supone al operador que se adhiere dejar de recibir los ingresos por la venta de títulos integrados, que pasan a ser ingresos de la ATM, y únicamente acaba obteniendo una parte. Eso es así ya que, si bien los ingresos que el operador recibe están en función del número de viajeros que haya transportado, también pasan a estar en función de la intermodalidad del viaje; es decir, de que la validación o cancelación de un viaje integrado deba distribuirse entre los diferentes operadores integrados que pueda llegar a utilizar el usuario durante un tiempo de hasta setenta y cinco minutos. Por ello, en los convenios de adhesión de los operadores al STI la ATM asume como obligación compensar al operador que se integra según unas fórmulas predeterminadas en función de diferentes variables (las tarifas medias previas a la integración y las resultantes de la integración, los promedios de número de viajeros y los viajeros esperados). Aparte de esta compensación llamada Compensación por integración tarifaria o "por menoscabo" existen compensaciones especiales como la Compensación por baja ocupación (por menos de doce viajeros por expedición), la Compensación a operadores de autobuses por el

.../...

- Las Compensaciones por integración tarifaria (servicios especiales) que al cierre del ejercicio 2003 generaron gastos diferidos de 0,23 M€, ya que no habían sido previstas inicialmente, hacían referencia a servicios especiales de autobuses interurbanos por servicios nocturnos o de baja ocupación. Al cierre del ejercicio 2004 los Gastos diferidos por servicios especiales no previstos han sido de 0,51 M€, y hacen referencia a los servicios especiales de determinadas líneas de autobuses interurbanos para hacer frente a refuerzos de servicio en determinadas zonas en horas punta, así como a los servicios específicos de lanzadera en la zona de Quatre Camins.
- El concepto Compensaciones por integración tarifaria - RENFE presentaba a 31 de diciembre de 2003 un importe de 5,88 M€ que recogía las compensaciones de los ejercicios 2001, 2002 y 2003. Esta acumulación respondía a la falta de acuerdo que existía entre la ATM y RENFE en relación con la predeterminación de las compensaciones por la integración al STI del servicio de Cercanías RENFE desde 2001. La situación se resolvió cuando las partes llegaron a un acuerdo, el 11 de diciembre de 2003, por los tres ejercicios mencionados. La falta de acuerdo hasta 2003 hizo que esos gastos no estuviesen previstos inicialmente y que por este motivo en el ejercicio 2003 los 5,88 M€ se contabilizasen como Ajuste de periodificación. A pesar de que en el acuerdo las partes previeron el sistema de compensación y liquidación para ejercicios posteriores, a 31 de diciembre de 2004 no se había determinado el importe de la compensación de 2004. Ante ello, la ATM decidió contabilizar como Gastos diferidos un importe de 2 M€ correspondientes a la media anual aproximada de los tres ejercicios anteriores.
- 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 esos intereses como gasto financiero en la Cuenta de pérdidas y ganancias.
- A 31 de diciembre de 2004, los Gastos del STI pendientes de liquidar en el ejercicio siguiente totalizan 1,71 M€ y 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 STI que, por lo tanto, se imputan como pasivo por Gastos diferidos. Así, el total de 1,71 M€ tiene dos componentes: por una parte, la llamada Bolsa de la integración, de 1,14 M€, que se origina por desajustes temporales entre la venta de títulos y liquidaciones mensuales definitivas con cada uno de los operadores y que son gastos de 2004 que han sido liquidados en 2005; y por otra los 0,57 M€ restantes, correspondientes a regularizaciones por el exceso de repercusión que la ATM ha efectuado a los operadores integrados de los gastos por la gestión del STI.

servicio nocturno interurbano, por el servicio de lanzaderas al área del intercambiador de Quatre Camins, o por los servicios de refuerzo en horas punta, que hacen referencia a determinados servicios que la ATM considera que se deben mantener, independientemente del grado de utilización y de la rentabilidad.

- El Gasto por regularización de incrementos salariales, de 15.460 €, corresponde al mayor gasto de personal de 2004 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 2,69 M€ y corresponden a gastos a financiar con recursos del contrato programa y, concretamente, con los Ingresos diferidos imputados según lo que se ha mencionado en el epígrafe 2.3.4.

2.3.8.2. *Ingresos anticipados*

A continuación se presenta el detalle, a 31 de diciembre de 2004, de los conceptos que forman el total de los Ingresos anticipados y, a efectos comparativos, los saldos que presentaban a 31 de diciembre de 2003:

	31.12.2003	31.12.2004
Transferencias contrato programa	7.376	8.364
Transferencias IMSERSO	1.148	1.088
Transferencias Generalidad de Cataluña (Sistema de venta y validación)	431	246
Transferencias Ministerio de Fomento	1.287	374
Totales Ingresos anticipados	10.242	10.072

Importes en miles de euros.

Fuente: Elaborado por la Sindicatura de Cuentas a partir de datos extraídos de las memorias 2003 y 2004 de la ATM.

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

- El concepto Transferencias contrato programa corresponde a aquellas transferencias recibidas de las administraciones públicas en relación con el contrato programa pendientes de ser aplicadas. Eso es así dado que la ATM reconoce los ingresos en la Cuenta de pérdidas y ganancias en la medida en que son aplicados. Entre los conceptos de gasto que la ATM tenía previsto financiar con esos recursos, de 8,36 M€, y que a 31 de diciembre de 2004 no han sido llevados a cabo, o al menos no en su totalidad, destacan los siguientes tres conceptos: convocatorias de ayudas a otorgar a operadores de autobuses interurbanos referentes a renovaciones de flota, 4,88 M€; compensaciones por integración de operadores, concretamente con los operadores de los nuevos tranvías, 1,18 M€, y al Plan de servicios, 1,11 M€.
- Las Transferencias IMSERSO tienen su origen en varios convenios firmados entre la ATM y el IMSERSO en los ejercicios 2000, 2001, 2002 y 2003 en los que este Instituto se compromete a realizar aportaciones a la ATM por un total de 1,86 M€ para financiar parcialmente 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 el otorgamiento de ayudas a los operadores que adaptan sus flotas de

autobuses) se ha reducido dicho importe, y a 31 de diciembre de 2004 el saldo pendiente de aplicación es de 1,09 M€.

- Las Transferencias Generalidad de Cataluña para Sistema de venta y validación (SVV) provienen del convenio firmado en junio de 2000 entre la ATM y la Generalidad de Cataluña según el cual esta aportaba al consorcio un total de 7,21 M€ para financiar las inversiones para la implantación del SVV. A medida que esas aportaciones se aplican, se reduce el mencionado importe. El importe aplicado en el ejercicio 2004, 0,19 M€, ha dejado un saldo a 31 de diciembre de 2004, pendiente de aplicación, de 0,25 M€. Es preciso señalar que, conforme al análisis realizado en el epígrafe 2.3.6, el importe aplicado (0,19 M€) ya no se imputa como subvención de capital, sino que se reconoce como ingreso dentro de la Cuenta de pérdidas y ganancias, ya que la inversión no la lleva a cabo la ATM, sino que la ATM la financia mediante el otorgamiento de ayudas a los operadores de transporte público que han sido los que han llevado a cabo la inversión.
- Las Transferencias Ministerio de Fomento corresponden a la parte de los recursos que este Ministerio se ha comprometido a aportar a la ATM para financiar el paso por debajo de la autopista A-2 y que a 31 de diciembre de 2004, de acuerdo con lo que se ha analizado en el epígrafe 2.3.1, aún 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 2004, 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 3,53 M€. Por lo tanto, el importe pendiente de aplicar, que la ATM mantiene como Ingresos anticipados, es de 0,38 M€ (importe que, teniendo en cuenta los redondeos al tratar las cuantías en millones de euros, se corresponde con los 374.000 € del cuadro detalle anterior).

2.3.9. Cuentas de control presupuestario y cuentas de orden

La ATM presenta al final del activo y del pasivo, sin que formen parte de estos, cuentas de control presupuestario y cuentas de orden. En las primeras incluye obligaciones comprometidas en ejercicios anteriores o en el mismo ejercicio que aún 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.

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

Seguidamente se presenta la Cuenta de pérdidas y ganancias del ejercicio 2004. A efectos comparativos se presenta también la del ejercicio 2003.

SINDICATURA DE CUENTAS DE CATALUÑA — INFORME 25/2008

Cuenta de pérdidas y ganancias de los ejercicios 2003 y 2004

	2003	2004	Variación (a)	Variación % (a)
Ingresos de explotación	573.517.200	662.831.292	89.314.092	15,6
Ventas por servicios	291.945.993	316.690.289	24.744.296	8,5
Ingresos financieros	118.218	51.924	(66.294)	(56,1)
De organismos autónomos administrativos	486	375	(111)	(22,8)
De organismos autónomos administrativos entidad local	1.309	0	(1.309)	(100,0)
Transferencias de la Administración General del Estado	94.730.400	112.190.270	17.459.870	18,4
Transferencias de comunidades autónomas	82.790.069	95.186.534	12.396.465	15,0
Transferencias de entidades locales	81.272.614	101.026.107	19.753.493	24,3
Transferencias del exterior	11.574	60.926	49.352	426,4
Reintegros de presupuestos cerrados	9.106	0	(9.106)	(100,0)
Otros ingresos	5.211	95.097	89.886	(b)
Ingresos por transferencia de comunidad autónoma	22.632.220	37.529.770	14.897.550	65,8
Gastos de explotación	571.392.015	658.650.933	87.258.918	15,3
Sueldos y salarios	1.325.762	1.272.212	(53.550)	(4,0)
Indemnizaciones por razón de servicio	70.046	33.627	(36.419)	(52,0)
Cotizaciones sociales a cargo de la entidad	288.500	268.959	(19.541)	(6,8)
Otros gastos sociales	24.284	19.461	(4.823)	(19,9)
Arrendamientos	118.970	138.252	19.282	16,2
Reparaciones y conservación	561.688	782.364	220.676	39,3
Suministros	22.142	22.084	(58)	(0,3)
Comunicaciones	129.177	79.318	(49.859)	(38,6)
Trabajos realizados por otras empresas	289.322.353	313.940.630	24.618.277	8,5
Primas de seguros	43.592	41.341	(2.251)	(5,2)
Material de oficina	77.176	43.556	(33.620)	(43,6)
Gastos varios	493.992	498.576	4.584	0,9
Transferencias a operadores públicos	203.215.000	201.111.943	(2.103.057)	(1,0)
Transferencias a entidades locales	34.425.605	43.315.000	8.889.395	25,8
Transferencias corrientes a empresas privadas	17.760.833	58.813.040	41.052.207	231,1
Transferencias de capital a empresas privadas	23.294.172	38.021.636	14.727.464	63,2
Tributos estatales	218.723	248.934	30.211	13,8
Margen bruto	2.125.185	4.180.359	2.055.174	96,7
Gastos financieros	983.695	2.636.634	1.652.939	168,0
Intereses préstamos	983.192	2.636.227	1.653.035	168,1
Otros gastos financieros	503	407	(96)	(19,1)
Amortizaciones y provisiones	1.109.519	1.260.670	151.151	13,6
Amortización del inmovilizado material	785.039	873.434	88.395	11,3
Amortización del inmovilizado inmaterial	324.480	387.236	62.756	19,3
Resultado neto	31.971	283.055	251.084	785,3
Resultados extraordinarios	709.885	762.242	52.357	7,4
Modificación obligaciones presupuestos cerrados	0	18.984	18.984	-
Resultado del ejercicio	741.856	1.064.281	322.425	43,5

Importes en euros.

Fuente: Cuentas anuales presentadas por la ATM.

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

(b) Porcentajes superiores a 999%, en valor absoluto.

Los Ingresos de explotación presentan entre el ejercicio 2003 y el 2004 un incremento de 89,31 M€ (+15,6%), mientras que el incremento de los Gastos de explotación ha sido de 87,26 M€ (+15,3%). Eso ha supuesto pasar de un Margen bruto en el ejercicio 2003 de 2,13 M€, al de 4,18 M€ en el ejercicio 2004.

El incremento de los Ingresos de explotación se concentra en los conceptos de Ventas por servicios, que incluye los ingresos de la venta de títulos integrados de transporte del STI, y en los ingresos por transferencias de las diferentes administraciones públicas, o bien relacionadas con el contrato programa, o bien para financiar parte de la ejecución de las obras de los sistemas tranviarios Trambaix y Trambesòs. En los epígrafes posteriores se analizan estos conceptos de ingreso.

El incremento de los Gastos de explotación presenta como principal componente el incremento de las Transferencias corrientes a empresas privadas, que recoge los diferentes conceptos de gasto por compensaciones a operadores por integración tarifaria (general o por servicios especiales), pero que incorpora el nuevo gasto por el pago de la tarifa técnica a los operadores del Trambaix y del Trambesòs desde la entrada en funcionamiento del servicio de transporte de viajeros de las dos líneas de tranvía a partir del segundo trimestre de 2004.

También se produce un incremento significativo en los gastos por Trabajos realizados por otras empresas y por Transferencias de capital a empresas privadas. El concepto Trabajos realizados por otras empresas incluye los principales gastos por pagos a los operadores por el servicio de transporte público de viajeros del STI. Las Transferencias de capital a empresas privadas corresponden, básicamente, al pago de las obras del Trambaix y del Trambesòs.

Además de los conceptos mencionados, en los epígrafes posteriores también se analizan otros conceptos de gasto, por los importes significativos que contienen en relación con gastos relacionados con el contrato programa (Transferencias a operadores públicos y Transferencias a entidades locales), o bien por otros aspectos que es preciso destacar.

En el ejercicio 2004 los Gastos financieros por la formalización y disposición de las pólizas de crédito se incrementan significativamente, de acuerdo con el análisis que sobre este aspecto se ha hecho en el epígrafe 2.3.7.3, y en paralelo al aumento de las Entregas anticipadas a los operadores analizadas en el epígrafe 2.3.3. Los Ingresos financieros disminuyen por el control de tesorería destinado a aplicar los recursos líquidos disponibles para evitar disposiciones de pólizas.

Como ya se dijo para el ejercicio 2003, en 2004 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 sería necesario corregir. Convendría, por lo tanto, 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. Se ha observado que la ATM ya presenta de esta forma los ingresos financieros en la Cuenta de pérdidas y ganancias del ejercicio 2005.

En cuanto al Resultado extraordinario de 2004, 0,78 M€, se observa que se mantiene en niveles similares al del ejercicio 2003, 0,71 M€. Además, al igual que en 2003, la mayor parte del Resultado extraordinario corresponde a 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 0,76 M€ (véase el epígrafe 2.3.6).

2.4.1. Ingresos de explotación

Los principales conceptos de ingresos que se analizan hacen referencia a las tres principales áreas de actuación de la ATM: el STI (2.4.1.1), las obras del Trambaix y del Trambesòs (2.4.1.2) y el contrato programa (2.4.1.3).

2.4.1.1. Ventas por servicios

El total de 316,69 M€ de Ventas por servicios de 2004 corresponde a los ingresos del STI, por un total de 316,46 M€, ya sea por la venta de títulos integrados, 299,12 M€, o bien por la repercusión de gastos de gestión de la ATM a los operadores, 17,34 M€. Además, hay otros ingresos por la venta de cuñas informativas por 0,23 M€. ¹⁰ Respecto a estos conceptos es preciso hacer los siguientes comentarios:

- **Venta de títulos integrados:** La venta mediante los operadores del STI se hace principalmente en las estaciones de los operadores ferroviarios (FMB, FGC y Cercanías RENFE), a pesar de que 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 los comercializadores del STI (la Caixa - Servicaixa, Caixa Catalunya, 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 2004 han generado una recaudación de 299,12 M€, lo que supone un incremento del 10,0% respecto a la recaudación de 2003, que había sido de 271,89 M€. Estos ingresos provienen de un total de títulos integrados vendidos de 38.314.462 en 2004 y de 36.443.513 en 2003.

10. 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, la ATM factura a los operadores. Al analizar 2003 se vio que el diferencial entre los ingresos por venta de cuñas y los gastos por su adquisición supuso a la ATM una pérdida de 85.000 €. En 2004 esta actuación también ha supuesto una pérdida de 70.000 €.

A continuación se presenta el detalle de la recaudación del ejercicio 2004 por operadores y/o comercializadores comparativamente con la recaudación de 2003.

Operador o comercializador	Recaudación 2003	Recaudación 2004
FMB	156.136	165.260
RENFE	27.561	37.372
FGC	33.390	35.801
Logista, SA	19.973	22.132
Comercial de Servicios y Quinielas, SL	11.589	15.054
La Caixa - Servicaixa	8.913	9.001
TB	6.823	6.062
TUSGSAL	3.143	3.062
Caixa Catalunya	1.630	1.589
Trambaix	-	1.324
Empresa Sagalés, SA	621	660
La Hispano Igualadina, SA	617	586
Soler i Sauret, SA	322	347
Trambesòs	-	327
Transports Públics, SA	175	202
ATM*	808	160
Asistencia y Servicios, SL	76	65
Transports Municipals d'Egara, SA	56	54
Martí Renom, SA (Grupo Sarbus)	33	36
Bus Castellví, SA	20	25
Total recaudación	271.886	299.119

Importes en miles de euros.

Fuente: Elaborado por la Sindicatura de Cuentas a partir de datos del informe de ventas de la Cámara del STI de la ATM.

* ATM aparece como "vendedora de títulos" dado que tanto en 2003 como en 2004 se han llevado a cabo en Barcelona acontecimientos en los que la ATM ha suministrado títulos a la entidad organizadora después de haber formalizado el correspondiente convenio. En 2003 los acontecimientos fueron, principalmente, el Campeonato mundial de natación y los Juegos de policías y bomberos, mientras que en 2004 fue el Fórum Universal de las Culturas.

- Repercusión de gastos a los operadores: De acuerdo con los convenios firmados con operadores y comercializadores, la ATM, desde la puesta en marcha del STI, es titular de los ingresos por la 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 lo que se ha asignado a cada operador en concepto de repercusión de los gastos de gestión del STI.

El total de los gastos de gestión del STI que la ATM ha repercutido y que, por lo tanto, ha contabilizado como ingreso durante 2004 ha sido de 17,34 M€. Este importe supone haber repercutido gastos por un 6,3% del total de la recaudación. De este porcentaje, 4,5 puntos corresponden a la repercusión de los gastos soportados por la ATM y que representan gastos directos del STI (adquisición de papel o bobinas para títulos, edición de títulos, comisiones de comercialización, encuestas, comunicación, etc.), mientras que los 1,8 puntos restantes representan ingresos para financiar los gastos generales de la ATM.

2.4.1.2. Ingresos por transferencia de comunidad autónoma¹¹

En el ejercicio 2004 el total de estos ingresos ha sido de 37,53 M€ e incorpora, además de los dos conceptos mencionados para 2003, los que hacen referencia a las obras del proyecto constructivo del Trambesòs y la ejecución de los primeros modificados de obra del Trambaix. El detalle de estos ingresos según el objeto que financian es el siguiente:

Ingresos por transferencias de la Generalidad según destino	2003	2004
Financiación obras del Trambaix	22.219	21.414
Financiación obras del Trambesòs	-	13.963
Financiación obras de los primeros modificados del Trambaix	-	1.966
Financiación del sistema de venta y validación	413	186
Total Transferencias de la Generalidad de Cataluña	22.632	37.529

Importes en miles de euros.

Fuente: Elaborado por la Sindicatura de Cuentas según información y documentación facilitada por la ATM.

El ingreso por la financiación de las inversiones en el Servicio de venta y validación ya ha sido analizado de forma específica en el epígrafe 2.3.6 al analizar las Subvenciones de capital.

La parte principal de estos ingresos de 2004, 21,41 M€, corresponde a la transferencia de la Generalidad de Cataluña relativa a la segunda anualidad aportada a la ATM para la financiación de parte de la inversión del Trambaix. En cuanto a esta inversión, del total de 225,94 M€ a recibir por este concepto,¹² la primera anualidad recibida fue la correspondiente a 2003, que supuso la imputación como ingreso de ese ejercicio de 22,22 M€.

El segundo importe significativo, de 13,96 M€, corresponde a la transferencia de la Generalidad de Cataluña relativa a la primera anualidad aportada a la ATM para la financiación de parte de la inversión del Trambesòs. Del total del importe de 251,34 M€ de financiación a recibir por este concepto,¹³ la primera anualidad recibida ha sido la correspondiente a 2004, y ha supuesto la imputación como ingresos por 13,96 M€.

11. La denominación de los epígrafes 2.4.1.2 y 2.4.1.3 corresponde a la transcripción literal de las cuentas que la ATM recoge en la Cuenta de pérdidas y ganancias, pero es necesario puntualizar que, en ambos casos, el término "comunidad autónoma" hace referencia únicamente a la Generalidad de Cataluña.

12. La Generalidad de Cataluña y la EMT, como titulares de las correspondientes competencias administrativas en relación con 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 y las obligaciones económicas que se pudiesen derivar. 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 ese coste la Generalidad de Cataluña, mediante Acuerdo de Gobierno de 31 de julio de 2000, autorizó al DPTOP a efectuar 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.

13. La Generalidad de Cataluña y la EMT delegaron en la ATM, en octubre de 2001, las competencias y las obligaciones económicas referentes al Trambesòs. En enero de 2003 la ATM firmó el contrato con la adjudicataria de la redacción del proyecto, la construcción y la explotación del Trambesòs, TM del Besòs, SA, por un total de 205 M€. Para financiar parte de este coste la Generalidad de Cataluña, mediante Acuerdo de Gobierno de 24 de

.../...

Finalmente el importe de 1,97 M€ está también relacionado con la financiación de las obras del Trambaix y corresponde a los recursos aportados por la Generalidad a la ATM en concepto de transferencias de capital y que esta ha aplicado a la financiación de parte del coste de las obras (concretamente los primeros modificados y complementarios del proyecto inicial aprobados entre 2002 y 2003). Este importe fue aprobado por la Ley de presupuestos de la Generalidad para 2004.¹⁴

2.4.1.3. Transferencias de la Administración General del Estado, comunidades autónomas y entidades locales

Los ingresos por los conceptos Transferencias de la Administración General del Estado, comunidades autónomas y entidades locales hacen referencia a aquellos ingresos a recibir en relación con el contrato programa, que en 2004 han sido de 308,40 M€, según el siguiente detalle, que se presenta comparativamente con los correspondientes al ejercicio 2003:

	2003	2004
Transferencias Administración General del Estado*	94.730	112.190
Transferencias comunidades autónomas	82.790	95.187
Transferencias entidades locales	81.273	101.026
Total Transferencias contrato programa	258.793	308.403

Importes en miles de euros.

Fuente: Elaborado por la Sindicatura de Cuentas a partir de datos de las cuentas anuales de 2004 de la ATM.

* En cuanto a los ingresos por Transferencias de la Administración General del Estado, la regularización mencionada en el epígrafe 2.3.6 supone que los 30.000 € que se mencionan deberían haber sido contabilizados como más ingresos de 2003, y no como ingresos de 2004, como ha resultado con la regularización.

Estos ingresos corresponden a los importes que las diferentes administraciones han previsto en sus presupuestos de los ejercicios 2003 y 2004 para transferir a la ATM en concepto de contrato programa, a pesar de que el correspondiente contrato programa no se firmó hasta diciembre de 2004. El total de los importes previstos por las diferentes administraciones en sus respectivos presupuestos han sido los siguientes:

diciembre de 2002, autorizó al DPTOP a realizar gastos con alcance plurianual entre 2004 y 2021 que aportará a la ATM un total de 251,34 M€, de los que 132,80 M€ corresponden a la financiación del coste de la inversión, 102,10 M€ al coste financiero por aplazamiento en el pago, y 16,44 M€ a la financiación del coste del IVA.

14. La Generalidad de Cataluña, en 2004, estuvo en situación de presupuestos prorrogados hasta la aprobación de la nueva Ley de presupuestos en julio de ese año. El presupuesto definitivo de la ATM para 2004 no se aprobó hasta octubre de 2004. La partida de transferencias de capital a destinar al Trambaix fue actualizada al alza con el presupuesto definitivo hasta 23,38 M€, cuando la anualidad ya prevista era de 21,41 M€. El excedente, de 1,97 M€, ha sido lo que la ATM ha aplicado a los primeros importes de mayor coste de la obra en concepto de complementarios y modificados del proyecto inicial.

	2003	2004
Transfer. presup. Administración General del Estado	94.211	115.637
Transfer. presup. Generalidad de Cataluña	84.331	94.331
Transfer. presup. Ayuntamiento de Barcelona	49.510	51.985
Transfer. presup. Entidad Metropolitana del Transporte	32.186	48.838
Total Transf. para la ATM en presupuestos administraciones	260.238	310.791

Importes en miles de euros.

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

La diferencia entre el total imputado por la ATM por este concepto de ingresos en su Cuenta de pérdidas y ganancias y el total de los ingresos presupuestados por las diferentes administraciones públicas corresponde a la correcta regularización de las periodificaciones de ingresos anticipados y diferidos al final de cada ejercicio, así como con los de ciertas imputaciones como ingresos extraordinarios.

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

2.4.2. Gastos de explotación

El análisis de los Gastos de explotación se centra en los conceptos que acumulan la mayor parte del gasto y que, fundamentalmente, hacen referencia a las tres principales áreas de actuación de la ATM: el STI (2.4.2.1), las obras del Trambaix y el Trambesòs (2.4.2.2) y el contrato programa (2.4.2.3). Adicionalmente se analizan otros gastos que presentan importes poco significativos pero que requieren ciertas observaciones por el concepto que recogen o bien por los aspectos de tipo legal que suponen.

2.4.2.1. Trabajos realizados por otras empresas

En el ejercicio 2004 el gasto en concepto de Trabajos realizados por otras empresas ha sido de 313,94 M€, importe que supone un incremento del 8,5% respecto al ejercicio 2003. De este importe, 286,28 M€ (91% del total) corresponden al gasto por Servicio de transporte, que incluye los importes que la ATM liquida mensualmente con los operadores del STI en función de los volúmenes de viajeros transportados por cada uno de ellos y teniendo en cuenta la intermodalidad de los trayectos.¹⁵

15. Para poder llevar a cabo las liquidaciones, los sistemas de control de validaciones de los títulos 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.

Las validaciones totales efectuadas con títulos integrados durante 2004 han sido de 609.747.973, cifra que representa un incremento del 4,6% respecto a las validaciones del ejercicio 2003.

Los ingresos a distribuir en 2004 procedentes de la recaudación del mismo ejercicio han sido, conforme al análisis de ingresos del epígrafe 2.4.1.1, de 299,12 M€. El total de estos ingresos debe hacer frente al gasto por Servicio de transporte, que ha sido de 286,28 M€, así como a 13,81 M€ por otros gastos varios del STI y por la provisión de fondos de final del ejercicio 2004. Así, el total repartido por la Cámara de Distribución de los Ingresos en el ejercicio 2004 en relación con el Servicio de transporte ha sido de 286,28 M€ (en 2003 fue de 264,78 M€) según el detalle que se presenta seguidamente:

Operador	Distribución 2003	Distribución 2004
FMB	120.271	128.672
TB	55.340	55.446
RENFE	31.533	35.464
FGC	30.143	32.755
TUSGSAL	7.867	8.372
Mohn, SL	2.842	3.201
Rosanbus, SL	1.641	2.028
Martí Renom, SA (Grupo Sarbus)	1.799	1.980
Trambaix	*	1.967
La Hispano Igualadina, SA	1.445	1.636
Oliveras, SA	1.315	1.493
Empresa Casas, SA	1.133	1.352
Ferrocarriles y Transportes, SA	1.130	1.326
Soler i Sauret, SA	1.122	1.275
Transports Urbans de Sabadell, SCCL	871	1.137
Empresa Sagalés, SA	1.095	1.046
Transports Municipals d'Egara, SA	501	707
Trambesòs	*	547
CRA La Hispania, SA	*	523
AUTHOSA - Autobuses Horta, SA	507	515
Empresa Plana, SL	521	506
Cintoi Bus, SL	328	392
La Vallesana, SA (Grupo Sarbus)	325	364
Autocares R. Font, SA	315	353
Cingles Bus, SA	*	333
Asistencia y Servicios, SL	328	130
Otros (27 operadores de 2003 y 29 operadores de 2004 con importes inferiores a 0,3 M€)	2.273	2.762
Total	264.783	286.282

Importes en miles de euros.

Fuente: Elaborado por la Sindicatura de Cuentas a partir de datos extraídos del informe STI, Cierre año 2004.

* Operadores que en 2003 aún no prestaban servicios o bien no se habían integrado al STI.

Formando parte de los Trabajos realizados por otras empresas, en el ejercicio 2004 existen otros gastos referentes al STI además del analizado anteriormente. Así, hay que destacar los siguientes:

- Gastos por comisiones de comercialización de los títulos, por 12,33 M€.
- Gastos referentes a la tasa de seguridad de RENFE que, para una correcta homogeneización, se ha extendido a los demás operadores del STI bajo el nombre de Incentivo de seguridad, y que han supuesto un total de 10,04 M€.¹⁶

2.4.2.2. Transferencias de capital a empresas privadas

Del total de 38,02 M€ que en 2004 se incluyen en el concepto de gasto Transferencias de capital a empresas privadas, la mayor parte, 35,37 M€, corresponde al pago a TM, SA y a TM del Besòs, SA, adjudicatarias de las obras del Trambaix y del Trambesòs, respectivamente. Este gasto corresponde a la contrapartida de las anualidades de 21,41 M€ por el Trambaix y de 13,96 M€ por el Trambesòs que, conforme a lo que se ha analizado en el epígrafe 2.4.1.2, la ATM imputa como ingreso para la financiación de la Generalidad de Cataluña al mencionado sistema tranviario.

Es preciso remarcar que los acuerdos de Gobierno de la Generalidad de Cataluña de 31 de julio de 2000 y de 24 de diciembre de 2002, que determinan las aportaciones plurianuales que efectuará la Generalidad de Cataluña para la financiación del Trambaix y del Trambesòs, hacen referencia a los importes que el DPTOP debe aportar a la ATM como subvención de capital finalista. Con todo, la ATM imputa como ingreso y como gasto en la Cuenta de pérdidas y ganancias la mencionada anualidad. Es necesario entender que esta imputación es correcta ya que la ATM, a pesar de haber llevado a cabo las tareas de planificación, ordenación y adjudicación del Trambaix y del Trambesòs por delegación de competencias de la Generalidad de Cataluña y de la EMT, solo actúa como intermediaria en el cobro procedente del DPTOP y en el pago a las adjudicatarias.

Además de las dos anualidades mencionadas, esta cuenta de gasto incluye 1,97 M€ en relación con modificados de obra y proyectos complementarios al proyecto inicial del Trambaix. Así, conforme al análisis del Informe 4/2006 de la Sindicatura, correspondiente al ejercicio 2003 de la ATM, las variaciones del proyecto inicial del Trambaix de los ejercicios 2002 y 2003 supusieron, aparte de la revisión de precios, un incremento neto de 5,08 M€. Para la financiación de este importe la ATM debía abonar tres anualidades (2004, 2005 y 2006) de 1,70 M€ cada una. Esas anualidades han sido corregidas y regularizadas por el aplazamiento en el pago, por lo que la anualidad real de 2004 ha sido de 2,30 M€. De este total, 1,97 M€ se han imputado a la cuenta de gasto Transferencias de capital a empresas

16. El gasto por tasa o incentivo de seguridad representa un componente más de gasto del Servicio de transporte, pero la ATM lo diferencia para tener un mayor control. El importe de la tasa o incentivo, que está incorporado al precio de venta de los títulos del STI, 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.

privadas, mientras que el resto, 0,33 M€, se ha contabilizado como Transferencias corrientes a empresas privadas, gasto analizado en el epígrafe 2.4.2.3.

Aparte de los gastos por la imputación de dichas anualidades referentes al Trambaix y al Trambesòs, dentro de los gastos por Transferencias de capital a empresas privadas se incluyen los referentes a las subvenciones otorgadas a operadores por un total de 0,19 M€ que, de acuerdo con lo que se ha analizado en el epígrafe 2.3.6, tienen como finalidad que los mismos operadores lleven a cabo inversiones referentes al SVV.

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 efectuar a los diferentes operadores para hacer frente a aquellas necesidades a financiar mediante recursos del contrato programa analizados en el epígrafe 2.4.1.3. En 2004 esos gastos han sido de 303,24 M€, mientras que en 2003 habían sido de 255,40 M€. El detalle es el siguiente:

	2003	2004
Transferencias a operadores públicos	203.215	201.112
Transferencias a entidades locales	34.426	43.315
Transferencias a empresas privadas	17.761	58.813
Total Transferencias contrato programa	255.402	303.240

Importes en miles de euros.

Fuente: Elaborado por la Sindicatura de Cuentas a partir de datos de las cuentas anuales de 2004 de la ATM.

Los ingresos o recursos del contrato programa que financian estos gastos tienen como finalidad cubrir las necesidades de los operadores, enjugar déficits de explotación, amortizar el endeudamiento y financiar las inversiones de mantenimiento.

En relación con los tres tipos de transferencias del anterior cuadro, es preciso destacar lo siguiente:

- Transferencias a operadores públicos: Corresponden a la suma de transferencias a TMB y a FGC según el siguiente detalle:

	2003	2004
TMB	163.445	161.270
FGC	39.770	39.842
Total Transferencias a operadores públicos	203.215	201.112

Importes en miles de euros.

Fuente: Elaborado por la Sindicatura de Cuentas a partir de datos extraídos de las memorias de la ATM.

- Transferencias a entidades locales: Corresponden a las transferencias a la Entidad Metropolitana del Transporte (EMT), como entidad aglutinadora de los servicios de transporte público interurbano de superficie en el ámbito geográfico de los dieciocho municipios que la conforman.

- Transferencias corrientes a empresas privadas: El total de estas transferencias se incrementa considerablemente respecto al ejercicio 2003, ya que se pasa de 17,76 M€ a 58,81 M€. Dentro de este importe, las compensaciones a los operadores integrados, con 21,16 M€, siguen representando una parte significativa del gasto total, pero hay que destacar otros conceptos nuevos que conforman el resto del saldo. Estos conceptos son los siguientes:
 - 1) Tarifa técnica¹⁷ del Trambaix y del Trambesòs, por un total de 25,60 M€. En concreto el total de la tarifa técnica de 2004 para el Trambaix ha supuesto un gasto de 13,09 M€, y para el Trambesòs de 12,51 M€.
 - 2) Otros gastos en relación con los dos sistemas tranviarios, por un total de 12,05 M€, y que se analizan a continuación:
 - Revisión de precios Trambaix, 7,64 M€: Corresponde a la primera revisión de precios en relación con la ejecución de las obras del proyecto del Trambaix. La revisión cubre la actualización entre septiembre de 2003 y mediados de 2004.
 - Expropiaciones, 3,60 M€: 2004 es el primer ejercicio en el que se imputa este tipo de gasto, puesto que hasta septiembre de 2003, con las aportaciones generales que la ATM hacía a la adjudicataria de las obras, también se hacía frente al coste de las expropiaciones.¹⁸
 - Mayor coste de obras del Trambaix y del Trambesòs, 0,81 M€: En cuanto al Trambaix, se imputan 0,33 M€ que, conforme con lo que se ha analizado en el epígrafe 2.4.2.2, corresponde a una parte del coste de la anualidad de 2004 referente a modificados y complementarios del proyecto inicial. En cuanto al Trambesòs, se

17. La tarifa técnica es el importe que la ATM debe pagar a los operadores de los sistemas tranviarios desde la puesta en marcha del servicio de transporte de viajeros hasta el plazo de la concesión de ese servicio (años 2028 y 2029). Los servicios se pusieron en marcha en abril de 2004, en el caso del Trambaix, y en mayo de 2004, en el caso del Trambesòs. Conforme al análisis realizado en el apartado 4 de este informe, la tarifa técnica debe cubrir los gastos de explotación de los operadores, con un margen industrial, y, además, debe hacer frente a aquella parte de inversión del proyecto constructivo para la que no ha sido aprobada financiación específica de la Generalidad.

18. En el contrato inicial referente a las obras del Trambaix se incluía un importe de 19,04 M€ referente al coste de expropiaciones. Las primeras actas de ocupación de terrenos objeto de expropiación en el término municipal de Cornellà de Llobregat son del último trimestre de 2001, de principios de 2002 en el de Sant Joan Despí, de mediados de 2002 en el de Esplugues de Llobregat, y de abril de 2003 en el de Sant Just Desvern. La adjudicataria, con el fondo previsto para expropiaciones antes mencionado, efectuó los pagos a los expropiados, desde finales de 2001 y hasta mediados de 2003, por un total de 14,23 M€. En septiembre de 2003 se decidió reducir en 4,81 M€ el importe previsto como fondo para expropiaciones para destinarlo a otras partidas de ejecución del proyecto y de sus modificados. De este modo, el fondo de 19,04 M€ que debía destinarse a expropiaciones había sido totalmente aplicado, cuando en realidad aún había ciertas fincas en que la expropiación no estaba cerrada y se encontraba en fase de negociación. Llegados a esta situación, desde el ejercicio 2004, los gastos por expropiaciones que han surgido en relación con las fincas para las que estaba pendiente llegar a un acuerdo los ha tenido que asumir la ATM. En 2004 estos gastos han sido de 3,60 M€.

imputan 0,48 M€ por el mayor coste de obras y para coordinarlas con las que en la zona del Fórum Universal de las Culturas de 2004 estaba llevando a cabo la empresa Infraestructures del Llevant de Barcelona, SA (a partir del 21 de julio de 2004, Barcelona d'Infraestructures Municipals, SA).

Es preciso unificar criterios a la hora de contabilizar estos gastos. Así, la anualidad de 2004 por el incremento de coste de las obras del Trambaix, de 2,30 M€, se debería haber contabilizado en su totalidad conforme al concepto que representa, es decir, como Transferencias de capital. La ATM solo ha imputado una parte, 1,97 M€ (véase epígrafe 2.4.2.2), y el resto, 0,33 M€, lo ha imputado como Transferencias corrientes. También los gastos por revisión de precios del Trambaix, por expropiaciones y por el mayor coste de obras del Trambesòs deben clasificarse como gasto por Transferencias de capital y no por Transferencias corrientes, ya que corresponden a diferentes componentes que incrementan el coste global de las obras de los sistemas tranviarios.

En cuanto a la Tarifa técnica del Trambaix y del Trambesòs, también debería reclasificarse como gasto por Transferencias de capital aquella parte que tiene como finalidad hacer frente al componente de inversión del proyecto constructivo no financiado específicamente con subvenciones de la Generalidad. Así, en 2004, la tarifa técnica del Trambaix, de 13,09 M€, y la del Trambesòs, de 12,51 M€, incluyen 3,37 M€ y 3,46 M€, respectivamente, destinados a hacer frente al componente de inversión mencionado; por lo tanto, debía haberse imputado como gasto por Transferencias de capital el total de 6,83 M€.

2.4.2.4. Otros gastos de explotación

Del análisis de los demás Gastos de explotación es preciso hacer referencia a otros gastos 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 gastos de personal para el ejercicio 2004, en comparación con los del ejercicio 2003, son los siguientes:

	2003	2004
Sueldos y salarios (a)	1.326	1.272
Indemnizaciones por razón de servicio (b)	70	34
Cotizaciones sociales a cargo de la entidad	289	269
Otros gastos sociales (c)	24	19
Total Gastos de personal	1.709	1.594

Importes en miles de euros.

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

Notas:

- La plantilla a 31 de diciembre de 2003 era de 32 personas y a 31 de diciembre de 2004 de 28 personas, una de ellas adscrita a la ATM procedente de TMB. De acuerdo con el convenio ATM-TMB, el gasto que esa persona representa para la ATM no está dentro de los gastos por Sueldos y salarios de los Gastos de personal, sino en Trabajos realizados por otras empresas por 51.728 €.
- Las Indemnizaciones por razón de servicio son gastos por dietas y locomoción (avión, taxi, alquiler de coche).
- Los Otros gastos sociales son gastos por formación y cursos de perfeccionamiento.

En el análisis de los Gastos de personal se observa un decremento en términos absolutos del gasto por sueldos y salarios de 2004 respecto al de 2003. Eso ha sido así, básicamente, porque de las dos personas en plantilla que eran funcionarias, una causó baja a mediados de noviembre de 2003 y la otra en agosto de 2004. Además, la plantilla media del personal laboral ha disminuido en casi tres personas. Por consiguiente, en la práctica, en términos relativos, se ha producido un incremento interanual de los sueldos y salarios por trabajador.

Así, del análisis detallado del incremento de los sueldos y salarios en 2004 respecto al ejercicio 2003, se observa que supera el 2% establecido en la Ley de presupuestos de la Generalidad de Cataluña y alcanza un 3,6%, porcentaje que corresponde al IPC interanual de Cataluña. Eso ha sido así según los acuerdos a los que llegaron en ejercicios anteriores los representantes de la ATM y los delegados de personal de dicha entidad, en los que acordaron ajustar el incremento interanual al IPC de Cataluña.

El incremento por encima del 2% contraviene el límite máximo de aumento de la masa salarial establecido en la Ley de presupuestos de la Generalidad para 2004.

- Arrendamientos: En el ejercicio 2004 el gasto total por arrendamientos es de 0,14 M€. En cuanto al alquiler de la sede social, el gasto de 2004 llega a los 122.970 €, con un alquiler mensual, desde agosto de 2004, de 10.417 €/mes; pero, además, en marzo de 2004 la ATM, para ampliar sus oficinas, alquiló un local en el entresuelo de la calle Muntaner, 339. Conforme al contrato de alquiler de 16 de marzo de 2004, el alquiler del local es de 1.511 €/mes.

En el Informe 4/2006, referido a la ATM y correspondiente a 2003, se hacía referencia al recurso presentado por los propietarios del inmueble, sede de la ATM, ante la Sala de lo Contencioso Administrativo del Tribunal Superior de Justicia de Cataluña impugnando el acuerdo del plenario del Ayuntamiento de Barcelona de 21 de septiembre de 2000, en cuanto a la reserva singular en favor de la ATM para el uso como oficinas. La sentencia de 4 de junio de 2004 declara nula la reserva singular, en favor exclusivamente de la ATM, de uso como oficinas. El 30 de octubre de 2001 la Subcomisión de Urbanismo del Municipio de Barcelona acordó una modificación del Plan general metropolitano para la protección del patrimonio arquitectónico de Barcelona, Distrito Sarrià - Sant Gervasi, Plan que había sido definitivamente aprobado el 23 de junio de 2000 y que ya calificaba la finca en cuestión como equipamiento protegido (clave 7 p). Ante ello, en 2002, los propietarios de la finca presentaron recurso ante la Sala de lo Contencioso Administrativo del Tribunal Superior de Justicia de Cataluña impugnando la calificación mencionada (clave 7 p) y solicitando la recalificación de la finca a su originaria calificación como verde privado protegido (clave 8 a). En sentencia de 12 de abril de 2006 el Tribunal Superior de Justicia de Cataluña desestimó el recurso interpuesto por los propietarios.

- Reparaciones y conservación: El aumento de 0,22 M€ que este concepto de gasto experimenta en 2004 respecto a 2003 ha sido significativo en términos porcentuales, ya

que supone un incremento del 39,3%. Este incremento se concentra en la subcuenta de reparaciones y conservación de los equipos informáticos, con un incremento de 0,18 M€, que corresponde al mantenimiento y mejora, fundamentalmente, del sistema de pupitres y validadores de los conductores de autobuses interurbanos (83.000 €), de la telefonía básica, móvil, Internet, XCat, SAE, etc. (68.000 €), así como de la actualización cartográfica en versión DVD para el SAE (15.000 €). El resto del incremento, 0,04 M€, concretamente 42.000 €, se origina en las otras subcuentas, referentes a reparaciones y mantenimiento de edificios e instalaciones, y responde a la remodelación para la puesta en funcionamiento de las nuevas oficinas de la calle Muntaner, 339, así como a la conexión en red de las nuevas oficinas con la sede central.

- Seguros: Este gasto presenta en 2004 un total de 41.432 € y, aparte de la prima de seguros de las oficinas, incluye 29.495 € correspondientes al gasto por vales restaurante y 7.470 € correspondientes a gastos por la póliza de seguro de vida para el personal y por la valoración médica del personal. Como ya se indicó para el ejercicio 2003, estos últimos conceptos no se deberían haber incluido dentro de las cuentas de Seguros sino en las de Gastos de personal.
- Gastos varios: El importe de 0,50 M€ corresponde, en su práctica totalidad, a gastos por publicidad y propaganda, por relaciones públicas y por reuniones y conferencias. La principal partida, de 0,30 M€, corresponde a los gastos derivados de los convenios que la ATM firma con las siete principales emisoras de radio o grupos de radiodifusión de Cataluña por la compra de cuñas informativo-publicitarias (véanse los comentarios ya realizados en relación con la venta de estas cuñas en el epígrafe 2.4.1.1).

2.4.3. Gastos por amortizaciones y provisiones

Los gastos del ejercicio 2004 en concepto de Amortizaciones del inmovilizado material y del inmovilizado inmaterial presentan una evolución razonable respecto al gasto de 2003, teniendo en cuenta tanto la evolución de altas y bajas de cada uno de los conceptos del inmovilizado, como la evolución de los elementos que han pasado a estar totalmente amortizados.

2.5. LIQUIDACIÓN DEL CONTRATO PROGRAMA 2002-2004

En los ejercicios 2002 y 2003 la falta de formalización del contrato programa 2002-2004 dio lugar a una incertidumbre, tanto en los informes de auditoría de GTACSA como en los informes 5/2004 y 4/2006 de la Sindicatura de Cuentas. El contrato programa 2002-2004 finalmente se firmó el 13 de diciembre de 2004 e incluye una previsión de importes, tanto de orígenes de recursos como de necesidades a financiar. En el Informe 4/2006 de la Sindicatura de Cuentas, referente al ejercicio 2003, ya se incluyó como hecho posterior la firma del contrato programa 2002-2004, así como los principales datos que en él se previeron.

Para el seguimiento del contrato programa 2002-2004 el propio contrato programa prevé la constitución de la Comisión de seguimiento, compuesta de forma paritaria por ocho vocales, cuatro en representación de la Administración General del Estado y cuatro en representación de las administraciones consorciadas. Por parte de la Administración General del Estado los representantes son del Ministerio de Economía y Hacienda, del Ministerio de Fomento y de la Delegación del Gobierno en Cataluña, mientras que las administraciones consorciadas están representadas por la ATM. Además, pueden asistir a las reuniones de la Comisión de seguimiento, con voz pero sin voto, representantes de los operadores públicos TMB y FGC.

Entre las funciones de la Comisión destaca la de interpretar el contrato programa cuando sea necesario, así como la de realizar la propuesta de liquidación y enviarla a la Intervención General de la Administración del Estado (IGAE).

Seguidamente, como hechos posteriores, se analiza la propuesta de liquidación de la Comisión de seguimiento del contrato programa 2002-2004, de 27 de abril de 2005, así como la liquidación final de la IGAE, de 27 de septiembre de 2006.

2.5.1. Propuesta de liquidación del contrato programa 2002-2004: Acta de la Comisión de Seguimiento de 27 de abril de 2005

El Acta de la reunión de la Comisión de Seguimiento de 27 de abril de 2005, que recoge la propuesta de liquidación del contrato programa 2002-2004, puede sintetizarse en los tres siguientes cuadros resumen.

El primer cuadro es un resumen comparativo entre las previsiones del contrato programa y los importes de la propuesta de liquidación en cuanto a las necesidades del periodo 2002-2004, según los diferentes operadores de transporte:

Operador o tipología de transporte	Previsiones CP 2002-2004	Propuesta de liquidación	Diferencias
TMB (FMB y TB)	1.357.655	1.351.964	(5.691)
FGC	361.267	360.993	(274)
Servicio de autobuses EMT (gestión indirecta)	194.645	190.112	(4.533)
Servicio de autobuses DGPT (gestión indirecta)	114.482	115.124	642
Trambaix	73.183	72.413	(770)
Trambesòs	27.349	27.661	312
RENFE	5.882	5.903	21
ATM (gastos de funcionamiento e inversión)	7.094	6.726	(368)
Total necesidades	2.141.557	2.130.896	(10.661)

Importes en miles de euros.

Fuente: Elaborado por la Sindicatura de Cuentas a partir de datos de la propuesta de liquidación recogida en el Acta de la Comisión de Seguimiento del contrato programa 2002-2004, de 27 de abril de 2005.

El segundo cuadro recoge el resumen comparativo entre las previsiones del contrato programa y los importes de la propuesta de liquidación en cuanto a los orígenes de los recursos del periodo 2002-2004:

SINDICATURA DE CUENTAS DE CATALUÑA — INFORME 25/2008

Origen de los recursos	Previsiones CP 2002-2004	Propuesta de liquidación	Diferencias
Ingresos tarifarios:	966.685	971.542	4.857
TMB (FMB y TB)	688.292	692.543	4.251
FGC	128.965	129.637	672
Autobuses EMT	79.948	78.823	(1.125)
Autobuses DGPT	67.390	67.441	51
Trambaix	1.620	2.397	777
Trambesòs	470	701	231
Aportaciones de las administraciones:	1.174.872	1.159.354	(15.518)
Administración General del Estado	380.000	378.117	(1.883)
Generalidad de Cataluña	478.842	470.628	(8.214)
Ayuntamiento de Barcelona	162.854	160.061	(2.793)
Entidad Metropolitana del Transporte	153.176	150.548	(2.628)
Total recursos	2.141.557	2.130.896	(10.661)

Importes en miles de euros.

Fuente: Elaborado por la Sindicatura de Cuentas a partir de datos de la propuesta de liquidación recogida en el Acta de la Comisión de Seguimiento del contrato programa 2002-2004, de 27 de abril de 2005.

El tercer cuadro recoge el resumen comparativo entre los importes de la propuesta de liquidación en cuanto a los orígenes de las aportaciones que deberá hacer cada una de las administraciones respecto a las aportaciones realmente realizadas:

Aportaciones de las administraciones	Propuesta de liquidación	Aportaciones realizadas	Diferencias
Administración General del Estado	378.117	302.212	75.905
Generalidad de Cataluña	470.628	392.027	78.601
Ayuntamiento de Barcelona	160.061	149.857	10.204
Entidad Metropolitana del Transporte	150.548	141.083	9.465
Totales	1.159.354	985.179	174.175

Importes en miles de euros.

Fuente: Elaborado por la Sindicatura de Cuentas a partir de datos de la propuesta de liquidación recogida en el Acta de la Comisión de Seguimiento del contrato programa 2002-2004, de 27 de abril de 2005.

De resultados de la información anterior, la propuesta de liquidación concluye que las insuficiencias de las aportaciones de las administraciones, que en el contrato programa habían sido valoradas en 187,89 M€,¹⁹ representan finalmente un importe de 174,18 M€. Así, en cuanto al contrato programa 2002-2004, la liquidación propuesta es por un saldo de 13,71 M€ (187,89 – 174,18) en la cuenta denominada Reserva contrato programa 2002-2004, que es preciso distribuir entre las diferentes administraciones del siguiente modo:

	Insuf. 2002-2004 según previsiones contrato programa	Insuf. 2002-2004 según propuesta de liquidación	Saldo a liquidar de la cuenta Reserva contrato programa 2002-2004
Administración General del Estado	77.788	75.905	1.883
Generalidad de Cataluña	87.097	78.601	8.495
Ayuntamiento de Barcelona	13.000	10.204	2.797
Entidad Metropolitana del Transporte	10.000	9.465	535
Totales	187.885	174.175	13.710

Importes en miles de euros.

Fuente: Elaborado por la Sindicatura de Cuentas a partir de datos de la propuesta de liquidación recogida en el Acta de la Comisión de Seguimiento del contrato programa 2002-2004, de 27 de abril de 2005.

19. Si a los 187,89 M€ se añaden 7,01 M€ referentes a las insuficiencias provenientes del contrato programa 1998-2001, las insuficiencias acumuladas se incrementan hasta 194,90 M€.

La Comisión de Seguimiento, en la misma reunión en la que acuerda la propuesta de liquidación, también acuerda aplicar el saldo global de los 13,71 M€ a reducir las aportaciones previstas de cada una de las administraciones en el ejercicio 2006.

2.5.2. Liquidación del contrato programa 2002-2004: Informe de la IGAE de 27 de septiembre de 2006

El informe de la IGAE de 27 de septiembre de 2006 tiene como objeto liquidar el contrato programa 2002-2004, efectuando el control financiero de la propuesta de liquidación del Acta de la reunión de la Comisión de Seguimiento de 27 de abril de 2005.

La IGAE ha detectado determinadas diferencias: así, la propuesta de liquidación recogía un total de necesidades brutas de 2.130,90 M€, que finalmente la IGAE ha cuantificado en 2.128,26 M€. Esta diferencia de 2,64 M€ responde fundamentalmente,²⁰ 2,59 M€, al IVA soportado en relación con pagos por compensación tarifaria y otras aportaciones a los operadores del Trambaix y del Trambesòs. Este IVA soportado se había incorporado como más necesidades del sistema cuando, posteriormente, en la declaración de liquidación del IVA de diciembre de 2005, la ATM se lo ha deducido.

Conforme a lo anterior, se presenta el siguiente cuadro resumen, referente a las necesidades del sistema:

Operador o tipología de transporte	Propuesta de liquidación	Importes según IGAE	Diferencias
TMB (FMB y TB)	1.351.964	1.351.964	-
FGC	360.993	360.993	-
Servicio de autobuses EMT (gestión indirecta)	190.112	190.112	-
Servicio de autobuses DGPT (gestión indirecta)	115.124	115.124	-
Trambaix	72.413	71.557	(856)
Trambesòs	27.661	25.929	(1.732)
RENFE	5.902	5.902	-
ATM (gastos de funcionamiento e inversión)	6.726	6.680	*(46)
Total necesidades	2.130.896	2.128.262	(2.634)

Importes en miles de euros.

Fuente: Elaborado por la Sindicatura de Cuentas a partir de datos de la propuesta de liquidación recogida en el Acta de la Comisión de Seguimiento del contrato programa 2002-2004, de 27 de abril de 2005.

* Corresponde a una duplicidad por la repercusión que la ATM hizo a los operadores de gestión indirecta de la DGPT (y que ya estaba incluida en estos operadores) de cierta parte del IVA de gastos del sistema que en 2003 la ATM no podía deducirse.

20. El resto de la diferencia, 45.517 €, se comenta en la nota (*) del próximo cuadro resumen.

El informe de la IGAE actualiza los demás datos teniendo en cuenta la diferencia anterior. Así, el total de necesidades netas a financiar, es decir, las aportaciones de las administraciones, cuantificadas en la propuesta de liquidación de la Comisión de Seguimiento por un total de 1.159,35 M€, pasan a ser finalmente de 1.156,72 M€. Teniendo en cuenta que la propuesta de liquidación y los cálculos de la IGAE coinciden en el total de 985,18 M€ por aportaciones realizadas por las administraciones, la valoración de las insuficiencias totales, que en la propuesta de liquidación eran de 174,18 M€, finalmente la IGAE las cuantifica en 171,54 M€.

Por último, el informe de la IGAE establece que, teniendo en cuenta que el contrato programa había establecido unas anualidades (entre 2006 y 2009) para que las administraciones aportasen a la ATM un total de 187,89 M€ como recursos suficientes para hacer frente a las insuficiencias del periodo 2002-2004, el saldo de la cuenta Reserva contrato programa 2002-2004, que en la propuesta de liquidación se había cuantificado en 13,71 M€ (1,88 M€ correspondientes a la Administración General del Estado y 11,83 M€ correspondientes a las administraciones consorciadas), la IGAE lo establece finalmente en 16,35 M€ (2,20 M€ correspondientes a la Administración General del Estado y 14,15 M€ correspondientes a las administraciones consorciadas).

3. FISCALIZACIÓN DE LA LIQUIDACIÓN PRESUPUESTARIA

De acuerdo con lo establecido por el artículo 7.1 del Reglamento de régimen interior de la ATM y por el artículo 15.5 de sus Estatutos, el Consejo de Administración debe aprobar el presupuesto del ejercicio dentro del último trimestre del ejercicio anterior, y debe publicar en el DOGC un resumen del presupuesto por capítulos.

El Consejo de Administración de la ATM aprobó el presupuesto del consorcio para 2004 el 27 de octubre de 2004 y fue publicado en el DOGC número 4264, de 19.11.2004. Estas fechas suponen haber excedido los plazos establecidos en el Reglamento de régimen interior de la ATM y en sus Estatutos. Eso se debe a que los presupuestos de la Generalidad de Cataluña para el ejercicio 2004 fueron prorrogados hasta la aprobación de la Ley de presupuestos de la Generalidad de Cataluña para 2004, el 16 de julio del mismo año y publicados en el DOGC cinco días más tarde. Sin embargo, la ATM no aprobó su presupuesto hasta finales de octubre.

El presupuesto publicado presenta un total de 661,04 M€, tanto en el estado de gastos como en el de ingresos.

A continuación se muestra la Liquidación del presupuesto del ejercicio 2004 presentada por la ATM.

Liquidación del presupuesto 2004

Ingresos	Consignación inicial (A)	Modificaciones (B)	Consignación definitiva (C=A+B)	Derechos reconocidos (D)	Derechos recaudados (E)	Pendiente de cobro (F=D-E)	Estado de ejecución	
							Importes (G=C-D)	% (H=(D×100)/C)
3. Tasas y otros ingresos	312.871.232	5.119.505	317.990.737	316.785.387	316.678.787	106.600	1.205.350	99,6
4. Transferencias corrientes	310.791.000	420.708	311.211.708	311.272.634	184.391.637	126.880.997	(60.926)	100,0
5. Ingresos patrimoniales	30.000	0	30.000	51.924	51.924	0	(21.924)	173,1
7. Transferencias de capital	37.343.763	0	37.343.763	37.343.763	37.343.763	0	0	100,0
6. Alineación de inversiones reales	0	0	0	180	0	180	(180)	-
8. Remanente de tesorería fin. incorp. remanentes crédito	0	13.201.130	13.201.130	0	0	0	13.201.130	0
Total ingresos	661.035.995	18.741.343	679.777.338	665.453.888	538.466.111	126.987.777	14.323.450	97,9
Gastos	Consignación inicial (A)	Modificaciones (B)	Consignación definitiva (C=A+B)	Obligaciones reconocidas (D)	Obligaciones pagadas (E)	Pendiente de pago (F=D-E)	Estado de ejecución	
							Importes (G=C-D)	% (H=(D×100)/C)
1. Personal	1.606.000	2.165	1.608.165	1.589.173	1.566.036	23.137	18.992	98,8
2. Compra bienes y servicios	313.000.646	8.022.101	321.022.747	316.253.757	315.570.199	683.558	4.768.990	98,5
3. Gastos financieros	2.601.000	461.711	3.062.711	2.523.332	2.523.332	0	539.379	82,4
4. Transferencias corrientes	304.426.334	1.575.757	306.002.091	304.697.408	231.127.572	73.569.836	1.304.683	99,6
6. Inversiones	794.252	1.871.952	2.666.204	1.649.365	1.537.141	112.224	1.016.839	61,9
7. Transferencias capital	38.607.763	6.807.657	45.415.420	38.021.636	38.003.606	18.030	7.393.784	83,7
Total gastos	661.035.995	18.741.343	679.777.338	664.734.671	590.327.886	74.406.785	15.042.667	97,8

Importes en euros.

Fuente: Liquidación presentada por la ATM.

De la Liquidación presupuestaria se desprende un Resultado presupuestario positivo de 0,72 M€, como consecuencia de mayores Derechos reconocidos que de Obligaciones reconocidas. La ATM presenta, además, el Resultado presupuestario ajustado, también positivo por 1,76 M€, consecuencia de los siguientes ajustes:

	Importes
Resultado presupuestario	719
Gastos financiados con remanentes líquidos de tesorería	6.088
Desviaciones positivas de financiación	(5.045)
Resultado presupuestario ajustado	1.762

Importes en miles de euros.

Fuente: Elaborado por la Sindicatura de Cuentas a partir de datos extraídos de las cuentas anuales de 2004 de la ATM.

Respecto a los dos ajustes detallados es preciso hacer los siguientes comentarios:

- El ajuste positivo de 6,09 M€ corresponde a aquellos gastos por obligaciones reconocidas en 2004 pero financiados con derechos ya reconocidos en ejercicios anteriores. Por ello, el gasto que han financiado, finalmente en 2004, supone en este ejercicio aquel ajuste positivo.
- El ajuste negativo de 5,05 M€ corresponde a ingresos por derechos reconocidos en 2004, principalmente por aportaciones de diferentes administraciones en relación con las cuales aún no se ha reconocido la obligación. 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 del Balance. El resultado de esta comprobación ha sido satisfactorio.

Además, la fiscalización de la liquidación del presupuesto incluye también 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 cuatro expedientes de modificación del presupuesto del ejercicio 2004 se ha elaborado el siguiente cuadro, que permite un análisis más comprensible de cada una de las cuatro modificaciones (de M1 a M4).

Estado de ingresos	M1	M2	M3	M4	Totales
Capítulo 3	-	-	-	5.119.505	5.119.505
Capítulo 4	-	-	420.708	-	420.708
Capítulo 5	-	-	-	-	-
Capítulo 7	-	-	-	-	-
Capítulo 6	-	-	-	-	-
Capítulo 8	13.201.130	-	-	-	13.201.130
Totales	13.201.130	-	420.708	5.119.505	18.741.343
Estado de gastos	M1	M2	M3	M4	Totales
Capítulo 1	2.165	*	-	-	2.165
Capítulo 2	2.903.596	(1.000)	-	5.119.505	8.022.101
Capítulo 3	461.711	-	-	-	461.711
Capítulo 4	1.574.757	1.000	-	-	1.575.757
Capítulo 6	1.871.952	-	-	-	1.871.952
Capítulo 7	6.386.949	-	420.708	-	6.807.657
Capítulo 8	-	-	-	-	-
Totales	13.201.130	-	420.708	5.119.505	18.741.343

Importes en euros.

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

* La M2 es una transferencia de crédito que disminuye ciertas partidas de los capítulos 1, 2 y 4 de gasto por importe de 188.645 € y, a la vez, aumenta otras dentro del mismo capítulo de gasto. Esto, en el caso del capítulo 1, supone un efecto final nulo en cuanto al global del capítulo.

A continuación se analizan las modificaciones más importantes:

- M1 - Incorporación de remanentes: Con esta modificación se han incorporado al presupuesto de 2004 remanentes de los existentes al final del ejercicio 2003 por un importe de 13,20 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, 3,62 M€, o como Actividades Plan de servicios, 1,11 M€; en partidas del capítulo 6, como Inversiones en la N 340 -Trambaix, 1,29 M€; en partidas del capítulo 4, como Compensaciones por integración tarifaria, 1,52 M€; y en partidas del capítulo 2, como Gastos de STI por Servicio de transporte, 1,11 M€, o Gastos generales de la integración, 1,07 M€.
- M3 - Suplemento de crédito: Esta modificación tiene como origen la firma, el 24 de julio de 2003, del Convenio de colaboración con el IMSERSO para el desarrollo de un programa de accesibilidad en líneas regulares de autobuses interurbanos de Cataluña, para el que el IMSERSO se comprometía a aportar 0,42 M€. La ATM no ha contabilizado la modificación hasta el ejercicio 2004,²¹ pese a la fecha de la firma. Por ello, teniendo en cuenta que esta partida tampoco ha sido prevista en el presupuesto de 2004, la

21. La Sindicatura de Cuentas, en el Informe 4/2006 referente al ejercicio 2003, recogió la pertinente observación por este atraso, y señaló que el desajuste temporal en la contabilización afectaba, en el Balance, al saldo de los Deudores y de los Ajustes por periodificación del pasivo que, a 31 de diciembre de 2003, estaban infravalorados en 0,42 M€.

modificación presupuestaria que debía haberse hecho en el presupuesto de 2003 ha tenido que formalizarse como suplemento de crédito en el presupuesto de 2004. Eso ha representado un incremento de 0,42 M€, tanto en el capítulo 4 de ingresos, en concepto de más Transferencias corrientes IMSERSO, como en el capítulo 7 de gastos, por Transferencias de capital por renovación/adaptación de flotas.

- M4 - Ampliación de crédito: La partida dentro del capítulo 3 de ingresos que recoge la venta de títulos que genera el STI y que sirve para financiar los gastos de los operadores fue presupuestada inicialmente en 294 M€. Al final del ejercicio 2004 la ATM, al disponer de toda la información proveniente del STI, decidió incrementar esa partida del capítulo 3 del Estado de ingresos en 5,12 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 STI, concretamente en la partida Servicios de transporte del capítulo 2 de gastos.

Del análisis de las modificaciones es preciso concluir de forma satisfactoria en cuanto al cumplimiento de la legalidad. En todo caso hay que remarcar, conforme al Reglamento de régimen interno de la ATM, que la aprobación de las modificaciones de crédito es competencia del Consejo de Administración y del Comité Ejecutivo y que, sin embargo, las Bases de ejecución del presupuesto delegan esta facultad íntegramente, salvo alguna excepción puntual, en el director general del consorcio. Esto ha supuesto que en la práctica, en el ejercicio 2004, el total de las cuatro modificaciones anteriormente detalladas hayan sido aprobadas por el director general, previo el correspondiente informe del Servicio de Administración.

Así, tal y como se recomendaba en anteriores informes de la Sindicatura de Cuentas, es preciso recomendar nuevamente a la ATM, a pesar de que haya llevado a cabo las modificaciones presupuestarias de acuerdo con las Bases de ejecución del ejercicio, que establezca en esas Bases limitaciones cuantitativas a la competencia para la realización de modificaciones de crédito al presupuesto por parte del director general. La ATM ha introducido dichas limitaciones en las Bases de ejecución del presupuesto correspondientes al ejercicio 2005.

3.2. GRADO DE EJECUCIÓN Y ANÁLISIS DE LAS DESVIACIONES PRESUPUESTARIAS

El grado de ejecución del presupuesto de 2004 respecto a las consignaciones definitivas ha sido del 97,9% en cuanto a los Derechos reconocidos, y del 97,8% respecto a las Obligaciones reconocidas.

El Resultado presupuestario, con un superávit de 0,72 M€, resulta de unos Derechos reconocidos de 665,45 M€ frente a las Obligaciones reconocidas, de 664,73 M€. Este 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 Consig-

naciones definitivas de ingresos en 14,32M€, mientras que las Obligaciones reconocidas han sido inferiores a las Consignaciones definitivas de gastos en 15,04M€.

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

3.2.1. Desviaciones en ingresos

La desviación global por los menores ingresos liquidados que presupuestados de 14,32 M€ resulta, fundamentalmente, de la desviación en el capítulo 8, Incorporación de remanentes de crédito, así como la desviación en el capítulo 3, Tasas y otros ingresos.

- En cuanto a la desviación de 13,20M€ del capítulo 8, es preciso 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 algunos gastos del ejercicio 2004 que, como se ha mencionado al iniciar el epígrafe 3, dan lugar a un ajuste positivo entre el Resultado presupuestario y el resultado presupuestario ajustado.
- En el capítulo 3, Tasas y otros ingresos, la desviación de 1,20 M€ tiene su origen, fundamentalmente, en la desviación de 1,30M€ por los menores ingresos de los previstos en relación con la facturación de la ATM a los operadores de transporte en concepto de gastos generales del STI. Esta desviación queda parcialmente compensada con la desviación de 93.134 € por los ingresos que no habían sido presupuestados en concepto de la penalización aplicada por la ATM a los operadores del Trambaix y del Trambesòs. La penalización fue por la parada del servicio de transporte de viajeros de los primeros días del mes de mayo.

Por otra parte, es preciso destacar la desviación de 21.924 € del capítulo 5, Ingresos patrimoniales, a pesar de que presente un importe muy poco significativo. Así, a diferencia del ejercicio 2003, y siguiendo la recomendación de la Sindicatura de Cuentas, en 2004 el presupuesto de la ATM prevé ingresos por intereses de las cuentas corrientes bancarias. Sin embargo, la consignación presupuestada en 30.000€ ha quedado claramente por debajo de los 51.924€ de derechos liquidados. Esto se explica porque en 2004 la ATM aún ha tenido que anticipar importes a los operadores de transporte por las insuficiencias en las aportaciones de las administraciones, ya que hasta finales del ejercicio no se firmó el contrato programa 2002-2004. El anticipo de importes ha dificultado la previsión de la evolución y los resultados de la gestión de tesorería y, por ese motivo, la previsión de intereses se hizo a la baja.

3.2.2. Desviaciones en gastos

La desviación global por los menores gastos liquidados que presupuestados, de 15,04 M€, presenta como componente más significativo la desviación del capítulo 7, Transferencias de capital. Esta desviación, junto con las que se han producido en el capítulo 2, Compra de bienes y servicios, y en el capítulo 4, Transferencias corrientes, representan el 89,5% de la desviación global mencionada.

Los motivos que explican las principales desviaciones de los tres capítulos indicados son los siguientes:

- Capítulo 7, Transferencias de capital: La desviación de 7,39 M€ que presenta este capítulo tiene tres componentes principales:
 - Las previsiones en concepto de transferencias de capital por renovación de flotas eran de unos créditos definitivos de 4,88 M€ respecto a los que solamente se han reconocido obligaciones por 2.177 €. Estos créditos eran para destinar a subvenciones de la ATM a las líneas de autobuses interurbanos para la renovación de los vehículos.

El 31 de diciembre de 2004 se publicó en el DOGC un anuncio de una línea de este tipo de ayudas por un importe de 1,26 M€. Esto supone, al final del ejercicio, la autorización de crédito únicamente por ese importe.

El resto de los créditos presupuestados, 3,62 M€ (4,88 M€ – 1,26 M€), proviene de incorporaciones de remanentes de crédito del ejercicio anterior por convocatorias de ayudas de los ejercicios 2002 y 2003. La mayor parte de ese importe, 3,05 M€, aún no ha generado disposición de crédito ya que no se han adjudicado las subvenciones, ya sea porque las solicitudes han quedado por debajo del crédito previsto en la convocatoria, o bien porque se han revocado ayudas después de ser adjudicadas por haber superado, los beneficiarios, el plazo de presentación de la documentación justificativa de la inversión. Los 0,57 M€ restantes sí que han sido adjudicados, pero aún no han generado ninguna obligación a reconocer ya que los beneficiarios no han justificado la inversión, o bien no la han llevado a cabo.

- Las previsiones por actuaciones y estudios relacionados con el Plan de servicios se han incrementado en el presupuesto de 2004 (mediante la M1) en 1,11 M€, cuando las consignaciones iniciales eran nulas. En la práctica, el Plan de servicios ha dejado de ser efectivo desde 2003²² y, por lo tanto, las Obligaciones reconocidas han sido cero,

22. En el Informe de la Sindicatura de Cuentas referente al ejercicio 2003 de la ATM, en el apartado 2 del epígrafe 1.2.3, ya se mencionaba que el Plan de servicios de transporte público colectivo no fue finalmente aprobado pero que, desde el mismo ejercicio 2003, se iniciaron determinados trabajos y estudios complementarios referentes a tres líneas de planificación: carril Bus en los accesos a Barcelona, paradas de autobuses interurbanos en Barcelona según la movilidad de los usuarios del exterior, y mejoras en cruces semaforizados.

.../...

de modo que la desviación es por la totalidad del crédito incorporado por la M1. Este excedente pasa a formar parte de los remanentes del ejercicio, que en el ejercicio siguiente se incorporarán al presupuesto del ejercicio 2005 como fondos afectados a gastos del contrato programa pero, está claro, que su destino ya no se deberá presupuestar en concepto de Plan de servicios.

- Las provisiones en concepto de transferencias de capital por renovación/adaptación de flotas (financiadas por el IMSERSO para incorporar plataformas o módulos similares de accesibilidad) eran de unos créditos definitivos de 1,38 M€ respecto a los que solo se han reconocido obligaciones por 0,48 M€, y que han generado una desviación de 0,90 M€. La desviación se produce porque los potenciales beneficiarios no solicitan las ayudas suficientes para aplicar la totalidad de los créditos previstos en las convocatorias, o porque los que las han solicitado tardan mucho tiempo en realizar o justificar la inversión objeto de subvención.
- Capítulo 2, Compra de bienes y servicios: La desviación de 4,77 M€ de menores gastos liquidados que presupuestados se justifica por lo siguiente:
 - Gastos generales STI: este concepto presenta una desviación de 2,20 M€ ya que se había previsto por un crédito definitivo de 15,34 M€ y se ha liquidado por 13,14 M€. Los motivos de esta desviación ya han sido analizados en el epígrafe 3.2.1, cuando se ha analizado la desviación en ingresos por la facturación de esos gastos a los operadores.
 - Servicio de transporte: la desviación en este gasto por 1,12 M€ proviene de unas obligaciones reconocidas de 300,13 M€ frente a unos créditos definitivos de 301,25 M€. Esta desviación corresponde, casi en su totalidad, 1,10 M€, a la parte de estos créditos procedentes de la incorporación del remanente presupuestario del ejercicio anterior y que finalmente no han generado obligaciones reconocidas.
 - Estudios y trabajos técnicos: este gasto presenta una desviación de 0,56 M€, ya que se había previsto por un crédito definitivo de 1,25 M€ y se ha liquidado por 0,69 M€. Se ha observado que se habían previsto varios estudios referentes al PDI y a su seguimiento, y que finalmente se han realizado menos. Con todo, de los 0,56 M€, una parte, 0,39 M€, corresponde a estudios que, si bien no han sido aún adjudicados, sí que había sido autorizado el correspondiente gasto para su posterior adjudicación.
 - Prorrata de IVA: las obligaciones reconocidas por este concepto han sido de 0,25 M€, cuando el crédito definitivo había sido previsto en 0,42 M€. La desviación de 0,17 M€ resulta de presupuestar un porcentaje de prorrata de IVA en 2004 dos puntos por debajo del 95% del de 2003, quedando en el 93% y, por lo tanto, un porcentaje de gasto por IVA no deducible del 7%. Eso se fundamentaba en el aumento previsto del

Por lo tanto, no se pone en marcha un plan de servicios que englobe un conjunto de actuaciones específicas, sino que se hacen determinados estudios cuya profundización e implantación dependerá de los acuerdos entre la ATM y otros entes (operadores, administraciones, etc.).

gasto por compensaciones a los operadores por integración tarifaria que, al requerir mayores subvenciones a recibir de las administraciones, reduciría el porcentaje de prorrata. Finalmente la previsión del descenso del porcentaje en dos puntos fue excesiva y resultó una prorrata del 94%, con lo cual el gasto por IVA no deducible fue inferior en 0,17 M€ al presupuestado.

- Capítulo 4, Transferencias corrientes: La desviación de 1,30 M€ que presenta este capítulo por menores gastos que los presupuestados tiene relación, básicamente, con la tarifa técnica de los sistemas tranviarios.

De acuerdo con lo que se ha analizado en el epígrafe 2.4.2.3, la ATM debe pagar la llamada tarifa técnica a los operadores de los sistemas tranviarios desde la puesta en marcha del servicio de transporte de viajeros (abril-mayo de 2004) hasta el plazo de la concesión de este servicio (25 años) para cubrir los gastos de explotación de los operadores. La ATM paga la tarifa técnica a los operadores en mensualidades y según unas previsiones iniciales de gastos del operador y de sus ingresos. Finalmente la contraprestación se corrige teniendo en cuenta los gastos reales de los operadores junto con los del STI, así como los ingresos reales corregidos según billeteaje integrado o no (billetes especiales) y teniendo en cuenta la posible cuantificación de penalizaciones según diferentes parámetros de calidad del servicio de transporte de viajeros prestado.

El concepto Tarifa técnica Trambaix presenta una desviación de 0,87 M€ (créditos definitivos previstos por 13,96 M€ y obligaciones reconocidas de 13,09 M€), mientras que el concepto Tarifa técnica Trambesòs presenta una desviación de 0,34 M€ (créditos definitivos previstos por 12,86 M€ y obligaciones reconocidas de 12,52 M€). La totalidad de esta desviación, 1,21 M€, corresponde a la regularización o corrección de la contraprestación antes mencionada, que se ha hecho en la mensualidad de diciembre. Ambos sistemas tranviarios han generado mayores ingresos netos de los previstos. De acuerdo con lo que se prevé contractualmente, estos mayores ingresos deben regularizarse como menos importe a pagar a los operadores y representan la desviación presupuestaria analizada.

4. FISCALIZACIÓN DE OTRAS ACTUACIONES

Las actuaciones de la ATM en relación con las inversiones y la explotación de los sistemas tranviarios del Trambaix y del Trambesòs y con la contratación, formalizada como *renting*, del suministro y mantenimiento de unidades de tren para varias líneas de metro de Barcelona, son hechos de unas magnitudes que requieren un análisis específico, ya que inciden e incidirán en la actividad y en la estructura económico-financiera del consorcio.

La mayor parte de la fiscalización de estas actuaciones, en cuanto a los hechos actualizados hasta el ejercicio 2004, ya se recogió en el apartado 5 del Informe 4/2006, referente a la ATM. Por ello a continuación solo se recoge el seguimiento de la ejecución de las obras de los dos sistemas tranviarios, la actualización de los hechos y el análisis de nuevos aspectos como los relativos a la tarifa técnica de los tranvías o al nuevo *renting* formalizado en 2004 para diez nuevas unidades de tren.

4.1. TRAMBAIX

Conforme al detalle y análisis recogidos en el epígrafe 5.1 del Informe 4/2006, hasta abril de 2005 las variaciones (modificaciones, complementarios, revisiones de precios, etc.) aprobadas por el Consejo de Administración de la ATM han incrementado el proyecto de obras del Trambaix previsto en el contrato firmado en noviembre de 2000, desde los 217,33 M€ iniciales, hasta un importe de 279,04 M€. El incremento, por lo tanto, ha sido de 61,71 M€, es decir, del 28,4%. Las variaciones posteriores a abril de 2005 se recogerán y se analizarán en el Informe de la Sindicatura de Cuentas referente al ejercicio 2005 de la ATM.

A continuación se hace una breve valoración de la parte de las obras que ya ha sido certificada por el adjudicatario a 31 de diciembre de 2004. También se analizan los conceptos e importes incluidos en la tarifa técnica a la que debe hacer frente la ATM a partir de 2004.

4.1.1. Certificación de las obras

Se ha hecho un seguimiento de las certificaciones de obra emitidas por el adjudicatario, desde las primeras, con fecha de julio de 2001, hasta las últimas, de finales de 2004. En el siguiente cuadro se detallan los importes de obra certificada hasta diciembre de 2004 diferenciando, por una parte, los referentes a obras del proyecto constructivo y de sus posteriores modificaciones y, por otra, los referentes a los complementarios. También se diferencian los importes relativos a obra civil de los relativos a sistemas y material móvil.

Importes certificados hasta 2004	Obra civil	Sistemas y material móvil	Totales
Proyecto inicial y Modificados de 1 a 4	111,90	82,93	194,83
Complementario 1	10,01	0,23	10,24
Complementario 2	1,98	-	1,98
Complementario 3	1,04	-	1,04
Totales	124,93	83,16	208,09

Importes en millones de euros

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

De acuerdo con los datos mencionados en el inicio del epígrafe 4.1, el coste total previsto para el Trambaix, actualizado hasta abril de 2005, es de 279,04 M€. Si solamente se tienen en cuenta las variaciones hasta finales de 2004 (y sin incluir la revisión de precios prevista hasta mediados de 2004, que se factura de forma separada a la obra certificada) el coste total previsto es de 247,50 M€. A partir de este importe se obtiene que el grado de obra certificada ha llegado, a finales de 2004, al 84,1%.

4.1.2. Entrada en funcionamiento del servicio de transporte: Tarifa técnica, conceptos e importes

De acuerdo con lo que se ha mencionado en anteriores epígrafes, la ATM debe hacer frente a la tarifa técnica desde la puesta en marcha del servicio de transporte de viajeros hasta el plazo de la concesión del servicio, que en el caso del Trambaix finaliza en 2028.

La entrada en funcionamiento del Trambaix como servicio de transporte de viajeros no se produce hasta el 3 de abril de 2004. En esa fecha entran en funcionamiento los siguientes tramos:

- El tramo común inicial de las tres líneas (T1, T2 y T3) del Trambaix, que va desde la plaza Francesc Macià, de Barcelona, sigue por la avenida Diagonal y, entrando momentáneamente en el término municipal de L'Hospitalet de Llobregat, se adentra en el de Esplugues de Llobregat hasta la P16, Montesa, en la parte de este último término municipal que limita con el de Cornellà de Llobregat.
- El tramo común de las líneas T1 y T2 que discurre por el término municipal de Cornellà de Llobregat a pesar de que la última parada está dentro del término municipal de Sant Joan Despí, es la P22, Bon Viatge, que es el final de la línea T1.
- El tramo exclusivo de la línea T2 que circula por el término municipal de Sant Joan Despí hasta el apeadero de Sant Martí de l'Erm, donde finaliza la línea, en la zona limítrofe con el término municipal de Sant Just Desvern.
- El tramo de lo que debe ser el inicio de la línea T3 y que permite la maniobra de cambio de sentido de los convoyes que transitan por las líneas T1 y T2.

El 29 de mayo de 2004 fue inaugurado el primer tramo de la línea T3 que, además del tramo que permite la maniobra de cambio de sentido, incluye también el tramo hasta Sant Martí de l'Erm, muy próximo al apeadero del final de la línea T2 y en la zona que delimita los términos municipales de Esplugues de Llobregat, Sant Joan Despí y en la entrada del de Sant Just Desvern.²³

Así, desde abril de 2004, con la entrada en funcionamiento del servicio de transporte de viajeros, el Trambaix ha generado en la contabilidad de la ATM ingresos y gastos relacionados no solo con la ejecución de las inversiones y su financiación, sino ingresos por la venta de títulos integrados y gastos en concepto de servicio de viajeros del STI y por los conceptos de la tarifa técnica.

Tal y como se indicó en el Informe 4/2006, correspondiente al ejercicio 2003, la entrada en funcionamiento del Trambaix requería la constitución de la empresa operadora de la explotación del servicio de transporte de viajeros. Además, según el contrato, la adjudicataria de las obras del Trambaix debía mantener el 80% del capital de la empresa operadora y dar al sector público el 20% restante (10% a FGC y 10% a TMB). Se ha verificado, con resultado satisfactorio, la documentación que sustenta esta donación.

23. Posteriormente, el 5 de enero de 2006 se inauguró un nuevo tramo de la línea T3 que se adentra en el término municipal de Sant Just Desvern hasta la P31, Torreblanca, y el 21 de abril de 2007 se inauguró el último tramo hasta la P32, Sant Feliu - Consell Comarcal, en la zona limítrofe entre Sant Just Desvern y Sant Feliu de Llobregat.

Por otra parte, de acuerdo con lo que prevé el contrato con la adjudicataria, el Consejo de Administración de la ATM acordó establecer una contraprestación económica (tarifa técnica) a pagar al operador del Trambaix, y que consiste en una cantidad mensual fija que incluye los gastos de explotación y el beneficio industrial, así como el canon de amortización.²⁴

Así, la tarifa técnica que la ATM paga a la empresa operadora en mensualidades fijas se presupuesta según la estimación de gastos del operador más el beneficio industrial (aspectos recogidos en el Proyecto de explotación) y según los ingresos tarifarios estimados en función de un nivel de demanda prevista. La tarifa técnica provisional para el ejercicio 2004 resultó de 13,90 M€. Finalmente, en la última mensualidad del ejercicio, se corrigió con los datos reales de gastos y de ingresos, y resultó para 2004 una tarifa técnica a pagar al Trambaix de 13,09 M€. Es preciso tener en cuenta que en el ejercicio 2004 los gastos reales han coincidido con los previstos en el Proyecto de explotación, ya que los diferentes conceptos que podrían suponer regularización o corrección del gasto (por ejemplo, variaciones en kilometraje superiores al 10% o revisión de precios) no se han producido. Así, los datos estimados y los reales para los nueve meses del ejercicio 2004 en que ha estado en funcionamiento han sido los siguientes:

	Importes estimados previstos	Importes reales	Importes regularizados
Gastos	14,04	14,04	-
Beneficio industrial	0,66	0,66	-
Total gastos (b)	14,70	14,70	-
Ingresos tarifarios	1,62	2,45	0,83
(Gastos STI a cargo ATM)	(0,11)	(0,12)	(0,01)
Total ingresos	1,51	2,33	0,82
Total Gastos - Ingresos	13,19	12,37	(0,82)
IVA 7%	0,92	0,86	(0,06)
Penalizaciones (a)	(0,21)	(0,14)	0,07
Tarifa técnica año 2004	13,90	13,09	(0,81)

Importes en millones de euros.

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

Notas:

- (a) El presupuesto para 2004 previó en concepto de gasto por tarifa técnica a pagar al operador del Trambaix 13,90 M€. Dado que el ejercicio 2004 estuvo en situación de presupuesto prorrogado hasta octubre, a la hora de formular el presupuesto ya se conocían datos bastante aproximados a los reales, como ha sido el caso de las penalizaciones por determinadas paradas del servicio. Además, en los importes reales de final de ejercicio, las penalizaciones también recogen las correspondientes a los controles de indicadores de calidad del servicio.
- (b) Como se ha mencionado anteriormente, el importe real de gastos coincide con el de los previstos en el Proyecto de explotación del operador del Trambesòs, ya que no ha sido necesario hacer ninguna regularización.

24. En principio el canon de amortización incluido en la tarifa técnica es la parte de esta destinada a financiar la parte de inversión no cubierta con las aportaciones del DPTOP. Con todo, en la práctica, los importes a veinticinco años previstos para el canon incorporan otros conceptos como los gastos financieros, de gestión y seguros del periodo de construcción y de puesta en marcha, que se incluyen como dotaciones plurianuales en el fondo de reversión.

El principal importe regularizado corresponde a los ingresos tarifarios que se habían previsto estimando un promedio de 383.000 viajes al mes (que para los nueve meses del ejercicio 2004 representaba un número total de viajes previstos de 3.447.000) que, con una tarifa media ponderada de 0,47 €, daba lugar a la previsión de ingresos tarifarios integrados de 1,62 M€. Finalmente, el número de viajes ha sido de 4.811.025 (que representa un promedio de más 534.500 viajes al mes), y los ingresos tarifarios integrados reales, de 2,42 M€²⁵ (la tarifa ponderada ha superado los 0,50 €).

Como ya se ha dicho, la tarifa técnica incluye la parte correspondiente al canon de amortización, dentro del cual se incluye la amortización de la inversión que no ha sido específicamente financiada con fondos del DPTOP. Esta parte de la inversión del Trambaix, de acuerdo con los datos detallados en el Informe 4/2006, es de un total de 72,21 M€ y resulta de una parte de la inversión del contrato inicial de noviembre de 2000, 62,11 M€, y de una parte de la inversión resultante de la modificación del proyecto constructivo de mayo de 2001, 10,10 M€. Está previsto realizar el pago de los 72,21 M€ a lo largo de los veinticinco años de concesión: la parte correspondiente a 2004 es de 3,37 M€.

4.2. TRAMBESÒS

Conforme al detalle y análisis recogidos en el epígrafe 5.2 del Informe 4/2006, hasta mayo de 2005 las variaciones (modificaciones, complementarios, revisiones de precios, etc.) aprobadas por el Consejo de Administración de la ATM han incrementado el proyecto de obras del Trambesòs previsto en el contrato firmado en enero de 2003, desde los 205,00 M€ iniciales, hasta un importe de 236,43 M€. El incremento, por lo tanto, es de 31,43 M€, es decir, del 15,3%. Las variaciones posteriores a mayo de 2005 se recogerán y se analizarán en el Informe de la Sindicatura de Cuentas referente al ejercicio 2005 de la ATM.

A continuación se hace una breve valoración de la parte de las obras que ya ha sido certificada por el adjudicatario a 31 de diciembre de 2004. También se analizan los conceptos e importes incluidos en la tarifa técnica a los que debe hacer frente la ATM a partir de 2004.

4.2.1. Certificación de las obras

Se ha hecho un seguimiento de las certificaciones de obra emitidas por el adjudicatario, desde las primeras, con fecha de febrero de 2003, hasta las últimas, de finales de 2004. En el siguiente cuadro se detallan los importes de obra certificada hasta diciembre de 2004 diferenciando, por una parte, los referentes a obras del proyecto constructivo y de

25. La diferencia entre los 2,42 M€ y los 2,45 M€ del cuadro resumen provienen de los ingresos por viajes con títulos sociales, que en realidad han supuesto ingresos para el operador que no habían sido previstos en los importes estimados.

sus posteriores modificaciones y, por otra, los referentes a los complementarios. También se diferencian los importes referentes a obra civil de los referentes a sistemas y material móvil.

Importes certificados hasta 2004	Obra civil	Sistemas y material móvil	Totales
Proyecto inicial y Modificado 1	75,61	73,98	149,59
Complementario 1	0,57	-	0,57
Complementario 2	0,28	-	0,28
Total hasta 2004	76,46	73,98	150,44

Importes en millones de euros.

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

De acuerdo con los datos mencionados en el inicio del epígrafe 4.2, el coste total previsto para el Trambesòs, actualizado hasta mayo de 2005, es de 236,43 M€. Si solamente se tienen en cuenta las variaciones hasta finales de 2004 (y sin incluir el coste de las obras en la zona de cocheras y en la zona del Fórum, que se factura de forma separada a la obra certificada) el coste total previsto es de 201,39 M€. A partir de este importe se obtiene que el grado de obra certificada ha llegado, a finales de 2004, al 74,7%.

4.2.2. Entrada en funcionamiento del servicio de transporte: Tarifa técnica, conceptos e importes

De acuerdo con lo que se ha mencionado en anteriores epígrafes, la ATM debe hacer frente a la tarifa técnica desde la puesta en marcha del servicio de transporte de viajeros hasta el final de la concesión del servicio, que en el caso del Trambesòs es en 2029.

La entrada en funcionamiento del Trambesòs como servicio de transporte de viajeros no se produce hasta el 8 de mayo de 2004. En esa fecha entra en funcionamiento el tramo de la T4 comprendido entre Sant Adrià de Besòs (junto a la parada de Cercanías RENFE de este municipio) y la plaza de las Glòries, de Barcelona. Después, el 14 de julio de 2004, entró en funcionamiento el resto de la línea T4, entre Glòries y Ciutadella - Vila Olímpica.²⁶

Así, desde mayo de 2004, con la entrada en funcionamiento del Trambesòs, la ATM ha generado ingresos y gastos relacionados no solamente con la ejecución de las inversiones y su financiación, sino también ingresos por la venta de títulos integrados y gastos en concepto de servicio de viajeros del STI y por los conceptos de la tarifa técnica.

26. Posteriormente, el 14 de octubre de 2006 se inauguró el primer tramo de la línea T5, que une la plaza de las Glòries y el Besòs (cerca de la parada de la L4 del Metro del mismo nombre), y que sigue el recorrido de la salida de Barcelona por la Gran Vía. Más tarde, el 6 de mayo de 2007, se inauguró un segundo tramo de la línea T5, entre el Besòs y el barrio de Sant Joan Baptista, dentro del municipio de Sant Adrià de Besòs, al otro lado del río. El 8 de septiembre de 2007 se inauguró el último tramo que completa la línea T5 y que va desde Sant Joan Baptista hasta los barrios de Sant Roc y Gorg, ya en el municipio de Badalona. El 16 de junio de 2008 fue inaugurada la línea T6, que debe permitir el enlace, pasando por la nueva Rambla de la Mina, de las dos líneas existentes, la T4 y la T5.

Tal y como se señaló en el Informe 4/2006, correspondiente al ejercicio 2003, la entrada en funcionamiento de este servicio de transporte de viajeros requería, según el contrato, que la empresa concesionaria del Trambesòs hiciera donación del 5% de su capital al sector público. El Consejo de Administración de la ATM, en la reunión de 13 de mayo de 2004, acordó que se pospusiese la donación a los operadores públicos hasta la desaparición de los riesgos propios de la fase de construcción del sistema en su conjunto (líneas T4, T5 y T6).

Por otra parte, al igual que para el Trambaix, la ATM paga a la empresa operadora del Trambesòs una tarifa técnica que consiste en una cantidad mensual fija que comprende los gastos de explotación y el beneficio industrial, así como el canon de amortización.

Así, la ATM paga a la empresa operadora la tarifa técnica en mensualidades fijas que se presupuestan según la estimación de gastos del operador más el beneficio industrial (aspectos recogidos en el Proyecto de explotación) y según los ingresos tarifarios estimados en función de un nivel de demanda prevista. La tarifa técnica provisional para el ejercicio 2004 resultó de 12,91 M€. Finalmente, en la última mensualidad del ejercicio, se corrige la tarifa con los datos reales de gastos y de ingresos, y resulta para 2004 una tarifa técnica a pagar al Trambesòs de 12,52 M€. Hay que tener en cuenta que en el ejercicio 2004 los gastos reales han coincidido con los previstos en el Proyecto de explotación, ya que los diferentes conceptos que podrían suponer regularización o corrección del gasto (por ejemplo, variaciones en kilometraje superiores al 10% o revisión de precios) no se han producido. Así, los datos estimados y los reales para los ocho meses del ejercicio 2004 en los que ha estado en funcionamiento han sido los siguientes:

	Importes estimados previstos	Importes reales	Importes regularizados
Gastos	11,97	11,97	-
Beneficio industrial	0,49	0,49	-
Total gastos (b)	12,46	12,46	-
Ingresos tarifarios	0,42	0,71	0,29
(Gastos STI a cargo ATM)	(0,03)	(0,03)	-
Total ingresos	0,39	0,68	0,29
Total Gastos - Ingresos	12,07	11,78	(0,29)
IVA 7%	0,84	0,82	(0,02)
Penalizaciones (a)	-	(0,08)	(0,08)
Tarifa técnica año 2004	12,91	12,52	(0,39)

Importes en millones de euros.

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

Notas:

- (a) El presupuesto para 2004 previó en concepto de gasto por tarifa técnica a pagar al operador del Trambesòs 12,91 M€. Dado que el ejercicio 2004 estuvo en situación de presupuesto prorrogado hasta octubre, a la hora de formular el presupuesto ya se conocían datos bastante aproximados a los reales, como ha sido el caso de las penalizaciones por determinadas paradas del servicio. Con todo, a la hora de presupuestar las penalizaciones para el Trambesòs se incluyeron dentro de las del Trambaix, dejando la estimación de importes para el Trambesòs sin ningún importe en concepto de penalizaciones.
- (b) Como se ha mencionado anteriormente, el importe real de gastos coincide con los previstos en el Proyecto de explotación del operador del Trambesòs, ya que no ha sido necesario hacer ninguna regularización.

El principal importe regularizado por ingresos reales respecto a los previstos hace referencia a los ingresos tarifarios que se habían previsto, estimando un promedio de 111.111 viajes al mes (que para el total de los ocho meses del ejercicio 2004 representaba un total de 888.888 viajes previstos) que, con una tarifa media ponderada de 0,47 €, daba lugar a la previsión de ingresos tarifarios integrados de 0,42 M€ (concretamente de 417.777 €). Finalmente, el número de viajes ha sido de 1.483.882 (que representa un promedio de más de 185.450 viajes al mes) y los ingresos tarifarios integrados reales, de 0,70 M€.²⁷

La tarifa técnica, tal y como se ha mencionado anteriormente, incluye la parte correspondiente al canon de amortización, dentro del cual se incluye la amortización de la inversión que no ha sido específicamente financiada con fondos del DPTOP. Esta parte de la inversión del Trambesòs, de acuerdo con los datos señalados en el Informe 4/2006, es de un total de 67,74 M€, y resulta de una parte de la inversión del contrato inicial de enero de 2003, 72,20 M€, una vez minorada con el importe del modificado de diciembre de 2004, que reducía en 4,46 M€ el coste de las obras en un tramo del recorrido. Está previsto realizar el pago de los 67,74 M€ a lo largo de los veinticinco años de concesión: la parte correspondiente a 2004 es de 3,46 M€.

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

En el epígrafe 5.3 del Informe 4/2006 se hacía referencia al hecho de que en diciembre de 2002 la ATM adjudicó cincuenta unidades de tren destinadas a la L9 a ALSTOM Transporte, SA (ALSTOM), y treinta y tres unidades para las líneas L1, L3 y L5 de FMB a Construcciones y Auxiliar de Ferrocarriles, SA (CAF), adjudicación que finalmente ha sido de treinta y nueve unidades.

Es preciso añadir que como resultado de las solicitudes de TMB a la ATM para adquirir más unidades de tren a destinar a la L1, basándose en el hecho de que la nueva L9 supondrá incrementar la demanda de esta línea, la ATM solicitó a CAF una oferta por la contratación de diez unidades más de tren. En diciembre de 2004, el Consejo de Administración de la ATM resolvió adjudicar el suministro de diez nuevas unidades a CAF.

En el Informe de la Sindicatura de Cuentas referente al ejercicio 2005 de la ATM se hará un análisis de seguimiento de los contratos de suministro y financiación de los treinta y nueve trenes adjudicados a CAF y de los cincuenta trenes adjudicados a ALSTOM, que ya fueron objeto de fiscalización en el Informe correspondiente al ejercicio 2003. Seguidamente se analiza el nuevo contrato para los diez trenes adjudicados a CAF.

Como ya se ha dicho, en diciembre de 2004 el Consejo de Administración de la ATM resolvió adjudicar el suministro de diez nuevas unidades a CAF. El contrato marco y de arren-

27. La diferencia entre los 0,70 M€ y los 0,71 M€ del cuadro resumen proviene de los ingresos por viajes con títulos sociales, que en realidad han supuesto ingresos para el operador que no habían sido previstos en los importes estimados.

damiento relacionado con los diez trenes lo firmaron el 18 de abril de 2005 la ATM, CAF y Trenes en Arrendamiento, AIE,²⁸ empresa participada en un 95% por CAF y en un 5% por la empresa de capital riesgo Inversiones en Concesiones Ferroviarias, SA. El objeto del contrato es el arrendamiento por parte de la AIE a la ATM de los diez trenes para la L1 del ferrocarril metropolitano de Barcelona que la AIE adquirirá a CAF.²⁹ A continuación se detallan los principales aspectos de este contrato marco:

- La AIE se compromete a entregar a la ATM las diez unidades de tren entre el 31 de mayo de 2007 y el 21 de diciembre de 2007 (a razón de una o dos unidades por mes, exceptuando el mes de agosto).
- El arrendamiento prevé un total de dieciocho cuotas anuales que la ATM tendrá que pagar a la AIE cada 15 de diciembre, la primera en 2007 y la última en 2024. Los importes estimados que prevé el contrato marco suponen un coste total del arrendamiento de 110,53 M€, de los que 78,66 M€ son principal y 31,87 M€, intereses. Posteriormente al contrato marco, en julio de 2005, la ATM y la empresa arrendadora formalizaron un acuerdo con una nueva cuantificación de las cuotas de arrendamiento por un total de 104,31 M€, 77,08 M€ de principal y 27,23 M€ de intereses.³⁰
- La opción de compra sobre los trenes (y sus recambios) fijada en 46,57 M€ solamente puede ejercitarse entre el 30 de junio y el 31 de diciembre de 2022.
- La ATM puede ceder a FMB todos los derechos y obligaciones relativos a la explotación y operación de los trenes, incluidos los relativos al mantenimiento. La cesión a cualquier otro operador requeriría la conformidad previa de la empresa arrendadora. ATM responderá solidaria y subsidiariamente ante la empresa arrendadora (o ante quien sea propietario de los trenes) de la explotación y uso del operador.

28. Trenes en Arrendamiento, AIE cambió de naturaleza jurídica y, en fecha 27 de julio de 2005, pasó a ser una sociedad anónima con el nombre de Arrendadora de Equipamientos Ferroviarios, SA (AEFSA). Los accionistas de la nueva sociedad son Cajamadrid con el 85% y CAF con el 15%.

29. El 29 de julio de 2005 Banesto y CAF firmaron el contrato de suministro de los diez trenes (y tres lotes de recambios) en el que también participaron AEFSA y ATM en condición de empresa arrendataria y subarrendataria, respectivamente. Así, finalmente, fue Banesto quien adquirió los diez trenes a CAF y los arrendó durante dos años a AEFSA (quien después los adquirió ejerciendo la opción de compra) y esta los subarrendó a la ATM. Hay que remarcar que este hecho cumple específicamente lo que prevé la cláusula 7.6 del contrato marco.

30. Se ha observado, tanto en la cuantificación del contrato marco de abril de 2005 como en la de este acuerdo de julio de 2005, que el importe del principal del arrendamiento se obtiene en función de varios componentes (precio de los trenes y de los recambios, gastos, comisiones bancarias, etc.) pero que la variación entre el principal de 78,66 M€ y el de 77,08 M€ no ha sido generada por ninguna variación en el importe de referencia del coste de los trenes, que se ha mantenido siempre en 6,52 M€ por tren, 65,18 M€ para el total de los diez trenes, ni en el importe del coste de los tres lotes de recambios, que se mantiene en 12,72 M€, sino por la variación de otros de los componentes como los gastos varios, las comisiones bancarias, etc.

En relación con la contratación de las mencionadas diez unidades de tren, al igual que se hizo en el Informe 4/2006 referido al ejercicio 2003 para las demás unidades de tren contratadas a CAF y a ALSTOM, es preciso concluir lo siguiente:

- El gasto y el coste financiero que la ATM asume y contabiliza debe repercutirlos en el operador.
- La imputación contable deberá hacerse atendiendo a la verdadera naturaleza de la operación, más próxima a un arrendamiento financiero (*leasing*) que no a un arrendamiento no financiero (*renting*).
- El atraso de las obras del metro de Barcelona hace que la adquisición de nuevos trenes genere un riesgo de sobre coste respecto al coste previsto por la posibilidad de recibir los trenes y no poder ponerlos en funcionamiento en los plazos acordados.

5. 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 estos aspectos se presentan en los siguientes epígrafes.

5.1. EN RELACIÓN CON LA FISCALIZACIÓN DE LOS ESTADOS FINANCIEROS

Como resultado de la fiscalización de las cuentas anuales referentes al ejercicio 2004 se puede afirmar que, exceptuando la incertidumbre que se genera por el hecho de que al cierre del ejercicio aún no ha sido formalizado el contrato programa correspondiente al ejercicio 2005 y posteriores, 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 e incluyen la información necesaria y suficiente para su interpretación y comprensión adecuadas, de conformidad con los principios y normas contables generalmente aceptados.

Los diferentes aspectos relacionados con esta incertidumbre se presentan a continuación:

Al cierre del ejercicio 2004 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 a partir del ejercicio 2005. Entre estas necesidades es preciso destacar los importes no cubiertos a 31 de diciembre

de 2004 relativos a las inversiones del Trambaix y del Trambesòs que, a la espera de la financiación necesaria, la ATM no ha contabilizado como importes a pagar.

En el epígrafe 2.3.7.1 se han cuantificado de forma detallada los importes referentes a obra certificada por cada una de las empresas adjudicatarias de los dos sistemas tranviarios así como las revisiones de precio, que no han sido contabilizadas por la ATM por no tener formalizado ningún acuerdo o convenio que asegurase el origen concreto de los recursos para su financiación. El total de esa cuantificación es, a 31 de diciembre de 2004, de 18,48 M€: 8,07 M€ correspondientes al Trambaix y 10,42 M€ al Trambesòs. Con todo, es preciso decir que una parte de ese importe no contabilizado, concretamente 3,61 M€ referentes a obra ejecutada y certificada del primer complementario del Trambaix, sí que tenía en aquella fecha una financiación específicamente aprobada.

Se considera correcta la no imputación contable a 31 de diciembre de 2004 de estos importes pendientes de pago ya que se estaba a la espera de la resolución de las negociaciones entre las diferentes administraciones públicas para la determinación y formalización de la financiación específica para hacer frente a los importes no cubiertos. *En todo caso, es necesaria una explicación y cuantificación en las notas de la memoria de las cuentas anuales del correspondiente ejercicio de los importes certificados y/o facturados por los proveedores o adjudicatarios de obras que la ATM no ha contabilizado como acreedores.*

Como hechos posteriores cabe decir que el Acuerdo de Gobierno de 14 de junio de 2005 asegura a la ATM recursos para hacer frente a los modificados, complementarios y revisión de precios del Trambaix, y que lo mismo sucede para el Trambesòs con el Acuerdo de Gobierno de 29 de agosto de 2006 (en este caso se exceptúa la revisión de precios que, cuando sea definitivamente acordada, requerirá la aprobación de su financiación). Además, el 22 de diciembre de 2005 se firmó el contrato programa que comprende el periodo 2005-2006 y que, junto con los dos acuerdos de gobierno mencionados, ponen fin a la incertidumbre de la financiación que en términos generales se planteaba a partir del ejercicio 2005 y de la financiación de los importes no cubiertos a 31 de diciembre de 2004 relacionados con las obras de los tranvías, en particular.

Aparte de la incertidumbre mencionada, a continuación se señalan otros aspectos, de cariz contable o legal que, por su menor relevancia cuantitativa y/o cualitativa, no afectan a la opinión de la Sindicatura en relación con las cuentas anuales de la ATM. No obstante, se ha considerado conveniente ponerlos de manifiesto y, en los casos que sea necesario, hacer las correspondientes observaciones y, si procede, recomendaciones.

1. 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 respecto a ello. En los Estatutos de la ATM tampoco se determina qué régimen pú-

blico de contabilidad debe aplicar. Sin embargo, la ATM, desde su creación, ha aplicado las normas de contabilidad de la Administración local.

Si bien lo dicho no tiene un efecto significativo en cuanto a la información y a la representatividad de las cuentas presentadas por la ATM en relación con su situación económica, financiera y patrimonial, es preciso subrayar que, de acuerdo con lo que mencionó la Sindicatura de Cuentas en el Informe 5/2004, referente a los ejercicios 2001 y 2002, y en el Informe 4/2006, referente al ejercicio 2003, *sigue vigente la recomendación por la que la ATM debe llevar su contabilidad conforme al Plan general de contabilidad pública de la Generalidad de Cataluña.*

2. Compensación de saldos deudores y acreedores

El saldo acreedor que, formando parte de las Deudas a corto plazo del pasivo, incluye la cuenta Operadores por integración tarifaria, presenta a 31 de diciembre de 2004 un importe de 8,22 M€ que se compone del conjunto de saldos, ya sea deudores o acreedores, que resultan del procedimiento operativo del STI 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 al volumen de cancelaciones o validaciones por transporte de viajeros. Se ha observado que dentro del mencionado saldo acreedor existe un componente de saldos deudores de, como mínimo, 3,42 M€.

Desde un punto de vista de presentación contable es recomendable incluir los saldos con los comercializadores y con aquellos operadores que al final del ejercicio presenten saldo deudor en el activo, y mantener en esa cuenta de pasivo solamente los operadores que presenten saldo acreedor.

3. Heterogeneidad en la presentación de los ingresos y los gastos financieros

Se observa que en la Cuenta de pérdidas y ganancias se presentan los Ingresos financieros dentro de los Ingresos de explotación, cuando los gastos financieros se incluyen diferenciados de los gastos de explotación, hecho que representa una falta de homogeneidad que afecta al margen bruto y que sería necesario corregir.

Es preciso, por lo tanto, 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.

4. Heterogeneidad en la imputación de ciertos gastos

Dentro de los gastos por transferencias de la Cuenta de pérdidas y ganancias la ATM diferencia entre las transferencias de capital y las transferencias corrientes. No obs-

tante, para la imputación a uno u otro concepto no se ha seguido un criterio homogéneo, de modo que, en relación con las transferencias a empresas privadas, se han detectado gastos por un total de 18,88 M€ que han sido imputados como gasto en la cuenta Transferencias corrientes a empresas privadas, cuando, de acuerdo con el concepto por el que se otorga la transferencia, correspondía haberlas imputado a Transferencias de capital a empresas privadas.

Es necesaria una imputación homogénea de los gastos y clasificarlos según el concepto al que hacen referencia.

5. Incremento de los gastos de personal

El incremento de los sueldos y salarios en el ejercicio 2004 respecto al ejercicio 2003 ha sido del 3,6%, contraviniendo el límite máximo del 2% establecido en la Ley de presupuestos de la Generalidad de Cataluña para el ejercicio 2004.

5.2. EN RELACIÓN CON 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 desviaciones, puede concluirse, en términos generales, de forma satisfactoria.

En relación con la fiscalización del presupuesto, es preciso destacar los siguientes comentarios de carácter general:

- El grado de ejecución del presupuesto de 2004 respecto de las consignaciones definitivas ha sido del 97,9% en cuanto a los Derechos reconocidos, y del 97,8% respecto a las Obligaciones reconocidas.
- Se han producido cuatro modificaciones presupuestarias que hacen variar las consignaciones del presupuesto inicial en 18,74 M€. Entre esas modificaciones destaca la incorporación de remanentes existentes al final del ejercicio 2003 por 13,20 M€, que a la vez incrementa los créditos presupuestados por gastos de los diferentes capítulos del presupuesto.
- La desviación por los menores derechos liquidados que presupuestados ha sido de 14,32 M€, mientras que la desviación por las menores obligaciones reconocidas respecto de las presupuestadas ha sido de 15,04 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 2003. Por lo tanto, estos recursos, a pesar de su correcta incorporación al presupuesto de 2004 como modificación, 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 componentes más significativos los producidos en el capítulo 7, Transferencias de capital, en el capítulo 2, Compra de bienes y servicios y, en menor medida, en el capítulo 6, Inversiones, y en el capítulo 4, Transferencias corrientes. La mayoría de estas desviaciones están originadas, de una forma u otra, por desajustes temporales entre el importe presupuestado y el finalmente liquidado. También hay casos concretos en que el gasto presupuestado se ha demostrado superior al finalmente necesario, como es el caso de las transferencias de capital por renovación de flotas, el del gasto por estudios y trabajos técnicos, el de los gastos generales del STI o el de las tarifas técnicas de los sistemas tranviarios. En todo caso estos excedentes de crédito se incorporarán al presupuesto del ejercicio siguiente.

En cuanto a los resultados de la fiscalización efectuada, también es preciso hacer mención del siguiente aspecto:

- Régimen de autorizaciones de las modificaciones de crédito

En el ejercicio 2004 la totalidad del importe de las modificaciones efectuadas ha sido aprobado por el director general. Únicamente se ha observado que en la resolución del director general referente a la modificación por incorporación de remanentes del ejercicio anterior se prevé dar cuenta de ello al Consejo de Administración. Por lo tanto, y tal y como la Sindicatura de Cuentas ya indicó en el Informe 5/2004, referente a los ejercicios 2001 y 2002, y en el Informe 4/2006, referente al ejercicio 2003, a pesar de que 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 esta facultad, salvo en alguna excepción puntual, íntegramente en el director general.

En dichos informes se recomienda que el director general establezca limitaciones cuantitativas a la competencia para realizar estas modificaciones.

Es preciso señalar que en el trámite de alegaciones del Informe 5/2004, referido a los ejercicios 2001 y 2002, los responsables de la ATM afirmaban que en las bases de ejecución del presupuesto para 2004 ya establecerían las limitaciones recomendadas por la Sindicatura de Cuentas. Está claro que la ATM no llegó a tiempo de implantar esta limitación en las bases de ejecución para el presupuesto de 2003 puesto que las alegaciones tienen fecha de noviembre de 2003. Pese a la alegación anteriormente mencionada, la ATM tampoco incorporó la limitación en las bases del presupuesto de 2004, hecho que sí ha incorporado en las bases de ejecución del presupuesto de 2005.

5.3. EN RELACIÓN CON LA FISCALIZACIÓN DE OTRAS ACTUACIONES

Respecto a la fiscalización de las otras actuaciones es preciso 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 a la fiscalización del Trambaix y del Trambesòs, hay que indicar lo siguiente:
 - A 31 de diciembre de 2004 el coste total previsto para el Trambaix era de 247,50 M€ y para el Trambesòs, de 201,39 M€. La parte de obra que en aquella fecha había sido certificada era de 208,09 M€ en cuanto al Trambaix y de 150,44 M€ en cuanto al Trambesòs, lo que representa unos porcentajes de certificación de la obra del 84,1% y del 74,7%, respectivamente.
 - El año 2004 ha sido el de la entrada en funcionamiento del servicio de transporte de los dos sistemas tranviarios. El Trambaix entró en funcionamiento a principios de abril, y el Trambesòs a principios de mayo. Así el 2004 ha sido el primer ejercicio en que los tranvías no solamente han supuesto contabilizar aspectos relacionados con las inversiones y su financiación, sino también ingresos y gastos relacionados con el transporte de viajeros, como los ingresos de venta de títulos integrados o los gastos de servicio de transporte o de transferencias corrientes para el pago de la tarifa técnica.
- Respecto a la fiscalización del arrendamiento y suministro de unidades de tren para el metro de Barcelona, en el Informe 4/2006, correspondiente al ejercicio 2003, ya se avanzó información actualizada de los contratos marco y de las diferentes operaciones relacionadas con el total de ochenta y nueve trenes adjudicados a CAF y ALSTOM. En el Informe correspondiente al ejercicio 2005 se hace el seguimiento de la recepción de los trenes, del pago de las primeras cuotas y de cualquier otro aspecto a actualizar.

Hay que añadir es que TMB solicitó a la ATM la adquisición de más unidades de tren para destinar a la L1 basándose en el hecho de que la nueva L9 supondrá incrementar la demanda de esa línea. Como consecuencia, en diciembre de 2004, el Consejo de Administración de la ATM resolvió adjudicar el suministro de diez nuevas unidades de tren a CAF, y en abril de 2005 se formalizó el contrato marco y de arrendamiento entre la ATM, CAF y Trenes en Arrendamiento, AIE. Respecto a esta nueva operación, hay que señalar los mismos aspectos que ya se señalaron en el Informe correspondiente al ejercicio 2003 para las operaciones de arrendamiento de las ochenta y nueve unidades de tren:

1. La ATM, al recibir los trenes, cederá el uso al operador ferroviario para su explotación. Desde un punto de vista financiero y contable, *no sería lógico que el gasto de arrendamiento y el coste financiero fuesen asumidos y contabilizados por la ATM y no los pudiese repercutir al operador.*
2. A la hora de contabilizar la operación (la primera cuota de arrendamiento no vence hasta finales de 2007) deberá analizarse si, pese a que se haya formalizado como

renting o arrendamiento de naturaleza no financiera, no tiene un cariz más próximo a operaciones de arrendamiento financiero por aspectos como la duración del arrendamiento y la tipología de los bienes objeto del arrendamiento, que hacen que difícilmente tengan opción de ser reutilizados por otro usuario; o por otros aspectos como la existencia de opción de compra o la separación de los servicios de mantenimiento del suministro y arrendamiento. Es preciso recordar que el arrendamiento de tipo financiero presenta, en comparación al *renting*, diferentes connotaciones en cuanto a la imputación contable (diferenciación de un coste financiero a largo plazo que debería imputarse por separado de la parte de la cuota por gasto de arrendamiento del bien suministrado), en cuanto a la deducción fiscal o a los límites de endeudamiento.

La Sindicatura entiende que la imputación contable deberá hacerse atendiendo a la verdadera naturaleza de la operación.

3. La parada y el retraso de las obras de ampliación y prolongación de las líneas del metro de Barcelona hace que se genere un riesgo de sobrecoste por el hecho de recibir los trenes y no poder ponerlos en funcionamiento en los plazos previstos.

5.4. SEGUIMIENTO DE RECOMENDACIONES DE INFORMES ANTERIORES

En este epígrafe se presenta un cuadro con el seguimiento de las recomendaciones efectuadas en el último informe elaborado por la Sindicatura correspondiente a la ATM. Este Informe es el 4/2006, referido al ejercicio 2003.

RECOMENDACIÓN	SITUACIÓN
Fiscalización de los estados financieros	
1. Falta de formalización del contrato programa 2002-2004 Esto da lugar a una incertidumbre en la opinión de la fiscalización de los estados financieros a 31 de diciembre de 2003 en cuanto a la previsión de las aportaciones de las administraciones para hacer frente a las necesidades de financiación del transporte metropolitano en el periodo 2002-2004.	Resuelta la incertidumbre de las cuentas anuales de 2003 con la firma del contrato programa 2002-2004, véase el epígrafe 2.5; pero la recomendación es nuevamente vigente por la incertidumbre que respecto a las cuentas anuales de 2004 supone la falta de formalización del contrato programa 2005-2006, véase epígrafe 5.1 (como hecho posterior también queda resuelta esta nueva incertidumbre de las cuentas anuales de 2004 con los acuerdos de gobierno de 2005 y 2006 mencionados en el epígrafe 5.1 y con la firma del contrato programa 2005-2006 en diciembre de 2005).
2. Régimen contable La ATM debe llevar su contabilidad conforme al Plan general de contabilidad de la Generalidad de Cataluña.	Sigue vigente. Véase epígrafe 5.1, recomendación número 1.

RECOMENDACIÓN	SITUACIÓN
<p>3. Desajustes temporales en la contabilización de inversiones</p> <p>Debería haberse activado en 2002 una parte de ciertas obras, ya ejecutada, certificada y facturada en el último trimestre de 2002, y no se ha hecho hasta 2003.</p>	No aplicable.
<p>4. Compensación de saldos deudores y acreedores</p> <p>Los saldos con comercializadores de billetes y con operadores de transporte integrado, si al final del ejercicio son de signo deudor, deben presentarse en el activo y mantener en el pasivo solamente los de saldo acreedor.</p>	Sigue vigente. Véase epígrafe 5.1, recomendación número 2
<p>5. Desajustes temporales al contabilizar aportaciones del IMSERSO</p> <p>El IMSERSO, según el convenio firmado con la ATM en julio de 2003, se compromete a hacer una aportación para desarrollar el programa de accesibilidad en la renovación de flotas de autobuses. La ATM debería haber efectuado la contabilización en 2003, pero no la ha hecho hasta 2004.</p>	No aplicable.
<p>6. Heterogeneidad en la presentación de ingresos y de gastos financieros</p> <p>Es preciso 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.</p>	Sigue vigente. Véase epígrafe 5.1, recomendación número 3.
<p>7. Incremento de los gastos de personal</p> <p>El incremento interanual de los sueldos y salarios no puede contravenir el límite máximo que anualmente establece la Ley de presupuestos de la Generalidad.</p>	Sigue vigente. Véase epígrafe 5.1, recomendación número 5.
<p>8. Situación de la sede de la ATM en la calle Muntaner</p> <p>8.1. Incertidumbre en cuanto al uso como oficinas</p> <p>La calificación urbanística de la finca donde se ubica la sede de la ATM no admitía el uso como oficinas. La reserva singular que permitiría solamente a la ATM ese uso ha sido objeto de recurso y, en junio de 2004, ha sido declarada nula por sentencia del TSJC. Sin embargo, la ATM sigue haciendo uso de la finca.</p> <p>8.2. Deficiencias detectadas por la Inspección de Trabajo</p> <p>La ATM debe adoptar medidas para resolver las deficiencias que suponen el incumplimiento de determinados aspectos regulados en la legislación de seguridad y salud en los puestos de trabajo.</p>	Resuelta la incertidumbre referente al uso de la finca como oficinas, véase epígrafe 2.4.2.4. También se ha resuelto la temática de las deficiencias detectadas por la Inspección de Trabajo.

RECOMENDACIÓN	SITUACIÓN
Fiscalización de la liquidación presupuestaria	
<p>1. Régimen de autorizaciones de las modificaciones de crédito</p> <p>La ATM debe establecer en las bases de ejecución del presupuesto limitaciones cuantitativas a las competencias que en materia de aprobación de modificaciones presupuestarias ejerce, casi íntegramente, el director general, por delegación del Consejo de Administración y del Comité Ejecutivo.</p>	<p>Sigue vigente. Véase epígrafe 5.2.</p>
<p>2. Revisión de ciertas partidas del presupuesto inicial</p> <p>Es preciso cuantificar e incluir en el presupuesto inicial partidas que puedan ser previamente previstas, como los ingresos patrimoniales.</p>	<p>Resuelto. Véase epígrafe 3, columna de las consignaciones iniciales del cuadro de la liquidación del presupuesto de 2004.</p>
Fiscalización de la contratación	
<p>Fraccionamiento del objeto de ciertos contratos, carencias justificativas del uso del procedimiento negociado sin publicidad, incorrecciones varias en el pliego de cláusulas administrativas particulares, información de los contratos a la Junta Consultiva de Contratación Administrativa de Cataluña, reajustes de garantías, falta de registro sistematizado de la documentación y otros aspectos varios.</p>	<p>No fiscalizada la contratación para el ejercicio 2004, se hace el seguimiento en la fiscalización del ejercicio 2005.</p>
Fiscalización de otras actuaciones	
<p>1. Variaciones en las obras de los tranvías: formalización contractual y formalización de la financiación</p> <p>Las variaciones en los contratos iniciales del Trambaix y del Trambesòs deben ser formalizadas en documento contractual. También es preciso formalizar, respecto a las variaciones del Trambesòs, los acuerdos referentes al pago o aplazamiento en anualidades y a la financiación.</p>	<p>Sigue vigente la carencia de formalizar las variaciones en contratos tal y como se pone de manifiesto en el Informe 4/2006, donde ya se recogió la correspondiente fiscalización con las variaciones actualizadas hasta abril-mayo de 2005. En cuanto a las carencias en la formalización del pago y de la financiación, se resuelven de forma provisional pero vuelven a surgir; véanse comentarios referentes a los importes no cubiertos en la incertidumbre del epígrafe 5.1.</p>
<p>2. Reajuste de las fianzas de las obras de los sistemas tranviarios</p> <p>El incremento en el coste de la inversión que representan los modificados y los complementarios debe suponer el correspondiente reajuste de las respectivas fianzas.</p>	<p>Sigue vigente tal y como se pone de manifiesto en el Informe 4/2006, donde ya se recogió la fiscalización de estos hechos actualizada hasta más allá del ejercicio 2004.</p>

RECOMENDACIÓN	SITUACIÓN
<p>3. Donación al sector público, por parte de las empresas operadoras del servicio de transporte de los tranvías, de un porcentaje de su capital</p> <p>3.1. Trambaix: Falta de documentación que explique por qué el capital social fundacional de la empresa operadora ha estado finalmente por debajo del inicialmente previsto, a pesar de mantener el nivel de los fondos propios mediante la prima de emisión y a pesar de haber hecho la donación en el porcentaje que, respecto al capital social, está previsto en el contrato.</p> <p>3.2. Trambesòs: No se ha hecho la donación prevista en el contrato.</p>	<p>Resuelto en lo que concierne al Trambaix, véase epígrafe 4.1.2; pero sigue vigente para el caso del Trambesòs, teniendo en cuenta que se ha acordado posponer la donación según lo descrito en el epígrafe 4.2.2.</p>
<p>4. Arrendamiento y suministro de unidades de tren; recomendaciones contables y financieras a futuro</p> <p>4.1 La ATM al recibir los trenes los cederá al operador ferroviario, por lo tanto no será lógico que asuma y contabilice el gasto de arrendamiento y el coste financiero sin repercutirlos al operador.</p> <p>4.2 Pese a que se hayan formalizado como <i>renting</i>, la imputación contable de las operaciones deberá hacerse atendiendo a su verdadera naturaleza.</p>	<p>Sigue vigente. Véase epígrafe 5.3, recomendaciones número 1 y número 2</p>
<p>5. Riesgo de sobrecoste por atraso en la puesta en funcionamiento de los trenes.</p> <p>Es preciso tener presente el riesgo de sobrecoste existente, ya que el atraso de las obras del metro de Barcelona, si se tienen en cuenta los calendarios acordados para la recepción de trenes, puede suponer no poder ponerlos en funcionamiento en los plazos previstos.</p>	<p>Sigue vigente. Véase epígrafe 5.3, recomendación número 3</p>

6. TRÁMITE DE ALEGACIONES

A los 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 proyecto de informe de fiscalización fue enviado en fecha 20 de octubre de 2008 al consorcio Autoridad del Transporte Metropolitano (ATM).

La respuesta del consorcio Autoridad del Transporte Metropolitano (ATM), una vez conocido el proyecto de informe, es la que se reproduce³¹ a continuación:

ATM
Autoridad
del Transporte
Metropolitano

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

Muy Señor mío:

En respuesta a su escrito del pasado día 20 de octubre de 2008, por el que nos envía el proyecto de Informe de fiscalización número 20/2007-B referente a la Autoridad del Transporte Metropolitano correspondiente al ejercicio 2004, y de acuerdo con lo que establece el artículo 6.1 de la Ley 6/1984, de 5 marzo, de la Sindicatura de Cuentas de Cataluña, modificada por la Ley 15/1991, de 4 de julio, la Ley 7/2002, de 25 de abril, y la Ley 7/2004, de 16 de julio, le adjuntamos el escrito de alegaciones y justificaciones en relación con sus observaciones y recomendaciones.

Quedo a su disposición para cualquier aclaración que considere oportuna.

Cordialmente,

[Firma, ilegible]

Ramon Seró Esteve
Director general

Barcelona, 5 de noviembre de 2008

Autoridad del Transporte Metropolitano,
Consortio 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-trasmet.org
atm@atm-trasmet.org

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

Alegaciones al Proyecto de Informe 20/2007-B

Epígrafe 5.1:

1) Régimen contable

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

5) 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 de 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 el caso de que el Convenio de oficinas y despachos no se adecuase 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 aquellos momentos, de conformidad con lo dispuesto en el título III del Estatuto de los trabajadores.

Epígrafe 5.3:

Respecto a la fiscalización del arrendamiento y suministro de unidades de tren para diferentes líneas del metro de Barcelona, es preciso indicar lo siguiente:

- Punto 1). La ATM, como contratante del arrendamiento operativo, refleja en sus cuentas el impacto de esa operación y, al hacer la cesión de los trenes al operador, regulada por convenio, repercute vía facturación su coste al operador, que es quien finalmente goza de esos bienes.
- Punto 2). La NIC 17 considera que una operación es de arrendamiento financiero cuando:
 - a) El arrendador transfiere los riesgos y las ventajas derivados de la propiedad del activo arrendado. En la 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 ejercerla. 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 periodo de arrendamiento, y por lo tanto la condición no se da.

c) El periodo de arrendamiento cubre la mayor parte de la vida útil del activo. Esta condición tampoco se da en este caso, como ya se ha dicho anteriormente, dado que el periodo de arrendamiento cubre solo 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, en la práctica, implica que hay un riesgo de valor residual cierto y significativo al final del periodo de arrendamiento, lo que también ha supuesto, en el caso analizado, que las operaciones tardaran tanto tiempo en 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 las 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 el arrendamiento analizado.

e) Los activos son tan específicos que solo 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 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 solamente 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.

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

Barcelona, 5 de noviembre de 2008

7. RESPUESTA A LAS ALEGACIONES

Analizadas las alegaciones presentadas por la entidad Autoridad del Transporte Metropolitano (ATM), el texto inicial del proyecto de informe no ha sido modificado por entender que las alegaciones enviadas son explicaciones que confirman la situación descrita en el proyecto de informe o porque no se comparten los juicios expuestos en ellas.

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: abril de 2010

Depósito legal de la versión encuadernada
de este informe: B-19463-2010