

INFORME 31/2010

AUTORIDAD
DEL TRANSPORTE
METROPOLITANO
(ATM)
EJERCICIOS
2006 Y 2007

INFORME 31/2010

**AUTORIDAD
DEL TRANSPORTE
METROPOLITANO
(ATM)
EJERCICIOS
2006 Y 2007**

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 26 de octubre de 2010, 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 Jordi Pons Novell, don Jaume Amat Reyero, don Enric Genescà Garrigosa, don Agustí Colom Cabau y don Ernest Sena Calabuig, actuando como secretaria la secretaria general de la Sindicatura, doña Montserrat Vendrell Tornabell, y como ponente el síndico don Enric Genescà Garrigosa, previa deliberación se acuerda aprobar el informe de fiscalización 31/2010, relativo a la Autoridad del Transporte Metropolitano (ATM), ejercicios 2006 y 2007.

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

Barcelona, 11 de noviembre de 2010

[Firma]

Vº Bº
El síndico mayor

[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. Constitución y naturaleza jurídica.....	10
1.2.2. Objeto social y funciones	11
1.2.3. Actividad de la ATM	11
1.2.4. Órganos de gobierno y estructura organizativa.....	15
1.2.5. Normativa aplicable.....	18
2. ESTADOS FINANCIEROS.....	19
2.1. INTRODUCCIÓN.....	19
2.2. INFORMES DE AUDITORÍA.....	19
2.3. ANÁLISIS DEL BALANCE	19
2.3.1. Análisis de las variaciones más significativas del Balance.....	22
2.3.2. Observaciones al Balance resultantes de la fiscalización	26
2.4. ANÁLISIS DE LA CUENTA DE PÉRDIDAS Y GANANCIAS	28
2.4.1. Análisis de las variaciones más significativas de la Cuenta de pérdidas y ganancias.....	31
2.4.2. Observaciones a la Cuenta de pérdidas y ganancias resultantes de la fiscalización	35
2.5. HECHOS POSTERIORES: LIQUIDACIÓN DEL CONTRATO PROGRAMA 2005- 2006 Y FORMALIZACIÓN DEL CONTRATO PROGRAMA 2007-2008	37
2.5.1. Liquidación del contrato programa 2005-2006: Informe de la IGAE de 28 de marzo de 2008.....	37
2.5.2. Contrato programa 2007-2008: datos principales	38
3. LIQUIDACIONES PRESUPUESTARIAS	40
3.1. MODIFICACIONES PRESUPUESTARIAS.....	43
3.2. GRADO DE EJECUCIÓN Y ANÁLISIS DE LAS DESVIACIONES PRESUPUESTARIAS.....	47
3.2.1. Desviaciones en ingresos	47
3.2.2. Desviaciones en gastos	48
4. CONTRATACIÓN.....	50
4.1. LEGISLACIÓN APLICABLE Y ALCANCE TEMPORAL.....	50

4.2.	ANÁLISIS DE LOS PROCEDIMIENTOS DE CONTRATACIÓN APLICADOS POR LA ATM.....	50
4.2.1.	Listados de expedientes contractuales y de convenios. Selección de las muestras	51
4.2.2.	Expedientes de contratación.....	52
4.2.3.	Expedientes de contratos menores.....	56
4.2.4.	Expedientes de convenios	59
5.	OTRAS ACTUACIONES	60
5.1.	TRAMBAIX	60
5.1.1.	Coste de las obras, fuentes de financiación y obra certificada	61
5.1.2.	Entrada en funcionamiento del servicio de transporte: tarifa técnica, conceptos e importes	63
5.2.	TRAMBESÒS	64
5.2.1.	Coste de las obras, fuentes de financiación y obra certificada	64
5.2.2.	Entrada en funcionamiento del servicio de transporte: tarifa técnica, conceptos e importes	66
5.2.3.	Otros hechos referentes al Trambesòs: litigios por expropiaciones	67
5.3.	<i>RENTING</i> PARA EL SUMINISTRO Y MANTENIMIENTO DE UNIDADES DE TREN.....	68
5.3.1.	Suministro y financiación de treinta y nueve trenes adjudicados a CAF	68
5.3.2.	Suministro y financiación de cincuenta trenes adjudicados a ALSTOM	70
5.3.3.	Suministro y financiación de diez trenes adjudicados a CAF.....	73
6.	CONCLUSIONES FINALES: OBSERVACIONES Y RECOMENDACIONES	75
6.1.	CON RELACIÓN A LOS ESTADOS FINANCIEROS	75
6.2.	CON RELACIÓN A LAS LIQUIDACIONES PRESUPUESTARIAS	78
6.3.	CON RELACIÓN A LA CONTRATACIÓN.....	79
6.4.	CON RELACIÓN A OTRAS ACTUACIONES	81
6.5.	SEGUIMIENTO DE RECOMENDACIONES DE INFORMES ANTERIORES.....	84
7.	TRÁMITE DE ALEGACIONES	87
8.	RESPUESTA A LAS ALEGACIONES.....	91

ABREVIACIONES

ADIF	Administrador de Infraestructuras Ferroviarias
AGE	Administración General del Estado
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	Consortio de la Autoridad del Transporte Metropolitano
BBVA	Banco Bilbao Vizcaya Argentaria
CAF	Construcciones y Auxiliar de Ferrocarriles, SA
DGPT	Dirección General de Puertos y Transportes
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
IPC	Índice de precios al consumo
IVA	Impuesto sobre el valor añadido
JCCAC	Junta Consultiva de Contratación Administrativa de Cataluña
M€	Millones de euros
m€	Miles de euros
MPTA	Millones de pesetas
OTM, SA	Operadora del Tramvia Metropolità, SA
PDI	Plan director de infraestructuras del transporte público colectivo 2001-2010
RBS	Royal Bank of Scotland
RENFE	Red Nacional de Ferrocarriles Españoles
RGLCAP	Reglamento general de la Ley de contratos de las administraciones públicas
SECO	Sistema europeo de cuentas
STI	Sistema tarifario integrado
TB	Transports de Barcelona, SA
TM, SA	Tramvia Metropolità, SA
TM del Besòs, SA	Tramvia Metropolità del Besòs, SA
TMB	Transports Metropolitans de Barcelona
TRLCAP	Texto refundido de la Ley de contratos de las administraciones públicas
TUSGSAL	Transportes Urbanos y Servicios Generales, SAL

1. INTRODUCCIÓN

1.1. INTRODUCCIÓN AL INFORME

1.1.1. Mandato legal

De conformidad con la normativa vigente, y para dar cumplimiento al artículo 71 (modificado por la Ley 7/2004, de 16 de julio) del Decreto legislativo 3/2002, de 24 de diciembre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de finanzas públicas de Cataluña, y al Programa anual de actividades de la Sindicatura de Cuentas, se emite el presente informe de fiscalización relativo al Consorcio de la Autoridad del Transporte Metropolitano (en lo sucesivo ATM o el Consorcio) correspondiente a los ejercicios 2006 y 2007. El anterior informe de fiscalización de la ATM emitido por esta Sindicatura ha sido el referente al ejercicio 2005 (6/2009).

1.1.2. Objeto y alcance material

De acuerdo con el mandato legal mencionado en el apartado anterior, la Sindicatura de Cuentas emite el presente informe de fiscalización relativo a la ATM, cuyo alcance es la fiscalización de la regularidad. Está constituido por:

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

1.1.3. Alcance temporal y metodología

Este informe se refiere a los ejercicios 2006 y 2007. 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 y de acuerdo con las normas de auditoría pública generalmente aceptadas y, por su parte, con el seguimiento de los preceptos legales que son de aplicación. El trabajo de campo finalizó en diciembre de 2009.

La ATM ha sometido a auditoría financiera sus cuentas anuales de los ejercicios 2006 y 2007. En el epígrafe 2.2 se menciona la opinión de auditoría de los informes de Gabinet Tècnic d'Auditoria i Consultoria, SA (GTACSA) referidos a estos ejercicios. Se ha tenido acceso a los trabajos y las pruebas que se han realizado para la elaboración de los informes y se han realizado las pruebas adicionales que se han estimado necesarias con relación a determinadas cuentas y masas patrimoniales del Balance y de la Cuenta de pérdidas y ganancias.

1.2. INTRODUCCIÓN AL ENTE FISCALIZADO

1.2.1. Constitución y naturaleza jurídica

La constitución de la ATM tuvo lugar el 19 de marzo de 1997, cuando 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 una participación del 51%, el 25% y el 24%, respectivamente, de la dotación fundacional, que fue de 95 MPTA. De acuerdo con sus Estatutos,¹ 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 L'Alt Penedès, El Baix Llobregat, El Barcelonès, El Garraf, El Maresme, El Vallès Occidental y El Vallès Oriental.

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

1. Los Estatutos de la ATM fueron aprobados por el Decreto 48/1997, de 18 de febrero. Posteriormente han sido modificados por el Decreto 151/2002, de 28 de mayo, por el Decreto 288/2004, de 11 de mayo, y por el Decreto 97/2005, de 31 de mayo. La primera modificación corresponde, básicamente, al establecimiento del domicilio social, a variaciones del número de representantes del Consejo de Administración y al mayor detalle de ciertas funciones de planificación de infraestructuras. La segunda modificación especifica ciertas fuentes de recursos económicos (posibles tasas, precios públicos, contribuciones especiales, etc.). La tercera modificación añade funciones relacionadas con la movilidad, y establece el Consejo de Movilidad de la ATM como órgano de consulta y participación cívica, similar a lo que hasta entonces se llamaba Ponencia de usuarios y beneficiarios del transporte colectivo metropolitano.

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 ella, así como colaborar con aquellas otras que, como la Administración General del Estado, están comprometidas financieramente o son titulares de servicios propios o no traspasados, mediante la elaboración y el seguimiento de todos los instrumentos jurídicos, técnicos y financieros que se consideren convenientes, y, en general, la realización de las funciones que le sean encomendadas por las entidades que la componen.

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

- 1) Planificación de infraestructuras y servicios
- 2) Relaciones con 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

Respecto de las seis líneas de actuación mencionadas anteriormente, a continuación se presenta una breve aproximación a su contenido y a su evolución o situación en los ejercicios 2006 y 2007:

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

La ATM elaboró el PDI que fue aprobado por el Gobierno de la Generalidad de Cataluña el 25 de junio de 2002. El PDI prevé las actuaciones en infraestructuras de transporte público colectivo en la Región Metropolitana de Barcelona. La ejecución material de las actuaciones se lleva a cabo bajo el control de los correspondientes organismos responsables (Dirección General de Puertos y Transportes (DGPT) en la mayoría de los casos, Gestió d'Infraestructures, SA 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, prolongaciones de andenes, etc. de Ferrocarriles de la Generalidad de Cataluña).
- Intercambiadores (plaza Catalunya, Sagrera y Arc de Triomf en Barcelona, L'Hospitalet-Centro, Martorell-Central, Quatre Camins).

El resumen de los principales datos de los programas de actuación del PDI según la información recogida en la Memoria anual de actividades de la ATM de 2006 y de 2007 se presenta a continuación:

Principales datos a 31 de diciembre de 2006

Programa	Importe PDI (a)	Estimación coste total (b)	Importe licitación	Importe adjudicación	Complementarios	Pendiente licitar
Ampliación de red	4.431,90	8.124,20	4.197,10	4.041,10	645,00	3.438,10
Intercambiadores	226,20	326,60	142,00	117,00	3,70	205,90
Modernización y mejora	764,80	1.400,40	866,40	761,20	53,20	586,00
Total	5.422,90	9.851,20	5.205,50	4.919,30	701,90	4.230,00

Importes en millones de euros, IVA excluido.

Fuente: Memoria de actividades de la ATM del ejercicio 2006.

Notas:

- (a) Importe PDI es la inversión estimada inicialmente en el PDI.
- (b) Estimación coste total es la estimación, a 31 de diciembre de 2006, del coste total de la obra, obtenida, según su grado de anticipo, a partir del importe del proyecto, el de licitación o el de adjudicación y del coste adicional por modificaciones, revisión de precios y proyectos complementarios. Por lo tanto, esta estimación no tiene que coincidir forzosamente con la suma del importe adjudicado y el de los complementarios, modificaciones y revisiones de precio.

Principales datos a 31 de diciembre de 2007

Programa	Importe PDI (a)	Estimación coste total (b)	Importe licitación	Importe adjudicación	Complementarios	Pendiente licitar
Ampliación de red	4.431,90	9.394,70	4.673,80	4.479,40	1.959,40	2.955,80
Intercambiadores	226,20	341,30	144,10	119,40	18,60	203,20
Modernización y mejora	764,80	1.570,60	988,80	866,80	96,70	607,20
Total	5.422,90	11.306,60	5.806,70	5.465,60	2.074,70	3.766,20

Importes en millones de euros, IVA excluido.

Fuente: Memoria de actividades de la ATM del ejercicio 2007.

Notas:

- (a) Importe PDI es la inversión estimada inicialmente en el PDI.
- (b) Estimación coste total es la estimación, a 31 de diciembre de 2007, del coste total de la obra, obtenida, según su grado de anticipo, a partir del importe del proyecto, el de licitación o el de adjudicación y del coste adicional por modificaciones, revisión de precios y proyectos complementarios. Por lo tanto, esta estimación no tiene que coincidir forzosamente con la suma del importe adjudicado y el de los complementarios, modificaciones y revisiones de precio.

A continuación se presenta la información diferenciada, según el grado de anticipo, entre actuaciones finalizadas, en ejecución, en fase de proyecto, o en fase previa a la de proyecto, en cuanto a los datos a 31 de diciembre de 2007.

Actuaciones finalizadas

Programa	Importe PDI	Estimación coste total	Importe obras licitadas	Importe obras adjudicadas	Modificaciones, revisiones de precios y complementarios	Pendiente licitar/ adjudicar
Ampliación de red	446,80	643,70	547,40	547,10	96,60	0,00
Intercambiadores	7,20	12,30	11,80	10,30	2,10	0,00
Modernización y mejora	292,00	404,50	383,90	372,70	31,60	0,00
Total	746,00	1.060,50	943,10	930,10	130,30	0,00

Importes en millones de euros, IVA excluido.

Fuente: Memoria de actividades de la ATM del ejercicio 2007.

Actuaciones en ejecución

Programa	Importe PDI	Estimación coste total	Importe obras licitadas	Importe obras adjudicadas	Modificaciones, revisiones de precios y complementarios	Pendiente licitar/ adjudicar
Ampliación de red	2.825,60	6.671,60	4.126,40	3.932,40	1.862,90	876,40
Intercambiadores	37,20	147,00	132,20	109,20	16,50	21,40
Modernización y mejora	462,00	1.125,00	605,00	494,00	65,00	565,90
Total	3.324,80	7.943,60	4.863,60	4.535,60	1.944,40	1.463,70

Importes en millones de euros, IVA excluido.

Fuente: Memoria de actividades de la ATM del ejercicio 2007.

Actuaciones en proyecto

Programa	Importe PDI	Estimación coste total	Importe obras licitadas	Importe obras adjudicadas	Modificaciones, revisiones de precios y complementarios	Pendiente licitar/ adjudicar
Ampliación de red	1.159,30	2.079,40	0,00	0,00	0,00	2.079,40
Intercambiadores	178,10	208,20	0,00	0,00	0,00	208,20
Modernización y mejora	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Total	1.337,40	2.287,60	0,00	0,00	0,00	2.287,60

Importes en millones de euros, IVA excluido.

Fuente: Memoria de actividades de la ATM del ejercicio 2007.

Actuaciones pendientes

Programa	Importe PDI	Estimación coste total	Importe obras licitadas	Importe obras adjudicadas	Modificaciones, revisiones de precios y complementarios	Pendiente licitar/ adjudicar
Ampliación de red	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Intercambiadores	3,70	3,70	0,00	0,00	0,00	3,70
Modernización y mejora	11,10	11,10	0,00	0,00	0,00	11,10
Total	14,80	14,80	0,00	0,00	0,00	14,80

Importes en millones de euros, IVA excluido.

Fuente: Memoria de actividades de la ATM del ejercicio 2007.

2) Relaciones con los operadores de transporte colectivo

El contrato programa que cubre el periodo 2005-2006 entre la ATM y la Administración General del Estado se firmó en diciembre de 2005. Posteriormente, en junio de 2007 la Comisión de Seguimiento del contrato programa presentó la propuesta de liquidación y,

finalmente, en marzo de 2008, el informe de control de la IGAE recoge la liquidación definitiva.²

El nuevo contrato programa ha sido firmado el 8 de abril de 2008 y cubre el periodo 2007-2008. En el epígrafe 2.5.2 de este informe se recogen los principales datos de lo que en él se prevé.

Los operadores adheridos al Sistema tarifario integrado (STI) a finales de 2007 deben diferenciarse de modo individual o bien en grandes grupos, de la forma siguiente: Ferrocarril Metropolità de Barcelona, SA (FMB) con seis líneas ferroviarias; Ferrocarriles de la Generalidad de Cataluña (FGC) con dos líneas; Cercanías RENFE con seis líneas; Transports de Barcelona, SA (TB) con ciento nueve líneas de autobuses; autobuses que son de titularidad de la Entidad Metropolitana del Transporte (EMT), con ciento una líneas de autobuses urbanos e interurbanos; autobuses que son de titularidad de la Dirección General de Puertos y Transportes (DGPT) con trescientas seis líneas de autobuses interurbanos; autobuses de titularidad municipal, con un total de ciento ocho líneas.

En los ejercicios 2006 y 2007 las incorporaciones al sistema integrado más destacables han sido: en 2006 los servicios de autobuses urbanos de Castellar del Vallès, Cunit y Vilanova i la Geltrú y, en 2007, los de Manresa y los de Els Hostalets de Pierola.

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 2005-2006 se formalizó en diciembre de 2005, mientras que el contrato programa para el periodo 2007-2008 es de abril de 2008.

4) Ordenación de tarifas

La ATM tiene la titularidad de los ingresos de tarifas por títulos integrados del STI y realiza el reparto entre los operadores mediante la Cámara de Distribución de los Ingresos y de

2. En el informe de la Sindicatura de Cuentas referente al ejercicio 2005, concretamente en el epígrafe 2.6, se incluyó el análisis de los principales datos de la propuesta de liquidación de junio de 2007, mientras que la liquidación definitiva, de marzo de 2008, se analiza en el epígrafe 2.5.1 de este informe.

acuerdo con el Reglamento de la Mesa de la Cámara,³ aprobado el 7 de abril de 2003 y actualizado el 31 de marzo de 2004 y el 15 de marzo de 2007. Eso permite efectuar de forma ágil una liquidación mensual de los saldos de los operadores y las entidades implicadas. La ATM también elabora y aprueba el marco de tarifas común y define el grado de cobertura de los costes por ingresos de tarifas.

En cuanto a los ingresos distribuidos durante 2006 y 2007, según información de los documentos de la ATM referidos al STI Cierre 2006 y al STI Cierre 2007, han sido de 331,63 M€ y de 352,67 M€, respectivamente. Estos importes corresponden a un total de validaciones en títulos integrados de 644.655.435, en 2006, y de 662.926.964, en 2007. Las validaciones de 2006 han supuesto un incremento del 3,0% respecto de las validaciones de 2005, que fueron de 626.067.421, mientras que el incremento de las validaciones de 2007 respecto de 2006 ha sido del 2,8%.

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 para las administraciones consorciadas, para que puedan ejercer sus competencias.

1.2.4. Órganos de gobierno y estructura organizativa

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

A continuación se indican los miembros que, de acuerdo con la composición del Consejo de Administración prevista en el artículo 6 de los Estatutos de la ATM, lo forman a 31 de diciembre de 2007, y se hace referencia a las diferentes variaciones a lo largo de los ejercicios 2006 y 2007:

3. 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 soporte 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/o un operador que se pueden utilizar en los otros operadores integrados y que un viaje pueda realizarse haciendo uso de una cadena modal, implica que la ATM lo tenga que gestionar 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.

- Presidente: Joaquim Nadal Farreras, consejero de Política Territorial y Obras Públicas.
- Vicepresidente primero: Ramon Garcia-Bragado Acín, cuarto teniente de alcalde del Ayuntamiento de Barcelona, en sustitución, desde el 26 de octubre de 2007, de Xavier Casas Masjoan.
- Vicepresidente segundo: Antoni Poveda Zapata, presidente de la Entidad Metropolitana del Transporte, en sustitución, desde el 20 de septiembre de 2007, de Maite Arqué Ferrer.
- Ocho vocales en representación de la Generalidad de Cataluña:
 - Manel Villalante Llauradó, director general de Transporte Terrestre del Departamento de Política Territorial y Obras Públicas, en sustitución, desde el 6 de febrero de 2007, de Esteve Tomàs Torrens.
 - Jordi Follia Alsina, director general de Carreteras del Departamento de Política Territorial y Obras Públicas.
 - Manel Nadal Farreras, secretario para la Movilidad del Departamento de Política Territorial y Obras Públicas.
 - Oriol Nel·lo Colom, secretario para la planificación territorial del Departamento de Política Territorial y Obras Públicas.
 - Martí Carnicer Vidal, secretario general del Departamento de Economía y Finanzas.
 - Eduard Pallejà Sedó, secretario general del Departamento de Medio Ambiente y Vivienda, en sustitución, desde el 6 de febrero de 2007, de Ricard Fernández Ontiveros.
 - Matilde Sala Manuel, directora de servicios del Departamento de Bienestar y Familia, en sustitución, desde el 6 de febrero de 2007, de Maria Montserrat Baig Nogués, que desde el 17 de octubre de 2006 sustituía a Jordi Cots Domínguez.
 - Esteve Tomàs Torrens, director del programa para la movilidad y grandes infraestructuras del Departamento de Política Territorial y Obras Públicas, en sustitución, desde el 6 de febrero de 2007, de Miquel Àngel Dombriz Lozano.
- Cinco vocales en representación de las administraciones locales fundadoras, designadas de común acuerdo entre el Ayuntamiento de Barcelona y la Entidad Metropolitana del Transporte:
 - Assumpta Escarp Gibert, regidora coordinadora del área de prevención, seguridad y movilidad del Ayuntamiento de Barcelona, en sustitución, desde el 26 de octubre de 2007, de Ferran Julian González, que desde el 29 de septiembre de 2006 sustituía a Jordi Hereu Boher.
 - Jordi Portabella Calvete, presidente del grupo municipal de Esquerra Republicana de Catalunya en el Ayuntamiento de Barcelona.
 - Ramón Seró Esteve, director general de la ATM.
 - Antonio Balmon Arévalo, alcalde de Cornellà de Llobregat, en sustitución, desde el 26 de julio de 2007, de Dídac Pestaña Rodríguez, alcalde de Gavà.
 - Lluís Tejedor Ballesteros, alcalde de El Prat de Llobregat.

- Dos vocales en representación de la Agrupación de Municipios Titulares de Servicios de Transporte Urbano de la Región Metropolitana de Barcelona (AMTU):
 - Josep Mayoral Antigas, presidente de la AMTU.
 - Lluïsa Melgares Aguirre, vicepresidenta de la AMTU, en sustitución, desde el 5 de octubre de 2007, de Maria Costa Soler.
- Dos vocales observadores, con voz pero sin voto, designados por la Administración General del Estado:
 - José Luis Garcia Marbán, director del Área Funcional de Fomento de la Delegación del Gobierno central en Cataluña del Ministerio de Fomento.
 - Àngel Rodríguez González, subdirector general de Planeamiento y Coordinación Territorial del Ministerio de Fomento.
- Secretaria: Carme Sardà Vilardaga, secretaria general de la ATM.

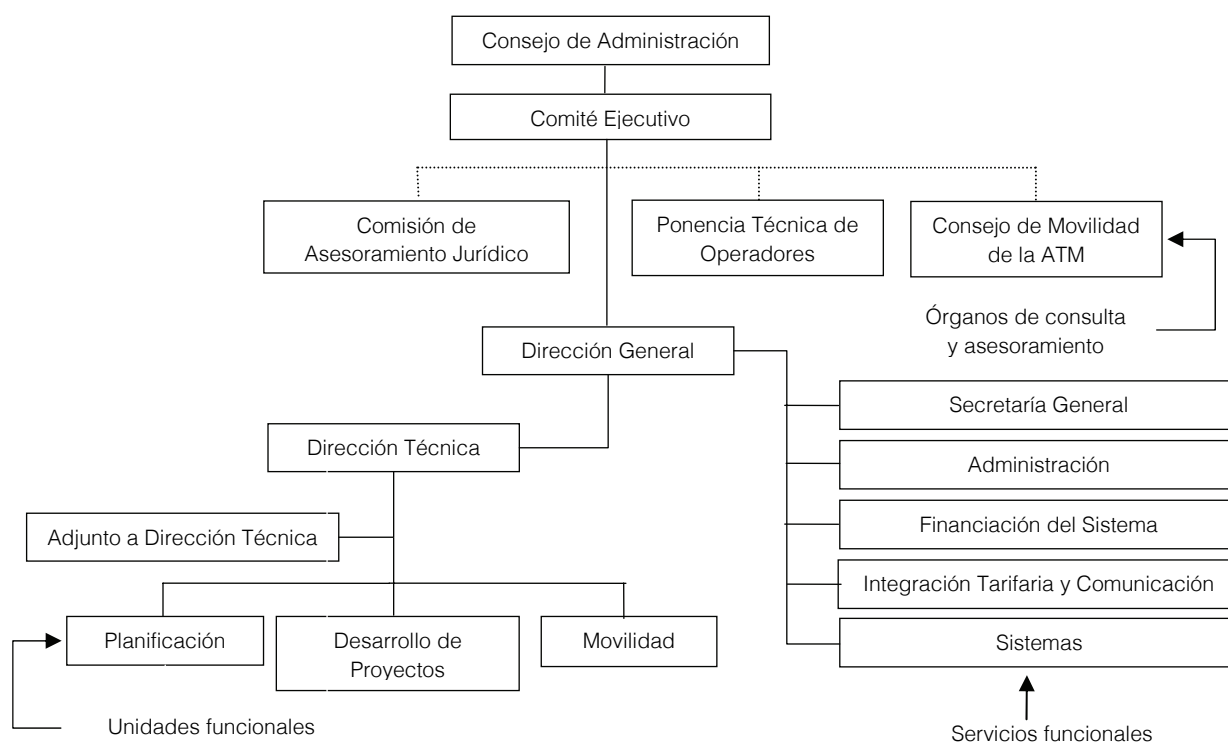
En el artículo 5 de los Estatutos de la ATM se prevé que el Consejo de Administración pueda crear un Comité Ejecutivo, como órgano más reducido de dirección, al cual puede delegar las atribuciones que considere oportunas. Además, establece también la existencia de tres órganos consultivos: la Ponencia de Usuarios y Beneficiarios del Transporte Colectivo Metropolitano (que ha pasado a llamarse Consejo de Movilidad de la ATM), 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. Tras varios ejercicios en los que estuvieron vigentes estas comisiones, a finales de 2005 se acordó anularlas.

La ATM integra en su organización ejecutiva una Secretaría General, cuya persona responsable actúa como secretaria del Consejo de Administración.

Tras algunas variaciones a finales de 2005, con cambios de tipo organizativo y de denominación en determinadas unidades y servicios, esta organización se articula con una estructura funcional encabezada por la Dirección General, de la que dependen, por una parte, la Dirección Técnica, que integra tres unidades funcionales (Planificación, Desarrollo de Proyectos y Movilidad) y, por otra, cinco servicios funcionales (Secretaría General, Administración, Financiación del Sistema, Integración Tarifaria y Comunicación y Sistemas).

El organigrama que se desprende de dicha organización y estructura es el siguiente:



1.2.5. Normativa aplicable

La normativa directamente aplicable a la ATM es la siguiente:

- Ley 20/2005, de 29 de diciembre, de presupuestos de la Generalidad de Cataluña para 2006.
- Ley 4/2007, de 4 de julio, de presupuestos de la Generalidad de Cataluña para 2007.
- Real decreto legislativo 2/2000, de 16 de junio, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de contratos de las administraciones públicas (TRLCAP), y Real decreto 1098/2001, de 12 de octubre, por el que se aprueba el reglamento de la Ley de contratos de las administraciones públicas.
- 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, por el Decreto 288/2004, de 11 de mayo, y por el Decreto 97/2005, de 31 de mayo) del Consorcio autonómico para la coordinación del sistema metropolitano de transporte público del área de Barcelona, Autoridad del Transporte Metropolitano.
- Reglamento de régimen interior de la ATM, aprobado por Acuerdo del Consejo de Administración de la ATM de 26 de marzo de 1998.

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 co-

mún, y 7/1985, de 2 de abril, reguladora de las bases de régimen local,⁴ así como por las leyes de Cataluña 13/1989, de 14 de diciembre, de organización, procedimiento y régimen jurídico de la Administración de la Generalidad de Cataluña, 7/1987, de 4 de abril, reguladora de las actuaciones públicas especiales en la conurbación de Barcelona y en las comarcas comprendidas dentro de su zona de influencia directa, y 8/1987, de 15 de abril, municipal y de régimen local de Cataluña, y las disposiciones que las 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, sin hacer más especificaciones. En los Estatutos de la ATM tampoco se determina qué régimen de contabilidad debe aplicar. Desde su creación, y hasta el ejercicio 2005, la ATM aplicaba las normas de contabilidad de la Administración local y la Sindicatura, como se había subrayado en los informes de ejercicio anteriores, recomendaba seguir el Plan general de contabilidad de la Generalidad de Cataluña (PGCGC). Desde el 1 de enero de 2006, la ATM ya aplica el PGCGC.

2. 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 las 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 recogen o por el riesgo de auditoría que suponen.

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

2.2. INFORMES DE AUDITORÍA

Las cuentas anuales de la ATM han sido objeto de auditoría externa por parte de GTACSA. Se ha dispuesto de los informes de fecha 19 de marzo de 2007 sobre las cuentas anuales de la ATM correspondientes al ejercicio 2006, y de fecha 12 de marzo de 2008 sobre las cuentas anuales de la ATM correspondientes al ejercicio 2007. Los dos informes presentan opiniones favorables sin salvedades.

2.3. ANÁLISIS DEL BALANCE

A continuación se presentan el Balance a 31 de diciembre de 2006 y a 31 de diciembre de 2007 junto con el Balance a 31 de diciembre de 2005 a efectos comparativos.

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.

Balance a 31 de diciembre de 2006 y de 2007

Activo	31.12.2005	31.12.2006	Variación 2005-2006 *	Variación %*	31.12.2007	Variación 2006-2007 *	Variación %*
Inversiones en infr. y bienes destinados al uso general	3.594.714	3.863.563	268.849	7,5	3.863.563	0	0
Inmovilizado inmaterial	98.595	97.238	(1.357)	(1,4)	88.459	(8.779)	(9,0)
<i>Software</i>	1.246.157	1.299.614	53.457	4,3	1.312.100	12.486	1,0
Otro inmovilizado inmaterial	22.927	22.927	0	0	22.927	0	0
(-) Amortización acum. inmovilizado inmaterial	1.170.489	1.225.303	54.814	4,7	1.246.568	21.265	1,7
Inmovilizado material	4.442.142	3.564.533	(877.609)	(19,7)	3.394.686	(169.847)	(4,8)
Construcciones	309.882	309.882	0	0	309.882	0	0
Maquinaria, instalaciones y utensilios	80.512	84.403	3.891	4,8	95.728	11.325	13,4
Mobiliario	89.479	92.322	2.843	3,2	102.235	9.913	10,7
Equipos para procesos de información	550.340	641.952	91.612	16,6	700.534	58.582	9,1
Instalaciones complejas especializadas	6.801.571	6.801.571	0	0	7.362.545	560.974	8,2
(-) Amortización acum. inmovilizado material	3.389.642	4.365.597	975.955	28,3	5.176.238	810.641	18,6
Inmovilizado financiero	194.925.460	146.201.710	(48.723.750)	(25,0)	97.478.710	(48.723.000)	(33,3)
Acciones sin cotización oficial	30.000	30.000	0	0	30.000	0	0
Ingresos diferidos a largo plazo	194.895.460	146.171.710	(48.723.750)	(25,0)	97.448.710	(48.723.000)	(33,3)
Deudores	22.960.154	81.055.933	58.095.779	253,0	99.873.054	18.817.121	23,2
Deudores por derechos reconocidos presupuesto corriente	15.853.401	75.190.612	59.337.211	374,3	94.469.049	19.278.437	25,6
Deudores por derechos reconocidos presupuesto cerrado	16.400	416.401	400.001	(b)	14.581	(401.820)	(96,5)
Hacienda pública, deudora por IVA	7.050.200	5.394.457	(1.655.743)	(23,5)	5.319.587	(74.870)	(1,4)
Otros deudores no presupuestarios	40.153	54.463	14.310	35,6	69.837	15.374	28,2
Cuentas financieras	92.036.973	14.360.761	(77.676.212)	(84,4)	6.971.559	(7.389.202)	(51,5)
Fianzas a corto plazo	21.189	21.189	0	0	21.189	0	0
Bancos e instituciones de crédito	92.015.784	14.339.572	(77.676.212)	(84,4)	6.950.370	(7.389.202)	(51,5)
Ajustes por periodificación. Ingresos diferidos	4.978.262	5.678.600	700.338	14,1	6.191.120	512.520	9,0
Total activo	323.036.300	254.822.338	(68.213.962)	(21,1)	217.861.151	(36.961.187)	(14,5)

Pasivo	31.12.2005	31.12.2006	Variación 2005-2006*	Variación %*	31.12.2007	Variación 2006-2007*	Variación %*
Patrimonio y reservas	8.204.789	9.657.447	1.452.658	17,7	12.254.959	2.597.512	26,9
Patrimonio	6.687.388	8.204.789	1.517.401	22,7	9.657.447	1.452.658	17,7
Resultado del ejercicio	1.517.401	1.452.658	(64.743)	(4,3)	2.597.512	1.144.854	78,8
Subvenciones de capital	7.586.011	7.051.933	(534.078)	(7,0)	6.462.273	(589.660)	(8,4)
Del sector estatal	7.347.766	7.019.485	(328.281)	(4,5)	6.462.273	(557.212)	(7,9)
De comunidades autónomas	238.245	32.448	(205.797)	(86,4)	0	(32.448)	(100,0)
Deudas a largo plazo	194.895.000	146.171.250	(48.723.750)	(25,0)	97.447.500	(48.723.750)	(33,3)
Préstamos a largo plazo fuera del sector público	194.895.000	146.171.250	(48.723.750)	(25,0)	97.447.500	(48.723.750)	(33,3)
Deudas a corto plazo	83.858.277	63.610.908	(20.247.369)	(24,1)	83.245.676	19.634.768	30,9
Acreeedores por obligaciones reconocidas y por pagos ordenados	77.281.407	59.356.725	(17.924.682)	(23,2)	76.348.011	16.991.286	28,6
Hacienda pública, acreedora conceptos fiscales	27.354	29.265	1.911	7,0	36.545	7.280	24,9
Seguridad Social, acreedora	4.412	4.856	444	10,1	4.966	110	2,3
Otros acreedores no presupuestarios	287.594	886.328	598.734	208,2	666.525	(219.803)	(24,8)
Fianzas a corto plazo	29.497	27.941	(1.556)	(5,3)	32.698	4.757	17,0
Operadores por integración tarifaria	6.228.013	3.305.793	(2.922.220)	(46,9)	6.156.931	2.851.138	86,2
Ajustes por periodificación	28.492.223	28.330.800	(161.423)	(0,6)	18.450.743	(9.880.057)	(34,9)
Gastos diferidos	6.893.372	6.987.847	94.475	1,4	7.568.430	580.583	8,3
Ingresos adelantados	21.598.851	21.342.953	(255.898)	(1,2)	10.882.313	(10.460.640)	(49,0)
Total pasivo	323.036.300	254.822.338	(68.213.962)	(21,1)	217.861.151	(36.961.187)	(14,5)

Importes en euros.

Fuente: Cuentas anuales presentadas por la ATM.

* El Balance presentado por la ATM no recoge las columnas de variaciones, pero se ha añadido para facilitar el seguimiento de los comentarios de fiscalización.

2.3.1. Análisis de las variaciones más significativas del Balance

Los totales de los activos y de los pasivos decrecen en 68,21 M€ entre el 31 de diciembre de 2005 y el 31 de diciembre de 2006, y en 36,96 M€ entre el 31 de diciembre de 2006 y el 31 de diciembre de 2007. En términos porcentuales estos decrementos representan el 21,1% y el 14,5%, respectivamente.

A continuación se analizan las variaciones más significativas que explican la evolución del activo y del pasivo del Balance en los ejercicios 2006 y 2007.

Activo

La evolución del activo en 2006 y en 2007 se explica, fundamentalmente, por la evolución a la baja del Inmovilizado financiero y de las Cuentas financieras, evolución parcialmente compensada por los incrementos en los saldos de Deudores.

Inmovilizado financiero

El decremento del Inmovilizado financiero, tanto en 2006 como en 2007, es de 48,72 M€, y se produce en la cuenta Ingresos diferidos a largo plazo.

Esta cuenta, como ya se ha mencionado en informes de ejercicios anteriores, incluye las anualidades que las administraciones públicas deben aportar a la ATM entre los ejercicios 2006 y 2009 para hacer frente a la insuficiencia de las aportaciones de las administraciones respecto de las necesidades de los operadores del transporte público con relación al contrato programa del periodo 2002-2004. Todo ello según el siguiente calendario:

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

Importes en miles de euros.

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

Nota: Los importes no incorporan el coste financiero del endeudamiento que ha tenido que formalizar la ATM para poder financiar las necesidades de los operadores. Este coste financiero se incluirá como más gasto que se financiará con los recursos que las administraciones públicas aportarán de acuerdo con los contratos programa que abarquen los ejercicios de 2006 a 2009.

En el ejercicio 2005 se contabilizó el total de este saldo deudor de 194,90 M€ a cobrar a largo plazo. Como consecuencia del cobro de las anualidades de 2006 y de 2007, el saldo

deudor de la cuenta ha disminuido en 48,72 M€ en cada uno de los ejercicios, lo cual explica que, a 31 de diciembre de 2007, el saldo sea de 97,45 M€.

Cuentas financieras

El principal decremento de los saldos de activo a 31 de diciembre de 2006 se observa en la cuenta Bancos e instituciones de crédito que, respecto del saldo de 31 de diciembre de 2005, se reduce en 77,68 M€. La misma cuenta a 31 de diciembre de 2007 presenta un saldo que, respecto del de 31 de diciembre de 2006, también supone un decremento significativo, a pesar de que muy inferior al mencionado, en concreto, de 7,39 M€.

El decremento de 77,68 M€ se explica por el importante saldo de 92,02 M€ que, de modo puntual, se había acumulado a 31 de diciembre de 2005. La acumulación en esa fecha se produjo porque la Administración General del Estado (AGE) realizó la aportación del total de la anualidad de 2005 del contrato programa 2005-2006, de 117,95 M€, en un ingreso en cuenta bancaria de la ATM de 30 de diciembre de 2005. Normalmente, las administraciones acostumbran a hacer aportaciones mensuales a lo largo del ejercicio que totalizan el importe anual a aportar.

Así, la acumulación o no de saldos en las cuentas bancarias a final de cada ejercicio depende, fundamentalmente, de cómo las administraciones públicas efectúan las aportaciones a la ATM, sobre todo de las aportaciones que puedan realizar en los últimos días del año. Por lo tanto, eso mantiene un paralelismo con la evolución de los saldos de Deudores de estas administraciones públicas a final de cada ejercicio.

Deudores

En la línea de lo que se ha comentado con relación a la cuenta Bancos e instituciones de crédito, la evolución que a final de cada ejercicio presentan los saldos de Deudores depende, fundamentalmente, de si los últimos días del ejercicio las administraciones públicas concentran o no una parte importante de su aportación anual a la ATM o de si quedan partes pendientes de cobro.

Así, a 31 de diciembre de 2005, el saldo de Deudores, 22,96 M€, ya no recogía la aportación que, como se ha comentado antes, la AGE hizo efectiva en los últimos días del año. En cambio, a 31 de diciembre de 2006 y a 31 de diciembre de 2007, el saldo de Deudores, 81,06 M€ y 99,87 M€, respectivamente, presenta una concentración significativamente superior a la del cierre del ejercicio 2005. Esta concentración se explica por los importes que algunas de las administraciones públicas tienen pendientes de hacer efectivos a la ATM a final del ejercicio, con relación a las aportaciones anuales previstas en el contrato programa vigente. Esta evolución se detalla a continuación:

Deudores	31.12.2005	31.12.2006	31.12.2007
Generalidad de Cataluña – Aportaciones contrato programa	12.390	74.665	86.475
Ayuntamiento de Barcelona – Aportaciones contrato programa	2.978	0	4.384
Resto de saldos deudores	7.592	6.391	9.014
Total Deudores	22.960	81.056	99.873

Importes en miles de euros.

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

Pasivo

La evolución del pasivo en 2006 y en 2007 se explica, fundamentalmente, por la evolución a la baja de las Deudas a largo plazo, por la evolución de las Deudas a corto plazo, y en 2007 también, aunque en menor medida, por el decremento de los Ajustes por periodificación.

Deudas a largo plazo

Como consecuencia de las insuficientes aportaciones de las administraciones públicas respecto de las necesidades de los operadores de transporte con relación al contrato programa 2002-2004 (comentado antes en el análisis de evolución del Inmovilizado financiero) la ATM, para financiarlas, en febrero de 2005 formalizó con el Royal Bank of Scotland (RBS), un préstamo a largo plazo del que dispuso de la cantidad de 194,90 M€. La ATM cancela este endeudamiento a medida que las administraciones van haciendo efectivas las aportaciones que, de acuerdo con el calendario antes detallado, deben realizar entre 2006 y 2009. La cancelación de los ejercicios 2006 y 2007, por 48,72 M€ cada año, ha conllevado que, a 31 de diciembre de 2007, el saldo de las Deudas a largo plazo sea de 97,45 M€.

Deudas a corto plazo

A 31 de diciembre de 2006, el conjunto de las Deudas a corto plazo presentaban un saldo de 63,61 M€ que, respecto del existente a 31 de diciembre de 2005, 83,86 M€, supuso un decremento significativo, de 20,25 M€. El saldo a 31 de diciembre de 2007, 83,25 M€, volvió a niveles similares a los de 31 de diciembre de 2005. Se observa que esta evolución se concentra en la cuenta Acreedores por obligaciones reconocidas y por pagos ordenados así como en la cuenta Operadores por integración tarifaria, de acuerdo con los comentarios siguientes:

- La evolución de los Acreedores por obligaciones reconocidas y por pagos ordenados se explica, fundamentalmente, por los saldos pendientes de pagar a dos de los principales operadores de transporte, TMB y FGC. Estos saldos a final de ejercicio co-

rresponden a las mensualidades que la ATM tiene pendientes de pagar a los operadores con relación a los importes totales anuales del contrato programa vigente, así como importes pendientes de liquidar de contratos programa anteriores, de acuerdo con el siguiente detalle:

Acreeedores por obligaciones reconocidas y por pagos ordenados

Acreeedores	31.12.2005	31.12.2006	31.12.2007
TMB	54.867	36.240	54.075
3 mensualidades 2005	49.877	2 mensualidades 2006	36.240
Liquidación pendiente CP* 2002-2004	4.990		2 mensualidades 2007
			34.747
			Liquidación pendiente CP* 2005-2006
			19.328
FGC	9.777	12.270	11.326
2 mensualidades 2005	8.223	2 mensualidades 2006	12.270
Liquidación pendiente CP* 2002-2004	1.554		2 mensualidades 2007
			8.210
			Liquidación pendiente CP* 2005-2006
			3.116
Resto de acreedores	12.637	10.847	10.947
Total	77.281	59.357	76.348

Importes en miles de euros.

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

* CP: Contrato programa.

- La evolución de la cuenta Operadores por integración tarifaria puede presentar variaciones más o menos significativas entre el saldo a cierre de un ejercicio y el del cierre del ejercicio siguiente y tiene que ver con hechos puntuales de finales de cada uno de los ejercicios. Eso es así porque si bien hay unos plazos prefijados para pagar a los operadores, estos finalmente pueden prolongarse o acortarse a final de cada ejercicio, lo cual, además, es muy variable. El saldo global acreedor que presenta la cuenta se compone del conjunto de saldos deudores o bien acreedores⁵ que resultan del procedimiento operativo del STI con los diferentes operadores y comercializadores. A continuación se presenta la evolución del saldo de los principales operadores y comercializadores a cierre de los ejercicios 2005, 2006 y 2007.

5. Teniendo en cuenta que los ingresos por la venta de títulos integrados son de titularidad de la ATM, los saldos de este cuidado con las empresas comercializadoras (Logista, SA, Comercial de Servicios y Quinillas o La Caixa-Servicaixa) son a cobrar. En cuanto a los operadores, en el caso de los operadores de autobuses que no venden títulos integrados o bien los venden únicamente en estaciones o en sus oficinas de atención al usuario, se acostumbran a generar liquidaciones con saldos acreedores para la ATM, ya que las validaciones de los viajeros superan las ventas; en el caso de los operadores ferroviarios –FMB (que forma parte de TMB), 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 respecto del volumen de validaciones de viajeros.

Deudas a corto plazo, operadores por integración tarifaria

Operador o comercializador	31.12.2005	31.12.2006	31.12.2007
TMB	8.667	7.641	4.449
FGC	499	317	130
RENFE	(2.564)	(5.426)	(455)
TUSGSAL	318	861	912
Martí Renom - Marfina Bus, SA (Grupo Sarbus)	159	420	235
Mohn, SL	250	291	402
Empresa Casas, SA	111	85	475
OTM, SA (Trambaix)	158	190	192
TM del Besòs, SA (Trambesòs)	39	48	48
Logista, SA	(1.687)	(1.381)	(1.900)
Comercial de Servicios y Quinielas, SL	(756)	(1.270)	(614)
La Caixa – Servicaixa	(281)	(280)	(153)
Otros operadores y comercializadores	1.315	1.810	2.436
Total	6.228	3.306	6.157

Importes en miles de euros. Los importes en negativo representan, en este caso, saldos deudores.

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

Ajustes por periodificación

El decremento del saldo del pasivo a 31 de diciembre de 2007 respecto del de 31 de diciembre de 2006 también tiene como componente significativo el decremento de 10,46 M€ de los Ingresos adelantados que forman parte de los Ajustes por periodificación del pasivo.

Los ingresos adelantados son recursos pendientes de ser aplicados que se mantenían con saldos similares al cierre de los ejercicios 2005 y 2006. Durante 2007 se ha aplicado una parte de estos recursos, entre los que cabe destacar un importe de 5,14 M€ que constaba como pendiente de aplicar al cierre de los ejercicios 2005 y 2006. Este importe corresponde a recursos obtenidos en concepto de reintegros de Hacienda por la regularización de IVA soportado con relación a las tarifas técnicas pagadas a los operadores de los dos sistemas tranviarios. También hay que destacar la aplicación en 2007 de 4,75 M€ que correspondían a transferencias recibidas de las administraciones con relación al contrato programa 2005-2006.

2.3.2. Observaciones al Balance resultantes de la fiscalización

De la fiscalización de las cuentas anuales de los ejercicios 2006 y 2007 han resultado observaciones relacionadas con varias partidas del activo y del pasivo, que se recogen a continuación.

Inversiones en infraestructuras y bienes destinados al uso general y Subvenciones de capital

Este inmovilizado fue objeto específico de seguimiento en los informes de la Sindicatura de Cuentas correspondientes a ejercicios anteriores. Las inversiones corresponden a las o-

bras de la empresa adjudicataria Tramvia Metropolità, SA (TM, SA) para la construcción de un paso bajo la autopista A-2 para permitir la circulación del tranvía Diagonal – Baix Llobregat (Trambaix). Esta parte de la obra del Trambaix, con un coste total previsto de 3,91 M€, está financiada por el Ministerio de Fomento mediante un convenio concreto formalizado el 8 de mayo de 2002. Las previsiones también establecían el fin de las obras a mediados de 2005.

El Ministerio de Fomento, mediante el mencionado convenio, cedió a los diferentes ayuntamientos la titularidad de los tramos de la antigua carretera N-340 a lo largo de los correspondientes términos municipales. En el mismo convenio los ayuntamientos aceptaban la cesión. También, por medio del convenio, el Ministerio de Fomento encomendaba a la ATM la gestión de las obras.

Del análisis y del seguimiento de las certificaciones y de las facturas se desprende que, en abril de 2006, la ATM había pagado el último importe referente a estas obras: 0,27 M€. Con ello las obras fueron finalizadas por un coste acumulado total de 3,86 M€.

En el convenio se establecía que las obras, una vez ejecutadas, debían ser cedidas a todos los efectos a los diferentes ayuntamientos. Por este motivo la ATM ha mantenido clasificado el coste de la obra como una inversión destinada al uso general. Dado que las obras finalizaron en 2006, la ATM debería proceder a su cesión efectiva. La formalización de la cesión deberá suponer la baja de los 3,86 M€ que constan en el activo como Inversiones en infraestructuras y bienes destinados al uso general, así como la correspondiente contrapartida de pasivo imputada por el mismo importe dentro de Subvenciones de capital.

Inmovilizado financiero por Ingresos diferidos a largo plazo y Deudas a largo plazo

En lo que concierne al Inmovilizado financiero, concretamente a Ingresos diferidos a largo plazo, en el ejercicio 2005 se activaron los importes a cobrar de las administraciones públicas entre los ejercicios 2006 y 2009 para hacer frente, como se ha dicho antes, a la insuficiencia de las aportaciones de las administraciones con relación al contrato programa 2002-2004. También se ha comentado que, para financiar las necesidades de los operadores no cubiertas con las aportaciones de las administraciones, la ATM tuvo que formalizar un préstamo a largo plazo con el RBS que contabilizó en Deudas a largo plazo.

La primera anualidad a cobrar de las administraciones y a pagar a la entidad financiera ha sido la del ejercicio 2006. Tal y como se recomendó con relación al cierre del ejercicio 2005, la ATM debería haber contabilizado, a 31 de diciembre de 2006 y a 31 de diciembre de 2007, de forma diferenciada, la anualidad de 48,72 M€ que al cierre de cada ejercicio vence a corto plazo. Así, los 48,72 M€ deberían constar, en el activo, como Ingreso diferido a corto plazo (dentro de Deudores o de Ajustes por periodificación del activo) y no como Inmovilizado financiero, y en el pasivo, como Deudas a corto plazo y no como Deudas a largo plazo. Por lo tanto, el importe que debería constar en el Inmovilizado financiero y en Deudas a largo plazo debería haber sido, a 31 de diciembre de 2006, de 97,45 M€ y no de 146,17 M€, y a 31 de diciembre de 2007, de 48,73 M€ y no de 97,45 M€.

Además de esta reclasificación de anualidades entre el corto y el largo plazo, con relación a los importes pendientes de cobrar de las administraciones, hay que destacar el hecho posterior que se recoge a continuación:

Respecto de la anualidad de 2008 la Generalidad de Cataluña no ha consignado en los presupuestos para 2008 su parte, 23,08 M€. Por ello, en la Memoria del ejercicio 2007 la ATM ya hace constar: *“...en su día, tendrá que arbitrar los mecanismos financieros necesarios para su cobertura hasta que la Generalidad de Cataluña los materialice”*. Como consecuencia de que la Generalidad de Cataluña no ha efectuado la mencionada aportación, en diciembre de 2008, previa autorización por Acuerdo de Gobierno de 18 de noviembre de 2008, la ATM ha formalizado dos pólizas de crédito en cuenta corriente con vencimiento a dieciocho meses, una con el BBVA y la otra con La Caixa, de 11,54 M€ cada una.

Inmovilizado financiero por Acciones sin cotización oficial

Las Acciones sin cotización oficial que constan en el activo de la ATM corresponden a la participación que mantiene en la empresa Sermetra, SL.⁶

En el informe de la ATM correspondiente al ejercicio 2005 se destacó que de las cuentas anuales auditadas de Sermetra, SL se desprendía una pérdida acumulada a 31 de diciembre de 2005 de 12.870 €. Las cuentas anuales auditadas de la empresa participada presentan pérdidas, en el ejercicio 2006, mientras que en 2007 presentan beneficios. Eso hace que las pérdidas acumuladas a 31 de diciembre de 2006 sean de 13.304 € y, a 31 de diciembre de 2007, de 9.280 €. Dado que la participación en Sermetra, SL es del 50%, la ATM debería haber dotado una provisión de 6.652 € en el ejercicio 2006, o bien de 4.640 € en el ejercicio 2007, con lo cual se habría reducido el valor activado de las acciones y aumentado el gasto.⁷

2.4. ANÁLISIS DE LA CUENTA DE PÉRDIDAS Y GANANCIAS

A continuación se presenta la Cuenta de pérdidas y ganancias de los ejercicios 2006 y 2007. A efectos comparativos se presenta también la del ejercicio 2005.

6. La ATM y Busmet Serveis SL (empresa que aglutina la mayoría de los operadores de autobuses integrados tarifariamente) constituyeron Sermetra, SL el 19 de junio de 2003 con un capital social de 60.000 €, totalmente suscrito y desembolsado por los dos únicos socios al 50%. Se inscribió en el Registro Mercantil en julio de 2004 e inició sus actividades en el ejercicio 2005. El objeto social de Sermetra, SL es la gestión y el mantenimiento de los sistemas de integración tarifaria, de los sistemas de ayuda a la explotación (SAE) de este ámbito, del alquiler de infraestructuras comunes que se requiera y de los trabajos derivados de la evolución de estos sistemas.

7. Para el ejercicio 2005 la cuantificación de la Sindicatura de Cuentas de la dotación a la provisión para corregir la valoración de la participación de la ATM a Sermetra, SL fue de 6.435 €. Esta dotación tendría que haber supuesto gasto del ejercicio 2005. Por lo tanto, de la corrección valorativa cuantificada para 2006, 6.652 €, solo la diferencia de 217 € correspondería a gasto de 2006. La corrección valorativa de 2007, cuantificada en 4.640 €, correspondería a gastos de ejercicios anteriores.

Cuenta de pérdidas y ganancias de los ejercicios 2006 y 2007

	2005	2006	Variación 2005-2006 (a)	Variación % (a)	2007	Variación 2006-2007 (a)	Variación % (a)
Ingresos de explotación	764.986.678	836.103.193	71.116.515	9,3	937.719.060	101.615.867	12,2
Ventas por servicios	340.613.401	380.445.003	39.831.602	11,7	419.310.720	38.865.717	10,2
De organismos autónomos administrativos	344	0	(344)	(100,0)	0	0	-
Transferencias de la Admin. General del Estado	118.965.405	136.259.766	17.294.361	14,5	148.699.795	12.440.029	9,1
Transferencias de comunidades autónomas	150.554.685	157.716.742	7.162.057	4,8	185.535.393	27.818.651	17,6
Transferencias de entidades locales	120.999.892	126.999.450	5.999.558	4,9	144.178.752	17.179.302	13,5
Otras transferencias	107.929	333.121	225.192	208,6	423.972	90.851	27,3
Otros ingresos	14.195	28.284	14.089	99,2	61.535	33.251	117,6
Transferencias de capital de comunidad autónoma	33.730.827	34.320.827	590.000	1,7	39.508.893	5.188.066	15,1
Gastos de explotación	758.681.442	830.057.110	71.375.668	9,4	931.243.591	101.186.481	12,2
Sueldos y salarios	1.251.370	1.369.595	118.225	9,4	1.468.836	99.241	7,2
Indemnizaciones por razón de servicio	23.196	0	(23.196)	(100,0)	0	0	-
Cotizaciones sociales a cargo de la entidad	253.372	275.683	22.311	8,8	283.955	8.272	3,0
Otros gastos sociales	44.038	46.907	2.869	6,5	63.119	16.212	34,6
Tributos	(874.842)	0	874.842	100,0	0	0	-
Arrendamientos	148.001	12.260.286	12.112.285	(b)	31.041.928	18.781.642	153,2
Reparaciones y conservación	772.424	598.411	(174.013)	(22,5)	636.435	38.024	6,4
Suministros	26.861	25.816	(1.045)	(3,9)	26.297	481	1,9
Comunicaciones	30.161	130.213	100.052	331,7	140.911	10.698	8,2
Trabajos realizados por otras empresas	336.808.558	363.853.880	27.045.322	8,0	383.045.918	19.192.038	5,3
Primas de seguros	11.468	5.134	(6.334)	(55,2)	5.313	179	3,5
Material de oficina	17.973	25.425	7.452	41,5	33.403	7.978	31,4
Gastos varios	430.808	482.064	51.256	11,9	673.377	191.313	39,7
Transferencias a operadores públicos	276.126.000	297.945.000	21.819.000	7,9	338.567.846	40.622.846	13,6
Transferencias a entidades locales	44.818.000	52.317.000	7.499.000	16,7	62.491.000	10.174.000	19,4
Transferencias corrientes a otras empresas	64.578.080	65.856.695	1.278.615	2,0	71.827.710	5.971.015	9,1
Transferencias de capital a empresas privadas	34.215.974	34.865.001	649.027	1,9	40.937.543	6.072.542	17,4
Margen bruto	6.305.236	6.046.083	(259.153)	(4,1)	6.475.469	429.386	7,1

	2005	2006	Variación 2005-2006 (a)	Variación % (a)	2007	Variación 2006-2007 (a)	Variación % (a)
Ingresos financieros	74.547	998.339	923.792	(b)	806.354	(191.985)	(19,2)
Ingresos financieros	74.547	998.339	923.792	(b)	806.354	(191.985)	(19,2)
Gastos financieros	4.255.159	5.359.939	1.104.780	26,0	4.804.100	(555.839)	(10,4)
Intereses préstamos	4.254.848	5.359.558	1.104.710	26,0	4.803.854	(555.704)	(10,4)
Otros gastos financieros	311	381	70	22,5	246	(135)	(35,4)
Resultado financiero	(4.180.612)	(4.361.600)	(180.988)	(b)	(3.997.746)	363.854	(b)
Amortizaciones y provisiones	1.134.646	1.030.769	(103.877)	(9,2)	831.906	(198.863)	(19,3)
Amortización del inmovilizado material	797.483	975.955	178.472	22,4	810.641	(165.314)	(16,9)
Amortización del inmovilizado inmaterial	337.163	54.814	(282.349)	(83,7)	21.265	(33.549)	(61,2)
Resultado neto	989.978	653.714	(336.264)	(34,0)	1.645.817	992.103	151,8
Resultados extraordinarios	527.423	656.244	128.821	24,4	951.695	295.451	45,0
Modificación obligaciones presupuestos cerrados	0	142.700	142.700	100,0	0	(142.700)	(100,0)
Resultado extraordinario	527.423	798.944	271.521	51,5	951.695	152.751	19,1
Resultado del ejercicio	1.517.401	1.452.658	(64.743)	(4,3)	2.597.512	1.144.854	78,8

Importes en euros.

Fuente: Cuentas anuales presentados por la ATM.

Notas:

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

(b) Porcentajes superiores a 999%, en valor absoluto o cuando el signo del importe correspondiente al periodo t-1 es negativo.

2.4.1. Análisis de las variaciones más significativas de la Cuenta de pérdidas y ganancias

Los Ingresos de explotación presentan, entre el ejercicio 2005 y el 2006, un incremento de 71,12 M€ (+9,3%), mientras que el incremento de los Gastos de explotación ha sido de 71,38 M€ (+9,4%). Eso ha hecho que el Margen bruto del ejercicio 2006, 6,05 M€, suponga un decremento de 0,26 M€ respecto al del ejercicio 2005. Entre 2006 y 2007 el incremento de los Ingresos de explotación ha sido de 101,62 M€ (+12,2%) y el de los Gastos de explotación, de 101,19 M€ (+12,2%). Por lo tanto, el Margen bruto del ejercicio 2007, 6,48 M€, ha representado un incremento de 0,43 M€ respecto al del ejercicio 2006.

Los Ingresos financieros y los Gastos financieros presentan en 2006 un aumento significativo respecto de los importes de 2005. Eso ha hecho que el Resultado financiero negativo de 2006, de 4,36 M€, aumente pero se mantenga en un nivel de pérdidas financieras por importe similar al de 2005. En 2007, se observa un decremento tanto de los Ingresos financieros como de los Gastos financieros, pero en términos absolutos es más destacable el decremento de los Gastos financieros. De este modo, el Resultado financiero de 2007, con pérdidas financieras de 4,00 M€, mejora respecto al de 2006.

A continuación se analizan las variaciones más significativas en la evolución de los ingresos y de los gastos.

Ingresos de explotación

El incremento de los Ingresos de explotación, tanto en el ejercicio 2006 como en el 2007, se concentra en los conceptos de Transferencias, tanto de la Administración General del Estado, como de comunidades autónomas,⁸ como de entidades locales, que corresponden a ingresos específicamente relacionados con el contrato programa, y en el de Ventas por servicios, que recoge, fundamentalmente, los ingresos de la venta de títulos integrados de transporte del STI.

Ingresos por transferencias de contrato programa

El detalle de las transferencias con relación al contrato programa se presenta en el siguiente cuadro:

Transferencias contrato programa	2005	2006	2007
Transferencias Administración General del Estado	118.965	136.260	148.700
Transferencias Generalidad de Cataluña	150.555	157.717	185.535
Transferencias Ayuntamiento de Barcelona	66.539	69.863	79.366
Transferencias Entidad Metropolitana del Transporte	54.461	57.136	64.813
Total Ingresos por transferencias contrato programa	390.520	420.976	478.414

Importes en miles de euros.

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

8. La cuenta Transferencias de comunidades autónomas que la ATM recoge en la Cuenta de pérdidas y ganancias hace referencia, únicamente, a la Generalidad de Cataluña.

Los ingresos anteriormente detallados incluyen los importes que las diferentes administraciones han previsto en sus presupuestos de 2005, 2006 y 2007 para transferir a la ATM en concepto de contrato programa, pero también incorporan las pertinentes regularizaciones contables que requiere la periodificación de los ingresos para aplicar correctamente los criterios de devengo y correlación de ingresos y gastos, así como las regularizaciones que las liquidaciones finales de los contratos programa han generado.

De los importes totales del cuadro anterior se desprende un aumento de los ingresos por transferencias, entre 2005 y 2006, de 30,46 M€, y entre 2006 y 2007, de 57,44 M€.

Ingresos por venta de servicios

Los incrementos interanuales de los ingresos en concepto de Ventas por servicios han sido similares en los últimos ejercicios. Así, el aumento entre el ejercicio 2005 y el 2006 ha sido de 39,83 M€ y, entre el 2006 y el 2007, de 38,87 M€. Los principales importes de ingresos por este concepto, y también de incrementos interanuales, son los referentes a la venta de títulos de transporte del STI, de acuerdo con el siguiente detalle:

Ventas por servicios	2005	2006	2007
Venta de títulos de transporte del STI	321.004	346.983	366.083
Repercusión de gastos de gestión del STI a operadores	19.429	21.189	22.038
Venta de espacios publicitarios	180	169	312
Prestación de servicios trenes	-	12.104	30.878
Total ingresos de Ventas por servicios	340.613	380.445	419.311

Importes en miles de euros.

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

Los ingresos de la recaudación por venta de títulos habían presentado en 2005 un aumento del 7,2% respecto de 2004. En 2006, los incrementos porcentuales respecto del ejercicio anterior han sido del 8,1%, y, en 2007, del 5,5%. Estos ingresos provienen de un total de títulos integrados vendidos de 38.885.200 en 2005, 39.781.314 en 2006 y 40.525.593 en 2007.

La otra tipología de ingreso a destacar por su evolución es la Prestación de servicios trenes. Este concepto corresponde a los ingresos por el hecho de refacturar a FMB el coste de las operaciones de arrendamiento de trenes fabricados por CAF y ALSTOM, operaciones ya analizadas en informes de ejercicios anteriores. Cabe destacar que FMB no debe hacer efectivo este ingreso sino que la ATM lo compensa con la subvención que abona a FMB, subvención que forma parte de los recursos del contrato programa por el concepto del *renting* de trenes.⁹

9. En el informe correspondiente al ejercicio 2005, concretamente en los epígrafes 5.3.1, 5.3.2 y 5.3.3, ya se hizo referencia a los convenios entre la ATM y FMB donde las partes convienen la cesión de trenes, la refacturación del coste soportado por la ATM y la compensación de los importes refacturados con las aportaciones del contrato-programa (excepto por el IVA que FMB sí debe pagar a la ATM).

De acuerdo con los calendarios de pagos de las diferentes operaciones de *renting*, la refacturación de la ATM a FMB se inicia en 2006 con relación a la operación de arrendamiento de treinta y nueve trenes fabricados por CAF, con una anualidad de 12,10 M€. En 2007 el total de las anualidades refacturadas ha sido de 30,88 M€, ya que la segunda anualidad refacturada por la operación mencionada ha sido de 21,20 M€, y a dicho importe se añaden las primeras anualidades de las operaciones de arrendamiento de cincuenta trenes fabricados por ALSTOM y de diez trenes fabricados por CAF, 5,40 M€ y 4,28 M€, respectivamente.

Gastos de explotación

El incremento de los Gastos de explotación se concentra en el concepto de Transferencias a operadores públicos, que recoge las aportaciones de la ATM a los principales operadores de transporte (TMB y FGC) para que hagan frente a sus gastos según lo que prevé el contrato programa, y en el concepto de Trabajos realizados por otras empresas, que incluye los principales gastos por pagos a los operadores por el servicio de transporte público de viajeros del STI. También presenta incrementos interanuales significativos el concepto Arrendamientos.

Transferencias a operadores públicos

Los gastos por aportaciones a los dos principales operadores han aumentado en 2006 respecto de 2005 en 21,82 M€ y en 2007 respecto de 2006, en 40,62 M€. El detalle de la evolución ha sido el siguiente:

Operador	2005	2006	2007
TMB	225.932	246.421	286.193
FGC	50.194	51.524	52.375
Total gastos por Transferencias a operadores públicos	276.126	297.945	338.568

Importes en miles de euros.

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

Los incrementos entre 2005 y 2006 responden a la evolución de los importes y conceptos referentes al contrato programa 2005-2006 que, en la anualidad de 2006, incorpora las aportaciones a TMB (en concreto a FMB) por 12,10 M€, con relación a la primera anualidad de la operación de *renting* de los treinta y nueve trenes fabricados por CAF. Además, en el ejercicio 2006 también se aplican 7,17 M€ que quedaban pendientes de aplicar correspondientes al contrato programa 2002-2004.

Los incrementos entre 2006 y 2007 incorporan nuevas anualidades referentes a las operaciones de *renting* de trenes por un total de 30,88 M€. Además, en el ejercicio 2007 también se aplican 22,45 M€ que quedaban pendientes de aplicar correspondientes al contrato programa 2005-2006.

Trabajos realizados por otras empresas

En los ejercicios 2005, 2006 y 2007 los gastos por Trabajos realizados por otras empresas han sido de 336,81 M€, 363,85 M€ y de 383,05 M€. De estos importes la mayor parte

corresponde al gasto de la cuenta Servicio de transporte y distribución de viajeros, que recoge los importes que la ATM liquida mensualmente con los operadores del STI en función del volumen de viajeros transportados por cada uno de ellos, teniendo en cuenta la intermodalidad de los trayectos. El gasto de los ejercicios 2005, 2006 y 2007 de dicha cuenta ha sido de 306,12 M€, 331,63 M€ y 352,69 M€, respectivamente. Estos importes de gasto son el resultado de las validaciones totales efectuadas con títulos integrados en cada uno de los ejercicios, que han sido de 626.067.421 en 2005, de 644.655.435 en 2006 y de 662.926.964 en 2007. Los operadores que concentran los gastos por este concepto han presentado la siguiente evolución:

Operador	2005	2006	2007
FMB	135.211	144.860	155.368
TB	57.092	59.966	62.212
RENFE	40.451	43.741	43.539
FGC	34.023	38.044	40.455
TUSGSAL	8.783	9.342	10.136
Mohn, SL	3.599	4.385	5.128
Trambaix	3.791	4.998	5.706
Resto de operadores con importes inferiores a 5 M€	23.170	26.295	30.321
Total gastos por Servicio de transporte y distribución de viajeros	306.120	331.631	352.685

Importes en miles de euros.

Fuente: Elaborado por la Sindicatura de Cuentas según datos extraídos de los informes STI correspondientes al cierre de cada ejercicio.

Arrendamientos

La evolución que se observa en este gasto responde a las primeras anualidades que con relación a las operaciones de *renting* de trenes la ATM debe hacer efectivas a las correspondientes empresas arrendadoras. La anualidad de 2006 ha sido de 12,10 M€ y las de 2007, por un total de 30,88 M€.

Ingresos financieros

Los Ingresos financieros han aumentado notablemente en 2006 respecto a los de 2005, mientras que en 2007 se han mantenido en un importe ligeramente inferior al de 2006. La causa de este hecho es que, tal y como se ha dicho en el análisis de evolución del activo, en el ejercicio 2005 la AGE efectuó la totalidad de la aportación anual del contrato programa el 30 de diciembre, mientras que en los ejercicios 2006 y 2007 ha venido realizando la aportación anual dividida en mensualidades. Por lo tanto, en los ejercicios 2006 y 2007 las aportaciones mensuales de la AGE han generado un mayor nivel medio de disponible en cuentas bancarias a lo largo del año, lo que explica el aumento de los ingresos financieros respecto del ejercicio 2005.

Gastos financieros

Los Gastos financieros en concepto de Intereses de préstamos han presentado en los últimos ejercicios la siguiente composición:

Intereses de préstamos	2005	2006	2007
Intereses préstamo Royal Bank of Scotland (RBS)	3.312	5.862	6.191
Intereses <i>swap</i> Société Générale sobre el préstamo del RBS	116	(502)	(1.387)
Intereses pólizas de crédito	827	-	-
Total Intereses de préstamos	4.255	5.360	4.804

Importes en miles de euros.

Fuente: Elaborado por la Sindicatura de Cuentas según datos extraídos de la contabilidad y de la documentación facilitada por la ATM.

Además de la evolución al alza de los intereses del préstamo con el RBS se observa cómo en la evolución global de la cuenta tiene su importancia la evolución resultante del *swap*. Con relación al préstamo del RBS, formalizado el 11 de febrero de 2005, la ATM formalizó con Société Générale el 10 de junio de 2005 una operación de *swap*.¹⁰ La evolución de los tipos supuso que, en 2005, el *swap* generase a la ATM un mayor coste financiero por 0,12 M€, mientras que en 2006 y en 2007 ya obtuvo liquidaciones positivas del *swap* que generaron ingresos financieros de 0,50 M€ y de 1,39 M€, respectivamente.

2.4.2. Observaciones a la Cuenta de pérdidas y ganancias resultantes de la fiscalización

De la fiscalización de las cuentas anuales de los ejercicios 2006 y 2007 han resultado observaciones relacionadas con varias partidas de ingresos y de gastos que se presentan a continuación:

Gastos de personal

El total de los gastos de personal en los ejercicios 2006 y 2007 en comparación con el del ejercicio 2005 es el siguiente:

Gastos de personal	2005	2006	2007
Sueldos y salarios (a)	1.251	1.369	1.469
Indemnizaciones por razón de servicio (b)	23	-	-
Cotizaciones sociales a cargo de la entidad	253	276	284
Otros gastos sociales	44	47	63
Total Gastos de personal	1.571	1.692	1.816

Importes en miles de euros.

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

Notas:

- El gasto por Sueldos y salarios incluye las retribuciones a los miembros del Consejo de Administración y del Comité Ejecutivo (30.408 € en 2005, 30.770 € en 2006 y 31.494 € en 2007).
- Las Indemnizaciones por razón de servicio son gastos por dietas y locomoción (avión, taxi, alquiler de coche). A partir de 2006, el gasto por este concepto se incluye formando parte de las cuentas de la partida de Comunicaciones. Estos gastos, que en 2005 fueron de 23.196 €, en 2006 han sido de 25.656 € y en 2007, de 37.555 €.

10. En el informe referente al ejercicio 2005, en concreto en el epígrafe 2.3.7 se subrayaron las características generales de la operación de *swap*. Hay que recordar que con esta operación la ATM asume el pago de un tipo fijo del 2,361% anual, y la Société Générale, el de un tipo del euríbor a tres meses.

Se observa un incremento del gasto por Sueldos y salarios tanto en 2006 como en 2007. Con relación a dicho incremento hay que tener en cuenta, por una parte, que la plantilla media que en 2005 era de 28,75 trabajadores ha pasado a 30,58 trabajadores en 2006 y a 30,67 trabajadores en 2007. Además, se ha observado que se ha superado el límite máximo establecido en la Ley de presupuestos de la Generalidad de Cataluña, ya que se ha aplicado un incremento del 2,8% en 2006 y del 4,3% en 2007, porcentajes que corresponden al Índice de precios al consumo (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 la mencionada entidad, en los que se ajustaba el incremento interanual al IPC de Cataluña. Estos incrementos contravienen a los límites máximos de aumento de la masa salarial establecidos en la Ley de presupuestos de la Generalidad de 2006, artículo 23, y de 2007, artículo 24.¹¹

Transferencias corrientes a otras empresas y Transferencias de capital a empresas privadas

Tal y como se señaló también en el informe correspondiente al ejercicio 2005, se ha observado que dentro de los gastos por transferencias corrientes se incluye determinada tipología de gasto relacionado con las obras de los sistemas tranviarios (Trambaix y Trambesòs) que correspondería imputar como gasto por transferencias de capital. En concreto:

- La tarifa técnica que la ATM paga a los operadores del Trambaix y del Trambesòs incluye un componente destinado a hacer frente a la parte de inversión de los proyectos constructivos para la que no se aprobó financiación específica de la Generalidad. Este componente, que en 2005 se cuantificó en 6,91 M€, para 2006 es de 6,93 M€ y, en 2007, de 6,95 M€.
- El coste que no había sido previsto anteriormente para expropiaciones y para la adecuación de determinadas zonas que en 2005 se cuantificó en 1,70 M€, para 2006 es de 0,21 M€ y en 2007, de 0,66 M€.
- El mayor coste del Trambaix que surgió entre enero de 2002 y diciembre de 2003 con relación a los primeros proyectos complementarios, con modificaciones de proyecto y con otras regularizaciones, dio lugar a la formalización de un convenio entre la ATM y la

11. Como hecho posterior hay que mencionar que a raíz del pacto firmado el 17 de noviembre de 2009 entre los representantes de la ATM y los delegados del personal se acuerda dejar sin efecto, con efectos desde el 1 de enero de 2009, el pacto de revisión anual que incrementaba los salarios según el IPC interanual de Cataluña y cualquier otro pacto que contravenga a la limitación máxima en aplicación de la Ley de presupuestos de la Generalidad de Cataluña. El análisis más concreto de estos hechos será objeto de un análisis y explicación más detallados en el próximo informe de la ATM, correspondiente a los ejercicios 2008 y 2009.

empresa adjudicataria, el cual preveía el pago en tres anualidades entre 2004 y 2006. La anualidad de 2005 fue de 2,39 M€ y la de 2006, de 1,99 M€.

Debe hacerse una imputación homogénea de los gastos y clasificarlos según el concepto al que se refieren. Así, de los importes anteriormente detallados, se han imputado gastos por transferencias corrientes por un total de 11 M€ en 2005, de 9,13 M€ en 2006 y de 7,61 M€ en 2007 que, de acuerdo con el concepto por el que se otorga la transferencia, correspondía haber imputado como transferencias de capital.

Imputación de las cuotas del arrendamiento de trenes

Como se indicó en anteriores informes, la Sindicatura entiende que la imputación contable de las operaciones de arrendamiento para el suministro de trenes fabricados por CAF y ALSTOM tendría que diferenciar la parte que corresponde a coste financiero. En el ejercicio 2006 y 2007 vencen las primeras cuotas referentes a estas operaciones que, como se ha dicho en el anterior epígrafe 2.4.1, han dado lugar a unos gastos por arrendamientos por un importe de 12,10 M€ en 2006 y de 30,88 M€ en 2007.

En 2006 las cuotas vencidas no incorporaban coste financiero, pero las de 2007 sí. Este coste de 9,94 M€ se ha contabilizado formando parte del total de 30,88 M€ cuando debería haberse contabilizado diferenciadamente, como gasto financiero.

2.5. HECHOS POSTERIORES: LIQUIDACIÓN DEL CONTRATO PROGRAMA 2005-2006 Y FORMALIZACIÓN DEL CONTRATO PROGRAMA 2007-2008

A continuación se analiza, como principales hechos posteriores referentes a los contratos-programa, la liquidación del contrato programa 2005-2006, en marzo de 2008, y la formalización del nuevo contrato programa 2007-2008, en abril de 2008.

2.5.1. Liquidación del contrato programa 2005-2006: Informe de la IGAE de 28 de marzo de 2008

El informe de la IGAE de 28 de marzo de 2008 tiene como objeto liquidar el contrato programa 2005-2006, realizando el control financiero de la propuesta de liquidación del Acta de la reunión de la Comisión de Seguimiento de 18 de junio de 2007.

La IGAE ha detectado una diferencia de 13.634€. Así, la propuesta de liquidación recogía un total de necesidades brutas de 1.717,14 M€ (véase el epígrafe 2.6.2 del informe 6/2009) que finalmente la IGAE ha cuantificado en 1.717,12 M€. La diferencia responde a gasto por IVA incorporado erróneamente, ya que no representa más necesidades del sistema. Este IVA, relacionado con el servicio de autobuses de gestión indirecta de la Dirección General

de Puertos y Transportes (DGPT) y, concretamente, con relación a gastos del Sistema de ayuda a la explotación (SAE), no representa gasto para la ATM ya que se lo puede deducir.

De acuerdo con ello, 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)	1.023.662	1.023.662	-
FGC	249.742	249.742	-
Servicio de autobuses EMT (gestión indirecta)	171.955	171.955	-
Servicio de autobuses DGPT (gestión indirecta)	92.412	92.398	(14)
Trambaix	95.107	95.107	-
Trambesòs	69.111	69.111	-
RENFE	6.500	6.500	-
ATM (gastos de funcionamiento e inversión)	8.646	8.646	-
Total necesidades	1.717.135	1.717.121	(14)

Importes en miles de euros.

Fuente: Elaborado por la Sindicatura de Cuentas a partir del Informe de la IGAE de 20 de febrero de 2008.

Además, el informe de la IGAE actualiza los demás datos teniendo en cuenta la diferencia anterior y llega finalmente a valorar el exceso de aportaciones de las administraciones en 21,11 M€ (la propuesta de liquidación recogía 21,10 M€). Este exceso lo forman, por una parte, una falta de aportaciones de la AGE de 10,18 M€ que queda cubierta con creces con el exceso de aportaciones, de 31,29 M€, de las administraciones consorciadas (Generalidad de Cataluña, Ayuntamiento de Barcelona y EMT).

En el análisis del contrato programa 2007-2008 (véase el epígrafe siguiente) se menciona la forma en que se ha incorporado el saldo de 31,28 M€¹² de exceso de las administraciones consorciadas y cómo se ha liquidado la aportación de 10,18 M€ de defecto de la AGE.

2.5.2. Contrato programa 2007-2008: datos principales

El contrato programa para el periodo 2007-2008 se firmó el 8 de abril de 2008. En este contrato programa se prevén las necesidades de los diferentes operadores del sistema (para reequilibrar la cuenta de explotación, para financiar determinadas inversiones, para amortizar la deuda, para compensar la adhesión al STI, etc.) según el siguiente resumen:

12. El contrato-programa 2007-2008, de fecha 8 de abril de 2008, cuando establece los importes de recursos a aplicar procedentes del contrato-programa 2005-2006, recoge los de la propuesta de liquidación de la Comisión de Seguimiento de 18 de junio de 2007. Eso ha sido así pese a que el informe final de liquidación del contrato-programa 2005-2006 de la IGAE es de fecha 28 de marzo de 2008 y presenta unas pequeñas diferencias respecto de la propuesta mencionada, concretamente de 13.634 € que suponen, como ya se ha dicho, una liquidación final de la Cuenta reserva del contrato-programa de 21,11 M€, y un exceso de aportaciones de las administraciones consorciadas de 31,29 M€, en lugar de los 21,10 M€ y 31,28 M€ de la propuesta de la Comisión de Seguimiento. No obstante, posteriormente la ATM ha regularizado de forma correcta los 13.634 €.

SINDICATURA DE CUENTAS DE CATALUÑA — INFORME 31/2010

Operador o tipología de transporte	2007	2008	Total
TMB (FMB y TB)	597.874	675.552	1.273.426
FGC	131.244	143.765	275.009
Servicio de autobuses EMT (gestión indirecta)	116.432	118.198	234.630
Servicio de autobuses DGPT (gestión indirecta)	52.225	59.784	112.009
Trambaix	49.195	51.317	100.512
Trambesòs	42.125	44.057	86.182
RENFE	4.071	7.300	11.371
ATM (gastos de funcionamiento e inversión)	4.196	2.879	7.075
AMTU	23.784	28.455	52.239
Total necesidades	1.021.146	1.131.307	2.152.453

Importes en miles de euros.

Fuente: Elaborado por la Sindicatura de Cuentas según datos extraídos del contrato programa 2007-2008.

En el contrato programa se prevé también la financiación de las anteriores necesidades según el detalle de ingresos tarifarios obtenidos por los operadores y procedentes de los usuarios, y el detalle de aportaciones de las diferentes administraciones públicas que se presenta a continuación:

Origen de los recursos	Total 2007-2008
Ingresos tarifarios:	946.085
TMB (FMB y TB)	619.455
FGC	117.367
Autobuses EMT	84.671
Autobuses DGPT	61.229
Trambaix	13.915
Trambesòs	5.709
AMTU	43.739
Imputación de la devolución de IVA consecuencia de la Sentencia del TSJUE:	75.438
Administración General del Estado	15.009
Administraciones consorciadas	60.429
Aportaciones de las administraciones:	1.130.930
Administración General del Estado	284.129
Generalidad de Cataluña	517.780
Ayuntamiento de Barcelona	168.155
Entidad Metropolitana del Transporte	160.866
Total recursos	2.152.453

Importes en miles de euros.

Fuente: Elaborado por la Sindicatura de Cuentas según datos extraídos del contrato programa 2007-2008.

El contrato programa 2007-2008 detalla las aportaciones de las administraciones públicas del siguiente modo:

Administraciones públicas	Consignaciones presupuestarias para el CP 2007-2008	Saldos del CP 1995-1997	Saldos del CP 2005-2006	Totales
Administración General del Estado	284.129	-	-	284.129
Administraciones consorciadas:	812.273	3.248	31.280	846.801
Generalidad de Cataluña	496.079	3.248	18.453	517.780
Ayuntamiento de Barcelona	161.973	-	6.182	168.155
Entidad Metropolitana del Transporte	154.221	-	6.645	160.866
Totales	1.096.402	3.248	31.280	1.130.930

Importes en miles de euros.

Fuente: Elaborado por la Sindicatura de Cuentas según datos extraídos del contrato programa 2007-2008.

El saldo incorporado referente al contrato programa 1995-1997 corresponde a aportaciones concretas que la Generalidad de Cataluña había realizado a TMB entre 1995 y 1997. Los 3,25 M€ han aflorado en este contrato programa 2007-2008 después de verificar en la contabilidad de TMB que las necesidades reales de esos ejercicios habían sido inferiores a los importes recibidos.

En cuanto a los saldos incorporados procedentes de la liquidación del contrato programa 2005-2006, se observa que la previsión del contrato programa 2007-2008 establece que se incorpore a este nuevo contrato programa el total de 31,28 M€ de exceso de aportaciones de las administraciones consorciadas resultante de la liquidación de ese contrato programa. En concreto, se prevé aplicar el exceso según las siguientes anualidades: 2007, 21,10 M€ y 2008, 10,18 M€. Hay que destacar que el saldo neto de la cuenta reserva del contrato programa 2005-2006 lo liquidó la ATM por 21,10 M€ ya que, si bien las aportaciones de las administraciones consorciadas presentaron el exceso mencionado, la AGE presentó un defecto de 10,18 M€. Se ha observado cómo la AGE ha aportado este último importe en el ejercicio 2008, y ha cubierto de este modo dicho defecto de aportaciones.

3. LIQUIDACIONES PRESUPUESTARIAS

Desde el ejercicio 2006 el presupuesto de la ATM se publica a título informativo en la Ley de presupuestos de la Generalidad de Cataluña, concretamente formando parte de los estados de ingresos y de gastos de consorcios.

La Ley 20/2005, de 29 de diciembre, de presupuestos de la Generalidad de Cataluña para 2006 incluye el presupuesto de la ATM por un total de 852,32 M€ tanto en el estado de gastos como en el de ingresos. El presupuesto para 2006 había sido aprobado por el Consejo de Administración de la ATM el 24 de octubre de 2005.

La Ley 4/2007, de 4 de julio, de presupuestos de la Generalidad de Cataluña para 2007, incluye el presupuesto de la ATM por un total de 960,83 M€ tanto en el estado de gastos como en el de ingresos. El Consejo de Administración de la ATM acordó, el 11 de diciembre de 2006, prorrogar el presupuesto inicial de 2006 para el año 2007, hasta que no se aprobase el nuevo presupuesto de la Generalidad para 2007, momento en el que debería aprobarse definitivamente el presupuesto para 2007. El Consejo de Administración acordó, el 9 de julio de 2007, la aprobación del presupuesto de la ATM para 2007.

A continuación se muestran las liquidaciones del presupuesto del ejercicio 2006 y del presupuesto del ejercicio 2007 presentadas por la ATM.

Liquidación del presupuesto 2006

	Consignación inicial (A)	Modificaciones (B)	Consignación definitiva (C=A+B)	Derechos liquidados (D)	Derechos recaudados (E)	Pendiente de cobro (F=D-E)	Estado de ejecución	
							(G=C-D)	(H=Dx100/C) %
3. Tasas y otros ingresos	349.297.600	31.087.298	380.384.898	380.475.037	380.349.842	125.195	(90.139)	100,0
4. Transferencias corrientes	467.698.000	600.000	468.298.000	468.298.000	393.232.583	75.065.417	0	100,0
5. Ingresos patrimoniales	100.000	0	100.000	998.339	998.339	0	(898.339)	998,3
7. Transferencias de capital	35.223.839	0	35.223.839	35.223.839	35.223.839	0	0	100,0
8. Remanente de Tes. fin. IRC	0	16.546.304	16.546.304	0	0	0	16.546.304	0,0
Total ingresos	852.319.439	48.233.602	900.553.041	884.995.215	809.804.603	75.190.612	15.557.826	98,3
	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	
							(G=C-D)	(H=Dx100/C) %
1. Personal	1.700.500	0	1.700.500	1.659.755	1.637.637	22.118	40.745	97,6
2. Compra bienes y servicios	347.162.505	33.450.363	380.612.868	378.015.843	376.968.146	1.047.697	2.597.025	99,3
3. Gastos financieros	5.787.200	0	5.787.200	5.325.704	5.325.704	0	461.496	92,0
4. Transferencias corrientes	411.640.000	11.212.985	422.852.985	415.456.271	357.187.704	58.268.567	7.396.714	98,2
6. Inversiones	1.083.395	432.239	1.515.634	420.653	406.488	14.165	1.094.981	27,8
7. Transferencias capital	36.223.839	3.136.265	39.360.104	34.865.001	34.865.001	0	4.495.103	88,6
9. Pasivos financieros	48.722.000	1.750	48.723.750	48.723.750	48.723.750	0	0	100,0
Total gastos	852.319.439	48.233.602	900.553.041	884.466.977	825.114.430	59.352.547	16.086.064	98,2

Importes en euros.

Fuente: Liquidación presentada por la ATM.

Liquidación del presupuesto 2007

	Consignación inicial (A)	Modificaciones (B)	Consignación definitiva (C=A+B)	Derechos liquidados (D)	Derechos recaudados (E)	Pendiente de cobro (F=D-E)	Estado de ejecución	
							(G=C-D)	(H=Dx100/C) %
3. Tasas y otros ingresos	415.267.302	13.372.095	428.639.397	425.967.722	422.379.357	3.588.365	2.671.675	99,4
4. Transferencias corrientes	505.718.000	3.700.000	509.418.000	509.439.100	418.558.416	90.880.684	(21.100)	100,0
5. Ingresos patrimoniales	70.000	0	70.000	806.354	806.354	0	(736.354)	1151,9
7. Transferencias de capital	39.775.069	647.324	40.422.393	40.422.393	40.422.393	0	0	100,0
8. Remanente de Tes. fin. IRC	0	20.775.183	20.775.183	0	0	0	20.775.183	0,0
Total ingresos	960.830.371	38.494.602	999.324.973	976.635.569	882.166.520	94.469.049	22.689.404	97,7
	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	
							(G=C-D)	(H=Dx100/C) %
1. Personal	1.787.000	0	1.787.000	1.713.617	1.690.173	23.444	73.383	95,9
2. Compra bienes y servicios	412.999.017	8.292.158	421.291.175	415.616.915	414.796.177	820.738	5.674.260	98,6
3. Gastos financieros	4.697.200	210.652	4.907.852	4.906.898	4.906.858	40	954	100,0
4. Transferencias corrientes	452.528.000	25.645.806	478.173.806	472.282.458	397.272.151	75.010.307	5.891.348	98,7
6. Inversiones	1.235.085	670.666	1.905.751	655.041	369.817	285.224	1.250.710	34,4
7. Transferencias capital	38.861.069	3.674.570	42.535.639	40.937.543	40.733.650	203.893	1.598.096	96,2
9. Pasivos financieros	48.723.000	750	48.723.750	48.723.750	48.723.750	0	0	100,0
Total gastos	960.830.371	38.494.602	999.324.973	984.836.222	908.492.576	76.343.646	14.488.751	98,5

Importes en euros.

Fuente: Liquidación presentada por la ATM.

De las liquidaciones presupuestarias se desprende lo siguiente:

- En el ejercicio 2006, Resultado presupuestario positivo de 0,53 M€, como consecuencia de los mayores derechos liquidados que obligaciones reconocidas.
- En el ejercicio 2007, Resultado presupuestario negativo de 8,20 M€, como consecuencia de los menores derechos liquidados que obligaciones reconocidas.

Además, la ATM presenta los Resultados presupuestarios ajustados, positivos para los dos ejercicios, de 1,91 M€ y de 2,68 M€, respectivamente, consecuencia de los siguientes ajustes:

	2006	2007
Resultado presupuestario	528	(8.200)
Gastos financiados con remanentes líquidos de tesorería	9.114	17.313
Desviaciones positivas de financiación	(7.733)	(6.428)
Resultado presupuestario ajustado	1.909	2.684

Importes en miles de euros.

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

Respecto a los ajustes anteriormente detallados deben hacerse los siguientes comentarios:

- Los ajustes positivos de 9,11 M€ y 17,31 M€ corresponden a gastos por obligaciones reconocidas en el mismo ejercicio corriente pero financiados con derechos ya reconocidos en ejercicios anteriores.
- Los ajustes negativos de 7,73 M€ y 6,43 M€ corresponden a ingresos por derechos liquidados en el ejercicio corriente, principalmente por aportaciones de diferentes administraciones con relación a las cuales aún no se ha reconocido la correspondiente obligación.

Para la fiscalización de la liquidación presupuestaria se han conciliado los importes liquidados (derechos liquidados 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 Pendiente de cobro y 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 epígrafes siguientes.

3.1. MODIFICACIONES PRESUPUESTARIAS

Como resultado de la fiscalización de los expedientes de modificación del presupuesto de los ejercicios 2006 y 2007 se han elaborado los siguientes cuadros:

Modificaciones 2006

Estado de ingresos	M1	M2	M3	M4	M5	M6	Totales
Capítulo 3	-	12.103.894	-	18.983.404	-	-	31.087.298
Capítulo 4	200.000	-	-	-	400.000	-	600.000
Capítulo 5	-	-	-	-	-	-	-
Capítulo 7	-	-	-	-	-	-	-
Capítulo 8	-	-	1.750	-	-	16.544.554	16.546.304
Totales	200.000	12.103.894	1.750	18.983.404	400.000	16.544.554	48.233.602
Estado de gastos							
Capítulo 1	-	-	-	-	-	-	-
Capítulo 2	(100.000)	12.103.894	-	18.983.404	-	2.463.065	33.450.363
Capítulo 3	-	-	-	-	-	-	-
Capítulo 4	300.000	-	-	-	-	10.912.985	11.212.985
Capítulo 6	-	-	-	-	-	432.239	432.239
Capítulo 7	-	-	-	-	400.000	2.736.265	3.136.265
Capítulo 9	-	-	1.750	-	-	-	1.750
Totales	200.000	12.103.894	1.750	18.983.404	400.000	16.544.554	48.233.602

Importes en euros.

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

Modificaciones 2007

Estado de ingresos	M1	M2	M3	M4	M5	M6	M7	M8	M9	M10	M11	Totales
Capítulo 3	-	3.189.000	-	-	3.248.000	-	-	-	-	6.935.095	-	13.372.095
Capítulo 4	-	-	-	1.100.000	-	100.000	2.500.000	-	-	-	-	3.700.000
Capítulo 5	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Capítulo 7	147.324	-	500.000	-	-	-	-	-	-	-	-	647.324
Capítulo 8	-	5.160.047	-	-	-	-	-	-	750	-	15.614.386	20.775.183
Totales	147.324	8.349.047	500.000	1.100.000	3.248.000	100.000	2.500.000	-	750	6.935.095	15.614.386	38.494.602
Estado de gastos												
Capítulo 1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Capítulo 2	-	(226.600)	-	-	-	100.000	-	-	-	6.935.095	1.483.663	8.292.158
Capítulo 3	-	-	-	-	-	-	-	210.652	-	-	-	210.652
Capítulo 4	-	8.906.476	-	1.100.000	3.248.000	-	2.500.000	(210.652)	-	-	10.101.981	25.645.805
Capítulo 6	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	670.666	670.666
Capítulo 7	147.324	(330.829)	500.000	-	-	-	-	-	-	-	3.358.076	3.674.571
Capítulo 9	-	-	-	-	-	-	-	-	750	-	-	750
Totales	147.324	8.349.047	500.000	1.100.000	3.248.000	100.000	2.500.000	-	750	6.935.095	15.614.386	38.494.602

Importes en euros.

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

Para los dos ejercicios hay que destacar la modificación presupuestaria en el estado de ingresos, que recoge la incorporación de remanentes existentes a finales del ejercicio anterior. En 2006, la M6 por 16,54 M€ y, en 2007, la M11 por 15,61 M€. Estas incorporaciones 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 gastos. Así, se han incrementado créditos en partidas de gasto del capítulo 4, básicamente en las referentes a Liquidaciones de contrato programa 2002-2004 y 2005-2006, por un total de 10,80 M€ en 2006, y a Liquidaciones de contrato programa 2005-2006 por 10,10 M€ en 2007.

También en los dos ejercicios es significativa la modificación presupuestaria que recoge la ampliación de crédito de la partida que, dentro del capítulo 3 de ingresos, recoge la venta de títulos que genera el STI, en 2006 la M4 y en 2007 la M10. Así, esta partida, que sirve para financiar los gastos de los operadores, fue presupuestada inicialmente por 328 M€ en el ejercicio 2006 y por 359 M€ en el ejercicio 2007. Al final de cada ejercicio la ATM, al disponer de toda la información proveniente del STI, decidió incrementar la partida del capítulo 3 del Estado de ingresos en 18,98 M€ en 2006 y en 6,94 M€ en 2007. La previsión de obtención de mayores ingresos dio lugar a un incremento de los gastos relacionados con el STI, concretamente en la partida Servicios de transporte del capítulo 2 de gastos.

Aparte de estas modificaciones hay que destacar también las siguientes:

- En el ejercicio 2006, la modificación M2: la firma, el 25 de julio de 2006, del convenio regulador de los aspectos económico-administrativos de la cesión de la ATM a FMB de los treinta y nueve trenes fabricados por CAF supone un crédito extraordinario por la refacturación a FMB (ingreso de capítulo 3) del coste del alquiler que la ATM paga a la arrendadora (gasto de capítulo 2) y que en 2006 ha sido de 12,10 M€.
- En el ejercicio 2007 la modificación M2: esta modificación es consecuencia de la propuesta de liquidación de la Comisión de Seguimiento de junio de 2007, respecto del contrato programa 2005-2006, y se hace para adecuar las partidas presupuestarias a la propuesta. La adecuación ha supuesto incrementar ingresos en 8,35 M€ (capítulo 3, 3,19 M€, por reintegros de ejercicios cerrados, y capítulo 8, 5,16 M€, por incorporación de remanentes de tesorería del ejercicio anterior). Junto con la disminución de ciertas partidas de gasto excedentario de los capítulos 2 y 7, esta generación de ingresos ha permitido adecuar también las partidas de gasto del capítulo 4, incrementándolas en 8,91 M€ para hacer frente a las necesidades de la propuesta de liquidación de gastos del contrato programa 2005-2006.

El análisis de las modificaciones da un resultado satisfactorio en cuanto al cumplimiento de la legalidad. Además, de acuerdo con el Reglamento de régimen interno de la ATM, la aprobación de las modificaciones de crédito es competencia del Consejo de Adminis-

tración y del Comité Ejecutivo. Las Bases de ejecución del presupuesto de 2006 y de 2007 prevén (como ya lo hacían las del presupuesto de 2005) límites cuantitativos a la competencia de los mencionados órganos para la aprobación de modificaciones de crédito, y también limitaciones según la tipología de la modificación. También prevén límites a la posibilidad de que estos órganos deleguen la competencia en el director general. Del análisis realizado se puede concluir que las modificaciones presupuestarias de 2006 y de 2007 han sido aprobadas por el órgano correspondiente según los límites mencionados. Se considera correcto el establecimiento de estos límites.

3.2. GRADO DE EJECUCIÓN Y ANÁLISIS DE LAS DESVIACIONES PRESUPUESTARIAS

El grado de ejecución del presupuesto de 2006 respecto a las consignaciones definitivas ha sido del 98,3% en cuanto a los derechos liquidados y del 98,2% respecto de las obligaciones reconocidas. En 2007 estos porcentajes han sido del 97,7% y del 98,5%, respectivamente.

El Resultado presupuestario de 2006, con un superávit de 0,53 M€, resulta de unos derechos liquidados de 885 M€ frente a las obligaciones reconocidas de 884,47 M€.

El Resultado presupuestario de 2007, con un déficit de 8,20 M€, resulta de unos derechos liquidados de 976,64 M€ frente a las obligaciones reconocidas de 984,84 M€.

Sin embargo, tal y como se ha destacado anteriormente, el resultado presupuestario, una vez ajustado para homogeneizar los diferentes componentes que lo forman, es positivo en los dos ejercicios por 1,91 M€ en 2006 y por 2,68 M€ en 2007.

En este epígrafe se analizan las principales desviaciones presupuestarias de los ejercicios 2006 y 2007, tanto en cuanto a ingresos como en cuanto a gastos.

3.2.1. Desviaciones en ingresos

Las desviaciones globales por los menores ingresos liquidados que presupuestados, de 15,56 M€ en 2006 y de 22,69 M€ en 2007, son debidas, fundamentalmente, a las desviaciones en el capítulo 8, Remanentes de tesorería, e incorporación de remanentes de crédito (IRC) que han sido de 16,55 M€ en 2006 y de 20,78 M€ en 2007.

En 2007 la desviación global también está producida por una desviación en el capítulo 3, Tasas y otros ingresos, de 2,67 M€ por los menores derechos liquidados que los previstos en la consignación definitiva.

- Respecto a las desviaciones del capítulo 8 hay que destacar que la incorporación de remanentes de crédito y la aplicación del remanente de tesorería son modificaciones presupuestarias relativas a la incorporación al presupuesto del ejercicio de unos recursos por derechos que ya han sido reconocidos en ejercicios anteriores. Por lo tanto, no tienen que ser reconocidos nuevamente como derechos del ejercicio corriente. Estos recursos ya reconocidos en ejercicios anteriores financian gastos del ejercicio que, como se ha mencionado anteriormente, dan lugar al ajuste positivo entre el Resultado presupuestario y el resultado presupuestario ajustado.
- En 2007 la desviación de 2,67 M€ de menores derechos liquidados que consignaciones definitivas se produce, en su mayor parte, 1,94 M€, en la partida Prestación otros servicios, con relación a los ingresos por refacturar a FMB en 2007 por el coste del alquiler de trenes fabricados por ALSTOM. Eso ha sido así porque en la consignación presupuestaria no se habían tenido en cuenta las últimas actualizaciones entre las partes, de septiembre de 2006, que, en aquellos momentos, supusieron una reducción de la cuota de alquiler prevista.

3.2.2. Desviaciones en gastos

Las desviaciones globales por los menores gastos liquidados que presupuestados, de 16,09 M€ en 2006 y de 14,49 M€ en 2007, presentan como componentes más significativos las desviaciones en el capítulo 4 Transferencias corrientes, de 7,40 M€ en 2006 y 5,89 M€ en 2007.

Además, también presentan importes significativos las desviaciones que se producen en 2006 en el capítulo 7, Transferencias de capital, por 4,50 M€, y en 2007, en el capítulo 2, Compra de bienes y servicios por 5,67 M€.

- Capítulo 4, Transferencias corrientes: La desviación en este capítulo presenta importes significativos en los dos ejercicios.

En el ejercicio 2006, la desviación de 7,40 M€ que presenta este capítulo tiene como principal componente la desviación de 3,63 M€ de la partida Cuenta reserva contrato programa 2005-2006. La consignación definitiva en esta partida recogía remanentes procedentes de 2005 e incorporados como créditos afectados por los 3,63 M€. Sin embargo, al final de 2006 aún no se habían llevado a cabo los correspondientes gastos.

En el ejercicio 2007, la desviación de 5,89 M€ tiene como principal componente la desviación de 3,65 M€ con relación a las tarifas técnicas que la ATM paga al Trambaix y

al Trambesòs. Así, la tarifa técnica que ha tenido que pagar al Trambaix ha sido inferior a la presupuestada en 2,24 M€, y la que ha pagado al Trambesòs, en 1,41 M€.

- Capítulo 7, Transferencias de capital: La desviación de 4,50 M€ de este capítulo en el ejercicio 2006 tiene como componente principal la desviación de 3,37 M€ referente a las convocatorias anuales de ayudas a operadores de líneas de autobuses interurbanos para la renovación o ampliación de flotas y para la adecuación para personas con movilidad reducida.

Las previsiones en concepto de transferencias de capital por renovación de flotas eran de unos créditos definitivos de 3,97 M€ respecto de los cuales solo se han reconocido obligaciones por 0,60 M€. De estos créditos, previstos para que la ATM¹³ otorgue las ayudas mencionadas, resulta una desviación de 3,37 M€. Sin embargo, una parte de la desviación, 2,33 M€, a pesar de no haber llegado a la fase de reconocimiento de obligación, se encuentra en la de disposición de crédito ya que, si bien la ATM ha otorgado las subvenciones,¹⁴ los beneficiarios, o bien aún no han llevado a cabo la inversión o bien aún no la han justificado.

Además, dentro de los créditos definitivos de 3,97 M€ están incorporados los sobrantes de ejercicios anteriores de la parte financiada por el IMSERSO, por un importe de 0,83 M€, que tampoco han sido aplicados en el ejercicio, lo cual ha generado una desviación por el total incorporado.

- Capítulo 2, Compra de bienes y servicios: La desviación de 5,67 M€ que presenta este capítulo en el ejercicio 2007 se concentra fundamentalmente, por un total de 3,29 M€, en los dos conceptos siguientes:
 - Alquileres y cánones de material de transporte: Las cuotas para pagar en 2007 con relación a las operaciones de alquiler de trenes se habían previsto por un total de 32,82 M€ y finalmente han sido de 30,88 M€.¹⁵ Como ya se ha dicho en el epígrafe 3.2.1 la previsión del coste del arrendamiento que la ATM tenía que pagar a la arrendadora de los trenes fabricados por ALSTOM ha resultado finalmente superior al importe real por 1,94 M€. Así, si la desviación de ingresos analizada en aquel epígrafe era de menos ingreso real que el previsto por la menor refacturación a FMB del coste

13. Las subvenciones que por este concepto otorga la ATM se financian con fondos de la ATM provenientes del contrato-programa pero también con subvenciones de capital provenientes del IMSERSO. En concreto, de los créditos definitivos de 3,97 M€, 2,12 M€ provienen de fondos del contrato-programa y 1,85 M€, de aportaciones del IMSERSO.

14. Del total de 2,33 M€ de ayudas otorgadas por la ATM aún no justificadas por el beneficiario, una parte de 0,94 M€ corresponde a convocatorias de ayudas de ejercicios anteriores. Los 1,39 M€ restantes son las ayudas otorgadas de la convocatoria 2006 para las que, al ser otorgadas a finales de noviembre de 2006, los beneficiarios aún no han dispuesto de tiempo suficiente para poder llevar a cabo las inversiones objeto de las ayudas.

15. Del total de 30,88 M€ de cuotas de arrendamiento de trenes pagadas en 2007, 25,48 M€ corresponden a los trenes fabricados por CAF y 5,40 M€, a los fabricados por ALSTOM.

del arrendamiento, la desviación en este concepto del capítulo 2 de gasto recoge este menor coste facturado por la arrendadora de los trenes que ALSTOM ha fabricado para la ATM.

- Edición, comercialización y estudios: La desviación en esta partida ha sido de 1,35 M€. Este concepto de gasto incluye gastos generales del STI y de la ATM¹⁶ que después se refacturan a los operadores y comercializadores del Sistema. La desviación se produce por el hecho de que a la hora de presupuestar estos gastos se hace cuantificándolos de forma aproximada como un porcentaje de la venta de títulos prevista. De ahí ha resultado una previsión de 17,62 M€, mientras que el gasto real ha sido finalmente de 16,27 M€.

4. CONTRATACIÓN

4.1. LEGISLACIÓN APLICABLE Y ALCANCE TEMPORAL

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

La fiscalización de la contratación ha consistido en el análisis de los procedimientos de contratación utilizados respecto de los expedientes adjudicados en el ejercicio 2007. Este análisis incluye también el seguimiento de la ejecución en cuanto a coste y plazo.

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

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

16. Entre estos gastos hay que destacar los referentes a las comisiones por venta de títulos a pagar a operadores y comercializadores, los gastos de bobinas de papel y de edición para hacer los títulos, y otros como folletines horarios, trípticos, etc.

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

Para poder llevar a cabo la selección de los expedientes la ATM ha facilitado los listados del Registro de expedientes de contratos, los del Registro de contratos menores y los del Registro de convenios que recogen los contratos adjudicados y los convenios formalizados durante 2007.

En el siguiente cuadro figuran los principales datos que se han obtenido de los mencionados listados:

	Número de expedientes	Total importe adjudicado	
Contratos (a)	31	2.123	
- Adjudicados por procedimiento negociado	18	776	
- Adjudicados por procedimiento abierto	13	1.347	
Contratos menores (b)	251	1.082	
Total contratos adjudicados	282	3.205	
Convenios (c)	Número de expedientes	Total importe formalizado (c)	
		Gasto	Ingreso
Total convenios	75	980	317

Importes adjudicados y formalizados en miles de euros.

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

Notas:

- (a) Debe destacarse que, en lo que concierne a los treinta y un expedientes de contratos, dieciocho son contratos de consultoría y asistencia y trece son contratos de servicios.
- (b) Los contratos menores se definen en función de la cuantía y son aquellos inferiores a 12.020 € en el caso de contratos de consultoría y asistencia y en el de contratos de servicios, e inferiores a 30.051 € en el caso de contratos de obra.
- (c) Los convenios presentan tipologías varias (convenios marco, convenios de adhesión al STI, convenios de colaboración, etc.) y no en todos los casos generan importes a cobrar o pagar entre las partes. En los casos que se generan, pueden suponer para la ATM importes a pagar pero también a cobrar. Por este motivo se han recogido separadamente los totales de gasto o de ingreso que determinan el conjunto de convenios.

La muestra seleccionada se ha elaborado a partir de los siguientes criterios:

- Selección de la muestra de contratos: para obtener una muestra suficientemente representativa del total de los contratos adjudicados por los procedimientos abierto y negociado, por un importe de 2,12M€ se han seleccionado, para cada uno de los procedimientos, los cuatro expedientes con importes más significativos así como otro, escogido al azar, de cada procedimiento.

Como resultado de esta selección, la muestra, con un total de diez expedientes, está formada por cinco expedientes correspondientes a contratos adjudicados por el proce-

dimiento abierto y cinco expedientes correspondientes a contratos adjudicados por el procedimiento negociado. Estos diez expedientes forman una muestra de un importe adjudicado de 1,25 M€ de los que 0,81 M€ corresponden a contratos adjudicados por el procedimiento abierto y 0,44 M€, a contratos adjudicados por el procedimiento negociado. La muestra representa un 58,9% sobre el total de 2,12 M€ de los treinta y un contratos adjudicados en 2007.

- Selección de la muestra de contratos menores: también con la finalidad de obtener una muestra suficientemente representativa del total del importe de 1,08 M€ de contratos menores adjudicados, de los doscientos cincuenta y un expedientes, se han seleccionado los diecisiete de mayor importe. Se ha observado que estos diecisiete expedientes corresponden a trece proveedores. Además, se ha analizado el Registro de contratos menores y se ha ampliado la muestra con el resto de los expedientes que en 2007 se han adjudicado a estos trece proveedores, de modo que han resultado seleccionados otros veinte expedientes. Por último también se han seleccionado los expedientes de dos proveedores que no salían en la muestra con los criterios anteriores y que, cada uno de ellos, superaba en total los 45.000 € de contratos menores adjudicados en 2007, con lo cual se han seleccionado otros dieciséis expedientes.

Como resultado de esta selección, la muestra, con un total de cincuenta y tres expedientes de contratos menores correspondientes a quince proveedores, totaliza 0,40 M€ y representa un 37% del total de 1,08 M€.

- Selección de la muestra de convenios: los criterios de selección de la muestra de los convenios formalizados no se han centrado en obtener una cobertura sobre los importes de gasto o de ingreso, sino que, fundamentalmente, se han escogido de forma diversificada según su tipología y el concepto al que hacen referencia, teniendo en cuenta lo que se ha mencionado en la nota c del cuadro anterior.

La muestra seleccionada la forman un total de diez convenios, que representan un 13,3% del número de expedientes de convenios formalizados en el ejercicio 2007.¹⁷

4.2.2. Expedientes de contratación

El detalle de la muestra seleccionada de expedientes de contratación adjudicados en 2007 por los procedimientos abierto o negociado es el siguiente:

17. En el caso de los convenios no se calcula el porcentaje de la muestra según importes ya que hay convenios que generan ingresos, otros que generan gastos y otros que no generan ni ingresos ni gastos.

SINDICATURA DE CUENTAS DE CATALUÑA — INFORME 31/2010

	Adjudicatario	Importe adjudicado	Concepto
1	TEKIA Consultores Tecnológicos, SL	231.652	Redacción de la fase 1 del proyecto común de la implantación de la tarjeta sin contacto para la venta y validación en el transporte público en el seno de la integración tarifaria.
2	Técnica y Proyectos, SA	184.138	Asistencia técnica en el proceso de seguimiento, inspección y control de las obras e instalaciones, el mantenimiento y la calidad de la explotación de las redes tranviarias y asesoramiento para el seguimiento económico y la gestión y actualización contractual.
3	ACENS Technologies, SA	154.130	Externalización del sistema de ayuda a la explotación.
4	INECO Ingeniería y Economía del Transporte, SA	152.100	Estudio de dimensionamiento y localización de los aparcamientos de intercambio modal a las redes ferroviarias interurbanas operadas por RENFE y FGC.
5	TRN Ingeniería y Planificación de Infraestructuras, SA	85.000	Estudio de factibilidad técnica de la implantación de un modo ferroviario a plataformas reservadas para el transporte en autobús.
6	Hewlett-Packard Española, SA	171.281	Servicio de administración de los clústeres para la integración tarifaria, el Sistema de información geográfica y gestión documental (SIG-SGD), el Sistema de ayuda a la explotación (SAE) y el Plan de movilidad 2008.
7	Oracle Ibérica, SRL	156.487	Mantenimiento para 2008 del servicio de administración remota para la base de datos Oracle del Sistema de gestión de la integración tarifaria (SGIT), del Sistema de información geográfica y gestión documental (SIG-SGD) y del Sistema de ayuda a la explotación (SAE).
8	Oracle Ibérica, SRL	50.727	Mantenimiento y actualización de las licencias Oracle para el Sistema de gestión de la integración tarifaria (SGIT), Sistema de información geográfica y gestión documental (SIG-SGD) y Sistema de ayuda a la explotación (SAE).
9	INDRA Sistemas, SA	34.172	Mantenimiento del <i>software</i> del Sistema de gestión de la integración tarifaria (SGIT).
10	TEKIA Consultores Tecnológicos, SL	29.499	Elaboración de un plan marco para la implantación de una tarjeta sin contacto en la Región Metropolitana de Barcelona.
	Total muestra	1.249.186	

Importes en euros, IVA incluido.

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

De estos diez expedientes, los cinco primeros han sido adjudicados mediante procedimiento abierto, y los cinco últimos, mediante procedimiento negociado.

Esta muestra, además de representar el 58,9% del total del importe de los contratos no menores adjudicados en 2007, cubre el 59,9% del importe de los contratos adjudicados por procedimiento abierto y el 57,0% del importe de los adjudicados por procedimiento negociado.

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

Del análisis de los diez expedientes que integran la muestra debe señalarse lo siguiente:

Procedimiento de adjudicación

Se ha analizado la justificación de la elección del procedimiento negociado para los expedientes del 6 al 10. Del resultado hay que señalar lo siguiente:

- Los expedientes 6, 7 y 8 corresponden a contratos de administración, de mantenimiento y de actualización de sistemas informáticos fundamentales de la ATM referentes al STI, al Sistema de información geográfica (SIG) y al Sistema de ayuda a la explotación (SAE). Dado que Oracle había sido el proveedor de la base de datos y Hewlett-Packard el de los clústeres de estos sistemas, la adjudicación ha seguido el procedimiento negociado sin publicidad por razones técnicas de acuerdo con lo establecido por el artículo 210.b del TRLCAP.
- El expediente 9 corresponde al mantenimiento de las aplicaciones del Sistema de gestión de integración tarifaria (SGIT). Las aplicaciones objeto de mantenimiento han sido desarrolladas por INDRA Sistemas, SA y por ello se ha adjudicado a la misma sociedad, de acuerdo con el artículo 210.b del TRLCAP.
- El expediente 10 también se ha adjudicado mediante procedimiento negociado sin publicidad. En este caso, sin embargo, el uso de este procedimiento se ha fundamentado en el artículo 210.h del TRLCAP, que establece que puede aplicarse cuando el presupuesto sea inferior a 30.050,62 €. ¹⁸ Siguiendo lo que establece el artículo 92.3 del TRLCAP, la ATM invitó a tres empresas consultoras a las que envió los pliegos de condiciones técnicas y administrativas.

Se considera correcta la utilización del procedimiento negociado sin publicidad en los cinco expedientes analizados anteriormente.

18. Para el expediente 10, tanto el pliego de cláusulas administrativas como el de cláusulas técnicas establecen como presupuesto máximo 30.000 €.

Pliego de cláusulas administrativas particulares

De acuerdo con lo que establece el artículo 67 del Reglamento general de la Ley de contratos de las administraciones públicas (RGLCAP), se han detectado las siguientes incidencias:

a) Para los expedientes adjudicados mediante el procedimiento abierto:

- En ningún caso se recogen los criterios objetivos, entre ellos el precio, para valorar que una propuesta no se podrá llevar a cabo o por considerarla temeraria o desproporcionada.
- En cuanto al uso de criterios objetivos para valorar las propuestas en los concursos debe indicarse que en los pliegos se fijan ciertos criterios generales (equipo humano, propuesta técnica y oferta económica) con una valoración genérica en términos porcentuales. Sin embargo, estos criterios generales dependen de ciertos parámetros o subcriterios (estructura del equipo, tiempo de dedicación, metodología y mejoras técnicas, etc.) y en ninguna parte se define la puntuación y ponderación con que se valorarán. Además, en el caso del expediente 3, solo se recogen criterios generales con valoración genérica, sin hacer referencia a ningún parámetro o subcriterio.
- Pese a que en los anuncios públicos de licitación se hace constar que los gastos de publicidad de la licitación son a cargo de la empresa adjudicataria, también debería indicarse en los pliegos el importe máximo al que tendrá que hacer frente la empresa adjudicataria.

b) En el caso de los expedientes que han sido adjudicados mediante procedimiento negociado, ninguno de sus pliegos de cláusulas administrativas particulares recoge los aspectos económicos y técnicos que deberían haberse negociado.

c) Tanto en los casos de expedientes seleccionados adjudicados por el procedimiento abierto como en los adjudicatarios por el procedimiento negociado se ha observado que la cláusula en la que los pliegos se refieren a la posibilidad de modificación de la duración del contrato y a las prórrogas recoge un redactado que no está de acuerdo con lo establecido por el artículo 198 del TRLCAP. Así, la ATM prevé en los pliegos una duración máxima del contrato de cuatro años, prórrogas incluidas, pero hay que tener en cuenta el inciso del mencionado artículo, que también delimita la duración añadiendo que las prórrogas, aisladamente o conjuntamente, no pueden ser concertadas por un plazo superior al contrato inicial.

Cumplimiento de los contratos y la recepción de los bienes o servicios contratados

En ninguno de los diez expedientes analizados la ATM ha comunicado al contratista la liquidación del contrato y tampoco ha realizado el acto formal de recepción y conformidad del objeto según los trámites procedimentales establecidos en el artículo 110 del TRLCAP. La ATM sustituye estos trámites por la autorización del pago de facturas y de devolución de garantías por parte de la unidad a la que le ha sido prestado el servicio objeto del contrato.

Constitución y devolución de garantías

La devolución de las garantías constituidas por la adjudicación de los diferentes contratos analizados no se realiza de acuerdo con lo establecido por el TRLCAP en el artículo 47.¹⁹ Así, del total de diez expedientes seleccionados solo en dos casos se ha devuelto la garantía dentro del plazo de un año desde el fin del plazo de ejecución del contrato. En dos casos no se ha devuelto ya que no ha transcurrido aún el plazo, y en seis casos se tendría que haber devuelto y no se ha hecho.

En cuanto a la constitución de las garantías, se ha observado que en un caso el adjudicatario ha superado en ocho días el plazo de quince días a contar desde la notificación de la adjudicación previsto en el artículo 41 del TRLCAP.

Otros aspectos formales

Hay que destacar los dos aspectos siguientes:

- No se ha registrado de forma sistemática la totalidad de las entradas de documentos por medio de un sello de registro oficial de entrada. Por ello, si bien los documentos recibidos llevan su propia fecha, en ciertos casos no se dispone de información suficiente para valorar aspectos relacionados con fechas de recepción de propuestas, fechas de entrega-recepción de servicios o informes, fechas de llegada de facturas, etc. Este hecho puede afectar posteriormente el cumplimiento de ciertos plazos máximos a contar desde la fecha de recepción, y no permite hacer una comparación con otras fechas de la lógica cronológica del expediente.
- De acuerdo con el artículo 118 del TRLCAP y con el artículo 114 del Real decreto 1098/2001, de 12 de octubre, que aprueba el Reglamento general del TRLCAP, así como con el artículo 3 del Decreto 376/1996, de 2 de diciembre, de reestructuración de la Junta Consultiva de Contratación Administrativa de Cataluña (JCCAC), la ATM debe informar a la JCCAC de los contratos que ha adjudicado dentro del plazo de dos meses a contar desde la formalización del contrato. En este sentido, hay que destacar que, mediante la revisión de la aplicación de la JCCAC, se ha podido verificar que la ATM ha emitido informe de todos los expedientes, aunque no ha sido posible verificar en qué fecha lo ha hecho ya que no queda constancia de su aplicación.

4.2.3. Expedientes de contratos menores

A continuación se presenta la muestra de cincuenta y tres expedientes seleccionados de los tramitados como contratos menores.

19. Cuando el artículo 47 del TRLCAP se refiere a la devolución o cancelación de las garantías constituidas, prevé casuística variada. Aunque, en general, establece que la devolución se producirá una vez aprobada la liquidación del contrato, o bien cuando haya transcurrido un año desde la finalización del contrato sin que se haya formalizado la recepción y liquidación, por causas no imputables al contratista.

SINDICATURA DE CUENTAS DE CATALUÑA — INFORME 31/2010

	Adjudicatario	Importe adjudicado	Concepto
1	GINFO, SL	11.946	Soporte <i>software</i> gestión documental Power 2007
2	GINFO, SL	11.946	Soporte <i>software</i> gestión documental Power 2008
3	GINFO, SL	11.646	Mantenimiento licencias de <i>software</i> 2007
4	GINFO, SL	11.321	Migración a Hummingbird Enterpr. 2004 DM
5	GINFO, SL	6.516	Mantenimiento de licencias de <i>software</i> 2008
6	GINFO, SL	4.872	Verificación sistema gestión documental Oracle
7	GINFO, SL	3.021	Mantenimiento licencias Progress, año 2007
8	GINFO, SL	3.141	Mantenimiento licencias Progress, año 2008
9	Informàtica Industrial IN2, SA	9.238	Adquisición servidor para el Servicio de administración
10	Informàtica Industrial IN2, SA	8.574	Adquisición servidor para nuevo Servicio de cartografía
11	Informàtica Industrial IN2, SA	8.424	Adquisición servidor para Sermetra
12	Informàtica Industrial IN2, SA	8.221	Adquisición plóter para Área técnica
13	Informàtica Industrial IN2, SA	6.912	Adquisición veinte licencias Office 2007
14	Informàtica Industrial IN2, SA	2.907	Adquisición ordenador para el Servicio técnico
15	Informàtica Industrial IN2, SA	2.044	Adquisición dos ordenadores para la Dirección técnica
16	Informàtica Industrial IN2, SA	1.827	Adquisición tres ordenadores (Recepción, Secret. y Ass. jur.)
17	Informàtica Industrial IN2, SA	1.391	Adquisición un ordenador portátil
18	Informàtica Industrial IN2, SA	1.377	Adquisición programas Adobe Acrobat y Photoshop
19	Informàtica Industrial IN2, SA	980	Adquisición impresora HP Laserjet
20	GMV Soluciones globales Internet, SA	11.851	Adquisición Firepass 1200 e IP390
21	GMV Soluciones globales Internet, SA	9.976	Servicio soporte para dispositivos de red y seguridad
22	GMV Soluciones globales Internet, SA	9.667	Adquisición IP390 y licencia Checkpoint
23	GMV Soluciones globales Internet, SA	8.352	Consultoría de red y sistemas
24	GMV Soluciones globales Internet, SA	4.176	Consultoría de comunicaciones
25	GMV Soluciones globales Internet, SA	1.618	Mantenimiento licencia Firewall F5
26	GMV Soluciones globales Internet, SA	1.531	Mantenimiento del equipo Firepass
27	GMV Soluciones globales Internet, SA	1.474	Mantenimiento licencias Checkpoint
28	Nogales Barcelona	11.417	Colocación planos de red en horario nocturno en trenes FGC
29	Nogales Barcelona	9.132	Fabricación y sumin. 32 OPIS luminosos de FGC (modelo 1)
30	Nogales Barcelona	9.132	Fabricación y sumin. 32 OPIS luminosos de FGC (modelo 2)
31	Nogales Barcelona	8.331	Fabricación 1.400 planos de red mamparas (modelo 1)
32	Nogales Barcelona	8.331	Fabricación 1.400 unidades planos red mamparas (modelo 2)
33	Corporación Travel Partners, SA	11.948	Gastos billetes de avión, tren..., año 2007
34	Corporación Travel Partners, SA	11.948	Gastos billetes de avión, tren..., 4º 2007
35	Corporación Travel Partners, SA	2.900	Alojamientos hoteles año 2007
36	Corporación Travel Partners, SA	912	Gastos billetes de avión, tren..., año 2007
37	Gestió Cultural Transversal, SL	14.245	Reimpresión 500 ejemplares del libro conmemorativo ATM 10 años
38	Gestió Cultural Transversal, SL	12.006	Producción e impresión del libro conmemorativo ATM 10 años
39	Instituto Ildefons Cerdà	12.000	Estudio de medidas de soporte a la logística nocturna
40	Instituto Ildefons Cerdà	12.000	Redacción monografía guía de buenas prácticas de logística urbana
41	ADECCO TT, SA	12.020	Cobertura centralita ATM
42	ADECCO TT, SA	6.960	Elaboración carné T-Jove curso 2007-2008
43	GMV Sistemas, SA	11.991	Mantenimiento paneles SAE
44	GMV Sistemas, SA	5.368	Actualización de cartografía para el SAE
45	GMV Sistemas, SA	682	Asist. técnica y monitorización incidencias (periodo Semana Santa)
46	Serveis de l'espectacle Focus, SA	11.965	Gestión jornada observatorio movilidad metropolitana
47	Serveis de l'espectacle Focus, SA	3.787	Alquiler sala jornada observatorio movilidad metropolitana
48	TECSALSA	11.898	Sist. de riego y traviesas de estabilización en el intercambiador de Cornellà
49	TECSALSA	1.126	Últimas mejoras en la zona del intercambiador de Cornellà
50	Doptan Trade, SL	12.000	Copias fotocopadoras de la ATM
51	LGAI Technological Center, SA	11.994	<i>Software</i> para comprobar emisión de títulos con bit de seguimiento
52	Produccions Culturals Transversal SL	11.948	Realización de contenidos para el libro ATM 10 años
53	Tradia Telecom, SA	11.926	Desinstalación red de radio SAE
	Total muestra	402.916	

Importes en euros, IVA incluido.

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

De la fiscalización de estos cincuenta y tres expedientes se desprenden las siguientes observaciones:

Fraccionamiento del objeto de los contratos

Se han observado varios aspectos relacionados con el objeto de los servicios o de los bienes adquiridos, con su coste y con las fechas de ejecución, de los que podría desprenderse que la ATM ha fraccionado la adjudicación. Esta observación es aplicable a los expedientes siguientes: expedientes del 1 al 8, expedientes del 20 al 27, expedientes del 28 al 32, expedientes 37, 38 y 52, expedientes 46 y 47 y expedientes 48 y 49. Se ha observado, además, que en un caso, el del expediente 37, se está superando el límite de 12.020€ que la legislación fija como límite cuantitativo para la consideración de contrato menor.

Además del fraccionamiento, en casos como el de las adquisiciones de ordenadores y otro material informático y el de los servicios por gastos de viaje de los adjudicatarios Informática Industrial IN2, SA y Corporación Travel Partners, SA, debería hacerse un planteamiento y presupuesto global *a priori* de los pedidos a realizar durante cada ejercicio. La contratación de estos suministros y servicios mediante procedimiento abierto o negociado garantizaría la transparencia en la contratación.

Otros aspectos relacionados con el control interno

En cuanto a los mecanismos de control interno, el documento modelo de la ATM de tramitación interna para los expedientes de contratos menores incluye tres grandes apartados: la propuesta de contratación por parte de la unidad que justifica la necesidad de ello, el certificado de existencia de crédito de la unidad de Administración y la resolución de aprobación y autorización por parte del órgano de contratación. Con relación a este documento, se ha observado lo siguiente:

- El apartado de justificación de la necesidad y propuesta por parte de la unidad que propone la contratación incluye en un total de quince expedientes de los cincuenta y tres analizados una fecha posterior a la fecha de inicio de los servicios adjudicados o a la fecha de la factura del adjudicatario.
- En el documento no se indica la fecha en que el órgano de contratación aprueba y autoriza el gasto y la contratación.
- No hay un tratamiento uniforme en cuanto a la inclusión o no del IVA en los importes de cada una de las tres partes del documento. Así, si bien el modelo deja claro que el importe del gasto propuesto incluye el IVA, no lo especifica por el importe de crédito existente y por el importe de gasto aprobado y autorizado, y se ha observado que en algunos casos lo incluye y en otros no.

Otro aspecto referente a la necesidad de mejora de procedimientos de control interno se ha observado con relación a la anulación o interrupción definitiva de los servicios relacionados con los expedientes de la muestra 6 y 51. En estos casos debería formalizarse algún documento interno y, además, hacer una anotación o regularización en el Registro de contratos.

4.2.4. Expedientes de convenios

El detalle de la muestra seleccionada de los expedientes de convenios formalizados en 2007 es el siguiente:

	Concepto	Importe	
		Gasto	Ingreso o aportaciones de otros
1	Convenio entre el DPTOP, la ATM, el Ayuntamiento de Lliçà de Vall y Empresa Sagalés, SA para la mejora de los servicios de transporte de viajeros por carretera en Lliçà de Vall.	(a) -	(a) -
2	Convenio entre el Instituto de Estudios de la Seguridad (IDES) y la ATM para la edición del informe 2007 del Observatorio del riesgo.	12.000	-
3	Convenio entre el Ayuntamiento de Barcelona, la ATM y el consorcio Instituto de Estudios Regionales y Metropolitanos de Barcelona, para la elaboración de la encuesta de movilidad en día laborable.	86.118	(b) 48.720
4	Convenio entre el Instituto de Estudios de la Seguridad (IDES) y la ATM para el X Foro de la Seguridad.	9.000	-
5	Convenio entre Viajes Iberia y la ATM con relación a los títulos de transporte para el evento European Cancer Conference.	-	91.800
6	Convenio entre la ATM y el consorcio Instituto de Estudios Regionales y Metropolitanos de Barcelona, para la redacción del Plan de movilidad del campus universitario de Bellaterra	31.000	-
7	Convenio entre la ATM y el Ayuntamiento de Barcelona con relación a los títulos de transporte para el evento GSMA Mobile World Congress	-	(c) 164.720
8	Convenio entre la ATM y la Asociación de comerciantes de Singuerlín Comercio de Santa Coloma de Gramenet para la compra del título T-2 Comercio.	-	(d) 3.000
9	Convenio entre la ATM, el Ayuntamiento de Mataró y la empresa INTRA, SL para explotar la Encuesta de Movilidad Cotidiana 2006 para determinar la movilidad en la ciudad de Mataró.	(e) -	(e) -
10	Convenio entre la ATM, el Ministerio de Fomento y la empresa GPO Ingeniería, SA, para explotar la Encuesta de Movilidad Cotidiana 2006 para determinar la movilidad intermunicipal entre los municipios de Castelldefels y Cornellà.	(e) -	(e) -

Importes en euros.

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

Notas:

- En el convenio se prevé que las variaciones y los nuevos recorridos del servicio de la empresa de transporte por carretera de cara a mejorar la conexión de diferentes núcleos del municipio, si generan déficits de explotación, se financiarán exclusivamente con recursos del ayuntamiento. Además, se establece que los viajeros transportados y los ingresos de la prestación de los nuevos servicios, aunque se incluyan en el sistema integrado de transporte, no se tendrán en cuenta a la hora de calcular la compensación propia de la adhesión de la empresa de transportes al STI de la ATM.
- En el análisis del convenio se ha detectado que el coste total de la encuesta se financiará con la aportación de 86.118 € de la ATM pero también con la del Ayuntamiento de Barcelona, de 48.720 €. Esta otra aportación no ha sido recogida en el listado de Registro de convenios de la ATM.
- El convenio establece que la ATM entregará unos títulos de transporte a la organización del evento, y requerirá el pago al contado de 142.000 € (IVA incluido). Sin embargo, el Registro de convenios recoge 164.720 € como importe de ingreso, lo cual es erróneo ya que este importe resulta de incorporar el IVA a los 142.000 € que, según se menciona en el convenio, ya lo incluyen.
- El objeto del convenio es que la ATM suministre a la asociación de comerciantes 2.000 títulos de transporte que la asociación podrá distribuir entre los clientes. La entrega de los títulos, del tipo "T-2 Comercio", con las características y el precio (1,5 € por título IVA incluido) hechos públicos en el DOGC número 4939 de 2 de agosto de 2007, supone una facturación por parte de la ATM y cobro al contado. De ello se desprende un ingreso de 3.000 €, no recogido en el listado del registro de convenios de la ATM. Con todo, el ingreso podría variar, ya que depende de posibles devoluciones de títulos a principios de 2008 que serían cambiados por nuevos títulos con tarificación actualizada.
- El coste de las tareas de explotación de la encuesta lo asumen, íntegramente, el Ayuntamiento o el Ministerio. Lo que hace la ATM es aportar la base de datos de la Encuesta de Movilidad Cotidiana 2006.

Al igual que se destacó en el informe correspondiente al ejercicio 2005, ha sido necesaria una tarea inicial para organizar y depurar los datos del Registro de convenios 2007. En el mencionado registro la ATM recoge algunos convenios que se han formalizado en el siguiente ejercicio, es decir, convenios que correspondería recoger en el registro de 2008 (también se han detectado en el Registro de convenios 2006 convenios formalizados en 2007). Además, en la muestra de convenios seleccionada se han detectado errores o carencias en cuanto a los importes de ingresos, según lo que se indica en las notas *b*, *c* y *d* del cuadro anterior.

La fiscalización de los convenios ha consistido en analizar si, de acuerdo con lo establecido por el TRLCAP, quedan excluidos o no de su ámbito de aplicación. Del análisis realizado hay que concluir que los convenios de la muestra han sido debidamente formalizados como tales ya que, por importe o por objeto, quedan excluidos del ámbito de aplicación.

5. OTRAS ACTUACIONES

Las actuaciones de la ATM con relación a las inversiones y la explotación de los sistemas tranviarios del Trambaix y del Trambesòs y 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.

5.1. TRAMBAIX

En el informe 6/2009 de la Sindicatura de Cuentas, referente al ejercicio 2005, concretamente en el epígrafe 5.1, se incluyeron los análisis y los comentarios pertinentes correspondientes a las fases de licitación y adjudicación del contrato inicial (formalizado en noviembre de 2000) así como de las posteriores modificaciones, proyectos complementarios y revisiones de precios, aprobados por el Consejo de Administración de la ATM hasta febrero de 2006. De acuerdo con el detalle recogido en aquel informe, hasta febrero de 2006 las variaciones (modificaciones, obras complementarias, revisiones de precios, etc.) han incrementado el proyecto previsto en el contrato firmado en noviembre de 2000, desde los 217,33 M€ iniciales hasta un importe de 292,54 M€. En los ejercicios 2006 y 2007 no se han producido otras variaciones que las que había en febrero de 2006. Tal y como ya se indicó en ese informe, las variaciones no han sido debidamente formalizadas: falta de expedientes contractuales, de formalización mediante firma de contrato y de reajuste de la fianza según lo establecido en la normativa de contratación.²⁰

20. Las variaciones del coste del Trambaix entre 2001 y 2007 no han sido debidamente formalizadas en los correspondientes contratos. Sin embargo, en marzo de 2009 las partes formalizan un contrato como texto refundido de todos los documentos que a lo largo de los años han ido variando los diferentes aspectos de la construcción y explotación del Trambaix previstos en el contrato inicial de noviembre de 2000. Este texto refundido actualiza algunos aspectos, como es el caso de la regularización de la fianza.

Respecto al reajuste de la fianza, desde que se constituyó en julio de 2000, la fianza definitiva aportada era de 4,87 M€, importe que como se ha señalado en informes de ejercicios anteriores, quedaba claramente por debajo del 4% de los 217,33 M€ por los que se adjudica y se formaliza el contrato. A lo largo de los años en ningún caso se ha corregido la fianza al alza de acuerdo con el incremento de coste que suponían las obras de los proyectos modificados y complementarios. No obstante, en mayo de 2007 las partes, argumentando que la mayoría de las obras ya habían sido ejecutadas, han reajustado la garantía a la baja, basándose en cálculos, ya no del coste de ejecución de las obras, sino de los ingresos y los gastos de explotación del sistema tranviario, y lo han fijado en 0,54 M€.

5.1.1. Coste de las obras, fuentes de financiación y obra certificada

El 21 de abril de 2007 se puso en marcha el último tramo de la línea T3 del Trambaix entre las paradas P31 y P32 (Torreblanca y Sant Feliu - Consejo Comarcal) y con ello finalizaba el proceso de implantación de todo el sistema tranviario del Trambaix. Una vez finalizado en 2007 el proceso de implantación del sistema tranviario, el 26 de junio de 2008 ATM y TM, SA formalizaron una última variación que, con la finalidad de acordar el cierre económico de las obras, incorporaba nuevos incrementos de costes no incluidos en anteriores acuerdos entre las partes.²¹

A continuación se presenta un cuadro resumen que sintetiza las variaciones netas del coste de las obras del Trambaix desde 2000 hasta 2007 (en el ejercicio 2007 no se produce ninguna variación).

Concepto	Contenido	Fecha	Importe	Importe acumulado
Firma del contrato	Redacción y ejecución del proyecto constructivo y suministro e instalación del material móvil y equipos electromecánicos.	Adjudicación del Consejo Administración abril 2000; firma contrato, noviembre 2000	217.326	
Variaciones 2001-2002	Modificación del Proyecto constructivo (2001), Complementario 1 y Modificado 1 (2002)	Mayo 2001 - enero 2002	28.358	245.684
Variaciones 2003	Modificado 2, Menores expropiaciones, Revisión de precios y Modificado 3	Julio 2003 - diciembre 2003	(3.217)	242.467
Variaciones 2004	Complementario 2, Complementario 3 y Modificado 4	Julio 2004 - octubre 2004	11.626	254.093
Variaciones 2005	Mayor coste por demoras, por revisión de precios y Modificado-4.1 que reduce el coste del Modificado-4	Abril y mayo 2005	24.919	279.012
Variaciones 2006	Complementario-4 y Modificado-5	Febrero 2006	13.530	292.542

Importes en miles de euros.

Fuente: Elaborado por la Sindicatura de Cuentas según documentación del Trambaix analizada en el informe 6/2009.

21. La variación de cierre económico de 2008 incrementa el coste en 8,34 M€ (aumentando el importe acumulado hasta 300,88 M€, un 38,4% superior al importe inicial). El análisis más concreto de la variación de 2008 será objeto de un análisis detallado en el informe de fiscalización de la ATM correspondiente a los ejercicios 2008 y 2009.

A continuación se presenta el cuadro resumen de las diferentes fuentes de recursos que financian el total de los 292,54 M€ de coste formalmente aprobado por el Trambaix hasta el final del ejercicio 2007 y también el coste de la financiación:

Origen de los recursos	Coste de obras que financia	Coste de la financiación
Acuerdos de Gobierno (julio 2000, junio 2005, agosto 2006) que autorizan aportaciones plurianuales del DPTOP a la ATM desde 2003, 2006 o 2007, hasta 2015	204,79	84,33
Fondos de contrato programa a destinar a la tarifa técnica del Trambaix	72,21	*
Fondos del presupuesto ordinario de la ATM	6,59	-
Fondos de contrato programa por tres anualidades (de 2004 a 2006)	5,08	1,60
Cofinanciación del Ministerio de Fomento	3,37	-
Cofinanciación del Ayuntamiento de Sant Feliu de Llobregat	0,50	-
Totales	292,54	85,93

Importes en millones de euros.

Fuente: Elaborado por la Sindicatura de Cuentas según documentación analizada en el Informe 6/2009.

* La parte de tarifa técnica que está previsto destinar a financiar 72,21 M€ de las obras, teniendo en cuenta que se aplaza en pagos anuales a efectuar desde 2004 hasta 2028, genera un coste financiero que queda incorporado en los otros conceptos varios que se incluyen en las previsiones que recoge la mencionada tarifa.

En lo que concierne a la ejecución de las obras y su recepción debe indicarse que, en su cláusula séptima, el contrato determina que la ATM debe emitir acta de conformidad de las obras ejecutadas, pero establece que ello no implica la transmisión o la entrega de dichas obras. La cláusula mencionada establece que la transmisión solo tendrá lugar al terminar el plazo de explotación (veinticinco años) o cualquiera de sus prórrogas, momento en el que, tal y como establece también la cláusula novena, revertirá a la ATM, o a la Administración competente que el Consejo de Administración de la ATM designe, la propiedad de las obras, el material móvil y las instalaciones afectadas. Por este motivo, la ATM no recoge en su activo el coste de las obras ni el de las instalaciones ni el del material móvil, que se mantienen como activos de TM, SA hasta que se produzca la reversión.

Se ha hecho un seguimiento de las certificaciones de obra emitidas por el adjudicatario, desde las primeras, que fechan de julio de 2001, hasta las de finales de 2007. En el siguiente cuadro se detallan los importes de obra certificada hasta diciembre de 2007 diferenciando, por una parte, los referentes a obras del proyecto constructivo y de sus posteriores modificados y, por su parte, 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 2007	Obra civil	Sistemas y material móvil	Totales
Proyecto inicial y Modificados 1 a 5	134,98	87,17	222,15
Complementario 1	10,23	0,24	10,47
Complementario 2	2,35	-	2,35
Complementario 3	1,17	0,52	1,69
Complementario 4	1,94	0,12	2,06
Totales	150,67	88,05	238,72

Importes en millones de euros.

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

Si los importes certificados de este resumen se comparan con el del coste total previsto que debe ser objeto de certificación, que a finales de 2007 es de 238,72 M€ (aparte de las revisiones de precios, los honorarios de técnicos del proyecto inicial, las expropiaciones y el coste por demoras no imputables al concesionario, conceptos que se han facturado de forma separada a la obra certificada) se concluye que el porcentaje de la obra certificada ha llegado al 100%.

5.1.2. Entrada en funcionamiento del servicio de transporte: tarifa técnica, conceptos e importes

Desde el ejercicio 2004, con la entrada en funcionamiento del servicio de transporte de viajeros del Trambaix el 3 de abril de 2004, la ATM tiene que hacer frente a la tarifa técnica hasta el plazo de la concesión del servicio, que finaliza en 2028.

De acuerdo con lo que prevé el contrato con la adjudicataria, el Consejo de Administración de la ATM acordó establecer una contraprestación económica, a pagar al operador del Trambaix, consistente en la cantidad mensual fija que comprendiese los gastos de explotación y el beneficio industrial, así como el canon de amortización.²²

A continuación se presenta la evolución de la tarifa técnica anual entre 2005 y 2007:

	2005	2006	2007
Gastos*	20,83	23,71	24,64
Beneficio industrial	0,91	1,05	1,13
Total gastos	21,74	24,76	25,77
Ingresos tarifarios	4,82	6,17	6,79
(Gastos STI a cargo ATM)	(0,25)	(0,32)	(0,36)
Total ingresos	4,57	5,85	6,43
Total gastos – ingresos	17,17	18,91	19,34
IVA 7%	1,21	1,32	1,35
Tarifa técnica	18,38	20,23	20,69

Importes en millones de euros.

Fuente: Elaborado por la Sindicatura de Cuentas según la documentación relacionada con el Trambaix analizada para la fiscalización.

* En el concepto Gastos se incluyen los gastos de explotación y el canon de amortización, pero también regularizaciones varias por otros ingresos o gastos no previstos, por penalizaciones en relación con la calidad del servicio, etc.

22. En principio el canon de amortización incluido en la tarifa técnica es la parte de ella destinada a financiar la parte de inversión no cubierta con las aportaciones del DPTOP. Aún así, en la práctica, los importes a 25 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 al fondo de reversión.

De acuerdo con lo que se indica en la nota a pie de cuadro, los gastos incluyen regularizaciones varias que, en los años 2005, 2006 y 2007, han reducido los gastos brutos en cuantías próximas a los 100 m€ pero, en 2007, además de las mencionadas regularizaciones figura una referente a ingresos por publicidad en los tranvías. En este mismo periodo se han puesto en servicio nuevos tramos y nuevas paradas que han ido ampliando el trayecto del conjunto del sistema del Trambaix.

La evolución del número de viajes ha sido la siguiente:

Concepto	2005	2006	2007
Número de validaciones	10.218.119	12.835.835	14.267.794

Fuente: Informes anuales de liquidación de los sistemas tranviarios.

5.2. TRAMBESÒS

En el informe 6/2009 de la Sindicatura de Cuentas referente al ejercicio 2005 de la ATM, concretamente en el epígrafe 5.2, se incluyeron los análisis y los comentarios correspondientes a las fases de licitación y adjudicación del contrato inicial (formalizado en enero de 2003) así como de las posteriores modificaciones y proyectos complementarios, aprobados por el Consejo de Administración de la ATM hasta octubre de 2006. De acuerdo con el detalle recogido en ese informe, hasta octubre de 2006, las variaciones por modificaciones y obras complementarias habían incrementado el proyecto previsto en el contrato firmado en enero de 2003, desde los 205,00 M€ iniciales, hasta un importe de 232,13 M€. El incremento, por lo tanto, era de 27,13 M€, es decir, del 13,2%. En los ejercicios 2006 y 2007 no se han producido más variaciones que las de octubre de 2006.

Posteriormente se han llevado a cabo negociaciones entre las partes para cuantificar el cierre económico de las obras de implantación del Trambesòs, de forma similar a como se ha hecho para el Trambaix.²³

5.2.1. Coste de las obras, fuentes de financiación y obra certificada

Teniendo en cuenta que desde octubre de 2006 no se ha formalizado ninguna nueva variación (modificaciones de proyecto o proyectos complementarios) que haya afectado el coste previsto de las obras del Trambesòs, a continuación se presenta un cuadro resumen que sintetiza las variaciones netas del coste de las obras de este tranvía desde 2003 hasta 2007.

23. Mediante el convenio de 28 de diciembre de 2009, la ATM y TM del Besòs, SA formalizan el cierre económico de las obras. Eso supone una variación que incrementa el coste en 31,77 M€ (aumentando el importe acumulado, junto con una variación de 0,58 M€ de febrero de 2008 por una adenda del Modificado 2, hasta 264,48 M€, un 29,0% superior al importe inicial). El análisis más concreto de las variaciones de 2008 y de 2009 será objeto de un análisis detallado en el informe de fiscalización de la ATM correspondiente a los ejercicios 2008 y 2009.

SINDICATURA DE CUENTAS DE CATALUÑA — INFORME 31/2010

Concepto	Contenido	Fecha	Importe	Importe acumulado
Firma del contrato	Redacción y ejecución del proyecto constructivo y suministro e instalación del material móvil y equipos electromecánicos	Adjudicación del Consejo Administración, julio de 2002, firma del contrato, enero 2003	205.000	
Variaciones 2002-2003	Convenio urbanización zona cocheras* y Convenio coordinación zona Fórum	Diciembre 2002*-julio 2003	720	205.720
Variaciones 2004	Modificado 1, Complementario 1 y Complementario 2	Diciembre 2004	(3.607)	202.113
Variaciones 2005	Modificado 2, Modificado 3.1, Modificado 3.2 y Complementario 3	Enero 2005 – julio 2005	24.148	226.261
Variaciones 2006	Complementario 4 y Modificado 4	Abril-octubre 2006	5.867	232.128

Importes en miles de euros.

Fuente: Elaborado por la Sindicatura de Cuentas según documentación del Trambesòs analizada en el informe 6/2009.

* El Convenio de urbanización de la zona de cocheras fue anterior a la firma del contrato pero se añade posteriormente como mayor coste del conjunto del Trambesòs ya que el contrato de enero de 2003 no lo incluye.

A continuación se presenta un cuadro resumen de las diferentes fuentes de recursos que financian el total de los 232,13 M€ de coste formalmente aprobado por el Trambesòs hasta 2007 y también el coste de la financiación:

Origen de los recursos	Coste de obras que financia	Coste de la financiación
Acuerdos de Gobierno (diciembre 2002 y agosto 2006) que autorizan aportaciones plurianuales del DPTOP a la ATM desde 2004 o 2007, hasta 2021	161,69	114,60
Fondos de contrato programa a destinar a la Tarifa técnica del Trambesòs	67,74	*
Fondos del presupuesto ordinario de la ATM	1,83	-
Fondos de contrato programa (remanentes) a destinar al mayor coste por obras de la zona de cocheras y de la zona del Fórum	0,72	-
Cofinanciación de REGESA Aparcaments, SA en el Complementario 3	0,15	-
Totales	232,13	114,60

Importes en millones de euros.

Fuente: Elaborado por la Sindicatura de Cuentas según documentación analizada en el informe 6/2009.

* La parte de la Tarifa técnica que está previsto destinar a financiar 67,74 M€ de las obras, teniendo en cuenta que se aplaza en pagos anuales a efectuar desde 2004 hasta 2029, genera un coste financiero que queda incorporado en los otros conceptos varios que se incluyen en las previsiones que recoge la mencionada tarifa.

En cuanto a la ejecución de las obras y a su recepción, debe indicarse que el contrato, en la cláusula sexta, determina que la ATM debe emitir acta de conformidad de las obras ejecutadas pero establece que eso no implica la transmisión o la entrega de las obras. Se establece que la transmisión solo tendrá lugar al terminar el plazo de explotación (veinticinco años) o cualquiera de sus prórrogas, momento en que revertirá a la ATM, o a la Administración competente que el Consejo de Administración de la ATM designe, la propiedad de las obras, el material móvil y las instalaciones afectadas. Por este motivo, la ATM no recoge en su activo el coste de las obras ni el de las instalaciones ni el del material móvil, que se mantienen como activos de la empresa adjudicataria hasta que se produzca la reversión.

Se ha realizado un seguimiento de las certificaciones de obra emitidas por la empresa adjudicataria, desde las primeras, que fechan de febrero de 2003, hasta las de finales de

2007. Como resultado del seguimiento, se detallan los importes de obra certificada hasta diciembre de 2007. En el cuadro se diferencian las obras del proyecto constructivo, de los posteriores modificados y de los complementarios. También se diferencian los importes referentes a obra civil de los referentes a sistemas y material móvil.

Importes certificados hasta 2007	Obra civil	Sistemas y material móvil	Totales
Proyecto inicial y Modificados 1 a 4	122,83	89,55	212,38
Complementario 1	0,57	-	0,57
Complementario 2	0,28	0,02	0,30
Complementario 3	1,72	-	1,72
Complementario 4	2,38	1,66	4,04
Totales	127,78	91,23	219,01

Importes en millones de euros.

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

Si los importes certificados de este resumen se comparan con el del coste total previsto que debe ser objeto de certificación, que a finales de 2007 es de 221,41 M€ (aparte del coste de las obras en la zona de cocheras y en la zona del Fórum así como los honorarios de técnicos del proyecto inicial, conceptos que se han facturado de forma separada a la obra certificada) se concluye que el porcentaje de la obra certificada ha llegado al 98,9%.

5.2.2. Entrada en funcionamiento del servicio de transporte: tarifa técnica, conceptos e importes

Como ya se indicó en los informes de ejercicios anteriores, 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 que desapareciesen los riesgos propios de la fase de construcción del sistema en su conjunto (líneas T4, T5 y T6).²⁴

Desde el ejercicio 2004, con la entrada en funcionamiento del servicio de transporte de viajeros, la ATM debe hacer frente a la tarifa técnica hasta el plazo de la concesión del servicio, que finaliza en 2029. La ATM paga a la operadora del Trambesòs una tarifa técnica consistente en la cantidad mensual fija que comprenda los gastos de explotación y el beneficio industrial así como el canon de amortización.

A continuación se presenta la evolución de la tarifa técnica anual entre 2005 y 2007:

24. Los diferentes tramos que conforman la línea T4 del Trambesòs entraron en funcionamiento entre mayo y julio de 2004, los de la T5, entre octubre de 2006 y septiembre de 2007, mientras que la T6, en junio de 2008. Con la puesta en servicio del conjunto del sistema tranviario del Trambesòs, finalmente, el 8 de septiembre de 2009 se hizo la donación del 5% (2,5% a FGC y 2,5% a FMB). Estos hechos serán objeto de un análisis y explicación más detallados en el próximo informe de la ATM, correspondiente a los ejercicios 2008 y 2009.

Concepto	2005	2006	2007
Gastos*	19,75	21,63	24,07
Beneficio industrial	0,73	0,84	1,07
Total gastos	20,48	22,47	25,14
Ingresos tarifarios	1,24	1,77	2,74
(Gastos STI a cargo ATM)	(0,06)	(0,09)	(0,14)
Total ingresos	1,18	1,68	2,60
Total gastos – ingresos	19,30	20,79	22,54
IVA 7%	1,35	1,45	1,58
Tarifa técnica	20,65	22,24	24,12

Importes en millones de euros.

Fuente: Elaborado por la Sindicatura de Cuentas según la documentación relacionada con el Trambesòs analizada para la fiscalización.

* En el concepto Gastos se incluyen los gastos de explotación y el canon de amortización, pero también regularizaciones varias por otros ingresos o gastos no previstos, por penalizaciones con relación a la calidad del servicio, etc.

En este periodo se han puesto en servicio nuevos tramos y nuevas paradas que han ido ampliando el trayecto del conjunto del sistema del Trambesòs.

La evolución del número de viajes ha sido la siguiente:

Concepto	2005	2006	2007
Número de validaciones	2.821.585	4.103.577	6.587.936

Fuente: Informes anuales de liquidación de los sistemas tranviarios.

5.2.3. Otros hechos referentes al Trambesòs: litigios por expropiaciones

La necesidad de la ATM de ocupar dos fincas propiedad del ADIF (Administrador de Infraestructuras Ferroviarias), una para las cocheras del Trambesòs y la otra para la parada intercambiador de la estación de RENFE de Sant Adrià de Besòs, colisionó con la negativa de dicho ente público. El ADIF no quiso hacer un convenio para una cesión gratuita de uso, lo que llevó al inicio de los respectivos procedimientos de expropiación.

El Jurado de Expropiación de Cataluña abrió dos expedientes que, teniendo en cuenta las hojas de justipreciación de las partes expropiada y expropiante, dieron lugar a las respectivas resoluciones, de febrero de 2006 y de enero de 2007, en que el Jurado fijaba el justiprecio de cada una de las dos fincas.

Sin embargo, el ADIF recorrió por vía judicial contra las dos resoluciones, que agotaban la vía administrativa, interponiendo dos recursos contenciosos administrativos ante la sala correspondiente del Tribunal Superior de Justicia de Cataluña (TSJC), uno en mayo de 2006 y el otro en junio de 2007. Las cuantificaciones de justiprecio para cada una de las fincas eran de 0,74 M€ y de 0,56 M€. Los importes cuantificados por el ADIF en los recursos contenciosos administrativos son de 7,99 M€ y de 13,90 M€. En fecha 25 de no-

viembre de 2009 el TSJC ha desestimado el recurso del ADIF por el que reclamaba 7,99 M€ y en fecha 15 de junio de 2010 ha estimado parcialmente el recurso del ADIF por el que reclamaba 13,90 M€, fijando para este caso una valoración de 1,36 M€.²⁵

Hay que destacar que, si bien la ATM no tiene potestad expropiatoria, quien la ejerce en este caso es el DPTOP y las actuaciones relacionadas con los sistemas tranviarios del Trambaix y del Trambesòs, así como los efectos que estas generan, deberían haber constado en las cuentas anuales de la ATM, ya sea en los estados financieros o en información en Memoria.

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

En los informes de la Sindicatura de Cuentas correspondientes a los ejercicios 2003, 2004 y 2005 se hacía referencia a que en diciembre de 2002 la ATM adjudicó a ALSTOM Transporte, SA (ALSTOM), cincuenta unidades de tren, destinadas a la línea L9, y a Construcciones y Auxiliar de Ferrocarriles, SA (CAF) treinta y nueve unidades para las líneas 1, 3 y 5 de FMB. En diciembre de 2004 se adjudicaron a esta segunda empresa diez nuevas unidades.

A continuación se hace un análisis de seguimiento de los contratos de suministro y financiación del total de las noventa y nueve unidades de tren. El seguimiento se hace de forma diferenciada para cada uno de los contratos formalizados. Así, primero se hace el seguimiento con relación a los treinta y nueve trenes adjudicados a CAF y con los cincuenta trenes adjudicados a ALSTOM, que han sido objeto de fiscalización desde el informe del ejercicio 2003 y, posteriormente, con relación al contrato de los diez trenes adjudicados a CAF, fiscalizado desde el informe del ejercicio 2004.

5.3.1. Suministro y financiación de treinta y nueve trenes adjudicados a CAF

El contrato marco y de arrendamiento relacionado con los treinta y nueve trenes lo firman el 8 de agosto de 2003 la ATM, CAF y Alquiler de Trenes AIE, empresa en la que participa en un 95% la Kutxa y en un 5%, CAF. El objeto del contrato es el arrendamiento a la ATM de los treinta y nueve trenes para la red de ferrocarril metropolitano de Barcelona que la AIE adquirirá a CAF. A continuación se hace un seguimiento de este objeto y de los aspectos fundamentales del contrato marco.

Calendario de entregas

La AIE se comprometió a entregar a la ATM las treinta y nueve unidades de tren según un calendario que preveía la entrega de diez unidades durante 2005, veintidós unidades durante 2006, y siete unidades entre enero y abril de 2007. Se ha verificado que se han cumplido las fechas de entrega según lo que preveía el calendario de entregas del contrato.

25. De acuerdo con la alegación número 7 se ha modificado el texto de este párrafo.

Coste del arrendamiento y revisión de precios

El arrendamiento está previsto con un total de dieciocho cuotas básicas anuales que la ATM debe pagar a la AIE cada 15 de diciembre; la primera en 2006 y la última en 2023. Los importes acordados por las partes en noviembre de 2003 presentan un coste total de 323,98 M€, con un principal de 217,87 M€ y unos intereses totales de 106,11 M€. Se ha verificado que las facturas de las anualidades de 2006 y de 2007 coinciden con los importes de las dos primeras cuotas que recoge la previsión de noviembre de 2003.

En el contrato marco se previó un modelo para repercutir cuotas complementarias de arrendamiento resultantes de la correspondiente revisión de precios. De la redacción del contrato marco se desprende que la primera cuota complementaria vencía una vez pasados seis meses desde la entrega del último tren; por lo tanto, a finales de 2007. Se ha verificado documentación de abril de 2006 y de julio de 2007 en la que la ATM solicita a Alquiler de Trenes AIE diferir el inicio del pago de estas cuotas hasta el año 2011.²⁶

Cesión a FMB

De acuerdo con lo establecido por el contrato marco, la ATM, Alquiler de Trenes AIE y FMB formalizaron, el 25 de julio de 2006, el convenio regulador de la cesión de ATM a FMB de los derechos y obligaciones de la explotación y operación de los trenes. Los principales aspectos del convenio son los siguientes:

- ATM cederá los trenes a FMB libres de cualquier carga, y la cesión será efectiva, para cada tren, desde el mismo momento en que la ATM y la AIE suscriban el acta de entrega.
- FMB asume a su cargo los costes derivados de las obligaciones de mantenimiento de los trenes.
- ATM no cede su obligación de pago de las cuotas de arrendamiento a la AIE. Con todo, se establece que FMB abonará a la ATM, como contraprestación por la cesión de la explotación de los trenes, una cantidad anual equivalente a la que la ATM entregue a la AIE, más el IVA.

Como consecuencia de este último punto, la ATM y FMB firmaron, en la misma fecha que la de dicho convenio, el 25 de julio de 2006, otro convenio, para regular los aspectos económico-administrativos que surgieron como consecuencia de la cesión de los trenes. En este convenio se detalla que la ATM facturará a FMB el importe equivalente a la cuota de arrendamiento de los trenes que tenga que satisfacer a la AIE pero que, dadas las

26. En marzo de 2009 las partes formalizan una adenda del contrato marco en la que, entre otros aspectos, se acuerda que el pago de las cuotas complementarias no se inicie hasta diciembre de 2011. Este hecho, y otros que se recogen en esta adenda, serán objeto de un análisis y explicación más detallados en el próximo informe de la ATM, correspondiente a los ejercicios 2008 y 2009.

subvenciones de la ATM devengadas por FMB, FMB satisfará el importe de la factura (sin IVA) y compensará este importe con la subvención que la ATM tenga que abonarle en concepto de *renting* de trenes.²⁷ Además FMB tiene que abonar a la ATM el importe del IVA. Se ha verificado el cobro por parte de la ATM del IVA correspondiente a las facturas de las anualidades de 2006 y 2007.

5.3.2. Suministro y financiación de cincuenta trenes adjudicados a ALSTOM

El contrato marco y de arrendamiento de cincuenta trenes lo firmaron el 23 de julio de 2004 la ATM, ALSTOM y Arrendadora Ferroviaria, SA, empresa participada en un 40,8% por el ICF, en un 29,1% por Cajamadrid, en un 25,1% por La Caixa y en un 5% por Société Générale. El objeto del contrato era el arrendamiento de Arrendadora Ferroviaria, SA a la ATM de los cincuenta trenes para la futura línea L9, que la Arrendadora adquiriría a ALSTOM. Sin embargo, teniendo en cuenta el atraso en la puesta en servicio de la línea L9, finalmente solo se destinarán las últimas diecisis unidades de tren suministradas por ALSTOM. Las primeras treinta y cuatro unidades han sido traspasadas a las otras líneas de FMB.²⁸

Como ya se señaló en el informe de la Sindicatura correspondiente al ejercicio 2005, los aspectos del contrato marco y de arrendamiento relacionados con el calendario de recepciones de trenes y el importe y las fechas de las cuotas de arrendamiento fueron modificados por la Adenda de 5 de septiembre de 2006²⁹ pero, posteriormente, se ha formalizado una segunda Adenda de 24 de julio de 2008 que incorpora nuevas modificaciones de acuerdo con lo que se menciona a continuación:

Calendario de entregas

La Adenda de septiembre de 2006 establecía un calendario de entregas comprendido entre julio de 2006 y octubre de 2008. En el informe de 2005 ya se señaló que, vistas las actas de entrega de las treinta y cuatro primeras unidades de tren, estas habían sido entregadas de acuerdo con el calendario establecido en la Adenda pero que, posteriormente, el acuerdo firmado entre ATM y ALSTOM de 26 de septiembre de 2007 establecía un calen-

27. Cuando en el convenio entre la ATM y FMB regulador de aspectos económico-administrativos se hace referencia a la subvención por *renting* de trenes que devenga FMB, hay que entender que este no es más que un nuevo concepto que, desde 2006, surge en el contrato-programa como necesidad del operador FMB y que la ATM incorpora al conjunto de necesidades objeto de financiación de los diferentes operadores que, fundamentalmente, hacen referencia al déficit de explotación y a las inversiones no autofinanciadas.

28. En todo caso, se ha previsto la posibilidad de que si en el futuro se requiriesen estos trenes para la L9, la ATM lo tendría que comunicar a FMB con tiempo suficiente para su sustitución.

29. La Adenda de 5 de septiembre de 2006 que modificaba el contrato marco y de arrendamiento tiene como objeto introducir variaciones técnicas en los trenes a suministrar para que puedan circular no solo por la L9 sino también por las líneas convencionales, no automatizadas, del metro de Barcelona.

dario de entrega de los últimos dieciséis trenes entre marzo de 2009 y junio de 2010 con la finalidad de adecuarlo a las previsiones de puesta en servicio de la L9.

La Adenda de 24 de julio de 2008 (que representa la formalización, como adenda del contrato marco y de arrendamiento, de las modificaciones pactadas entre ATM y ALSTOM el 26 de septiembre de 2007 pero que incorpora otras modificaciones) recoge también una nueva modificación en la entrega de estas dieciséis unidades de tren entre octubre de 2008 y diciembre de 2009. Esta nueva adenda establece la posibilidad de considerar como emitidas tácitamente las actas de entrega de estos dieciséis trenes.³⁰

Coste del arrendamiento y revisión de precios

La Adenda de septiembre de 2006 estableció el coste del modelo financiero del arrendamiento en 472,96 M€, de los que 287,55 M€ eran principal y 185,41 M€, intereses. Posteriormente, el acuerdo entre la ATM y ALSTOM de 26 de septiembre de 2007 y la formalización de la Adenda de 24 de julio de 2008 dieron lugar a variaciones que supusieron la modificación de la previsión de cuotas del modelo financiero de arrendamiento.

Así, el nuevo modelo financiero incorpora, fundamentalmente, la revisión de precios pendiente de calcular y actualizar (los importes globales de la Adenda de septiembre de 2006 solo recogían una revisión de precios de 11 M€, que es el importe que se mencionaba en el informe del ejercicio 2005 y que correspondía a una parte del conjunto de trenes). Finalmente la revisión de precios se cuantifica en un importe fijo de 94,70 M€. Respecto a la revisión de precios deben hacerse los comentarios siguientes:

- En el contrato marco y de arrendamiento de julio de 2004 el modelo financiero ya incluía una primera estimación de lo que en el futuro se preveía que sería la revisión de precios, lo cual dio lugar a incorporar a las cuotas estimadas un total de 24 M€ como previsión de fondos.
- La Adenda de septiembre de 2006 dio lugar a un sobrecoste por modificaciones técnicas. El modelo recogía una nueva estimación de cuotas por un total inferior al inicial ya que las modificaciones técnicas retrasaron el calendario de entregas. Esta circunstancia redujo los importes del modelo por la menor carga financiera que tenía que soportar la empresa arrendadora, ya que esta pagaría más tarde al fabricante. El sobrecoste por modificaciones técnicas hizo que la previsión de fondos incluida en el modelo para aplicar a la revisión de precios se redujera de los 24 M€ a 11 M€.

30. En la Adenda de 24 de julio de 2008 se establece que teniendo en cuenta que la L9 es una nueva infraestructura en proceso de ejecución, y en el supuesto de que respecto de los últimos dieciséis trenes las pruebas acordadas para las actas de entrega no pudiesen realizarse o resultasen insatisfactorias, se acuerda que finalizado un periodo de cuatro meses desde la puesta a disposición de alguno de estos trenes para la entrega en vía, si eso es por causas imputables a las instalaciones fijas o a las infraestructuras de la L9, las actas de entrega se considerarán emitidas de forma tácita a los efectos del contrato. Aún así, el fabricante mantiene la obligación de llevar a cabo las pruebas una vez se resuelva la problemática de las instalaciones fijas o de las infraestructuras.

- Finalmente, entre septiembre de 2007 y julio de 2008 se acuerda y se formaliza entre la ATM, el fabricante y la arrendadora el importe definitivo de revisión de precios a repercutir en el modelo. La revisión de precios se ha fijado en 94,70 M€, importe superior a las previsiones realizadas inicialmente dada la importante escalada que desde 2004, y sobre todo desde mediados de 2005, inician los valores de ciertos índices que intervienen en la fórmula de revisión de precios que rige el contrato (precio de la plancha gruesa, del lingote de aluminio y del alambre de cobre).

Además de la revisión de precios, el nuevo modelo financiero incorpora también un mayor coste para la ATM por los importes que la empresa arrendadora tuvo que pagar a ALSTOM como consecuencia de diferir la entrega de las últimas dieciséis unidades de tren (para compensar a ALSTOM por el coste de mantenimiento, almacenaje y otros). Se trata de un importe fijo de 3 M€ y otro variable que, con el límite máximo de 5 M€, finalmente fue de 4,24 M€.

La revisión de precios, el sobrecoste generado por el diferimiento en las entregas, así como otros aspectos también incorporados al modelo financiero (recambios y herramientas especiales para el mantenimiento, mayores costes financieros que la empresa arrendadora repercute finalmente a la ATM) dieron lugar a una nueva previsión de cuotas del modelo por un coste de 642,50 M€, de los que 399,82 M€ son principal y 242,68 M€ son intereses.

El contrato marco y de arrendamiento ya preveía las cuotas del arrendamiento diferenciadas en tres bloques según las unidades recepcionadas. Las modificaciones introducidas mediante la Adenda de julio de 2008 suponen dividir el tercer bloque de unidades de tren entre las destinadas a la línea L9 (dieciséis trenes correspondientes al bloque 3b) y las destinadas a las demás líneas de FMB (cuatro trenes correspondientes al bloque 3a), lo cual deja las fechas de vencimiento de las cuotas del arrendamiento según el siguiente detalle: Bloque 1 (dieciocho cuotas anuales de 2007 al 2024), Bloque 2 (diecisiete cuotas anuales de 2008 a 2024), Bloque 3 (una cuota en 2008), Bloque 3a (dieciséis cuotas anuales de 2009 a 2024), Bloque 3b (quince cuotas anuales de 2010 a 2024).

Se ha verificado, con resultado satisfactorio, que la factura de la anualidad de 2007, con un importe de 5,99 M€, se corresponde con la cuota primera del Bloque 1, con un importe previsto de 5,39 M€. La diferencia entre los dos importes, 0,60 M€, corresponde a las correcciones previstas y acordadas por las partes en el contrato marco y que se trasladan a la ATM en el momento de la firma de cada acta de entrega. Estas correcciones pueden hacer referencia a revisiones de precios de materiales, ajustes finales de intereses y costes de las fuentes de financiación según disposiciones reales, etc.

Cesión a FMB

De acuerdo con lo establecido por el contrato marco, la ATM, Alquiler de Trenes AIE y FMB formalizaron, el 21 de septiembre de 2006, el convenio regulador de la cesión de ATM a FMB de los derechos y obligaciones de la explotación y operación de los trenes. En este convenio se especifica, fundamentalmente, que, dado que las obras de construcción de la

línea L9 no permiten aún que la línea sea operativa, la ATM cede temporalmente a FMB el uso de los trenes fabricados por ALSTOM que sucesivamente le sean entregados, para explotarlos en las líneas convencionales de la red del metro de Barcelona.

Como consecuencia de este último punto, la ATM y FMB firman, en la misma fecha que la de dicho convenio, el 21 de septiembre de 2006, otro convenio para regular los aspectos económico-administrativos. En este convenio se detalla que la ATM facturará a FMB el importe equivalente a la cuota de arrendamiento de los trenes que tenga que satisfacer a la empresa arrendadora pero que, dadas las subvenciones de la ATM devengadas por FMB, FMB satisfará la factura (sin IVA) compensando este importe con la subvención que la ATM tenga que abonarle en concepto de *renting* de trenes. Así, lo que sí tiene que abonar FMB a la ATM por la mencionada factura es el importe del IVA. Se ha verificado el cobro por parte de la ATM del IVA correspondiente a la factura de la primera anualidad, la correspondiente a 2007.

5.3.3. Suministro y financiación de diez trenes adjudicados a CAF

El contrato marco y de arrendamiento relacionado con los diez trenes fue firmado el 18 de abril de 2005 por la ATM, CAF y Trenes en Arrendamiento AIE. Esta AIE cambió de naturaleza jurídica el 27 de julio de 2005 y pasó a ser una sociedad anónima con el nombre de Arrendadora de Equipamientos Ferroviarios, SA (AEFSA). Los accionistas de la nueva sociedad son Cajamadrid (85%) e Inversiones en Concesiones Ferroviarias, SA³¹ (15%).

El objeto del contrato es el arrendamiento de la empresa arrendadora a la ATM de los diez trenes para la línea L1 del ferrocarril metropolitano de Barcelona así como el suministro de recambios para estos trenes, que la empresa arrendadora adquirirá a CAF.³² El seguimiento de los aspectos fundamentales de este contrato marco se detalla a continuación.

Calendario de entregas

De acuerdo con el contrato marco y de arrendamiento, la arrendadora debía entregar a la ATM las diez unidades de tren entre el 31 de mayo de 2007 y el 31 de diciembre de 2007 (a razón de una o dos unidades por mes, exceptuando el mes de agosto) y tres lotes de recambios (enero, abril y diciembre de 2007). Se ha verificado que se han cumplido las fechas de entrega según lo previsto en el calendario de entregas del contrato.

31. Sociedad participada mayoritariamente por CAF.

32. 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 la ATM en calidad de empresa arrendataria y subarrendataria, respectivamente. Así, finalmente es Banesto quien adquiere los diez trenes a CAF y los arrienda durante dos años a AEFSA (que más adelante se los adquirirá ejerciendo la opción de compra) y esta los subarrienda a la ATM. Hay que indicar que este hecho cumple específicamente lo previsto en la cláusula 7.6 del contrato marco.

Coste del arrendamiento y revisión de precios

En el contrato marco y de arrendamiento se prevén un total de dieciocho cuotas anuales que la ATM debe pagar a la empresa arrendadora cada 15 de diciembre; la primera en 2007, la última en 2024. La estimación prevista en el acuerdo firmado en julio de 2005, que modificaba la estimación inicial del contrato marco, supone unas cuotas de arrendamiento por un total de 104,31 M€, 77,08 M€ de principal y 27,23 M€ de intereses.

El 8 de mayo de 2008, mediante la novación del contrato marco y de arrendamiento, se acuerdan una serie de modificaciones que afectan a las cuotas a partir de la correspondiente a 2010.³³

Se ha verificado respecto a la factura de la primera cuota de arrendamiento, que vencía el 15 de diciembre de 2007, que su importe coincide con el de la correspondiente cuota prevista en el calendario de pagos vigente en aquellos momentos.

Cesión a FMB

La ATM puede ceder a FMB todos los derechos y obligaciones relativos a la explotación y operación de los trenes, incluidas las relativas al mantenimiento. La cesión a cualquier otro operador requeriría la conformidad previa de la empresa arrendadora. La ATM responderá solidariamente y subsidiariamente ante la empresa arrendadora (o ante quien sea propietario de los trenes) de la explotación y uso del operador.

Se ha verificado la formalización del convenio regulador de la cesión firmado por la ATM, la empresa arrendadora y FMB el 2 de julio de 2007. Los principales aspectos que recoge son los siguientes:

- La ATM cede la explotación y la operación de los trenes (y los lotes de recambios) a FMB. La cesión será efectiva desde el mismo momento en que se suscriban las sucesivas actas de entrega.
- ATM, de acuerdo con lo establecido por el contrato marco, no cede en ningún caso su obligación de pago de las cuotas de arrendamiento a la empresa arrendadora.

Como consecuencia de este último punto, la ATM y FMB firman, en la misma fecha que la de dicho convenio, el 2 de julio de 2007, otro convenio para regular los aspectos económico-administrativos de la cesión de la explotación y la operación. En este convenio se detalla que la ATM facturará a FMB el importe equivalente a la cuota de arrendamiento de los trenes que tenga que satisfacer a la empresa arrendadora pero que, dadas las subven-

33. Las modificaciones afectan a las cuotas básicas del arrendamiento e incorporan cuotas complementarias por revisión de precios. La cuantificación y el concepto concreto de estas modificaciones serán objeto de un análisis y explicación más detallados en el próximo informe de la ATM, correspondiente a los ejercicios 2008 y 2009.

ciones de la ATM devengadas por FMB, FMB satisfará la factura (sin IVA) y compensará este importe con la subvención que la ATM tenga que abonarle en concepto de *renting* de trenes. Así, lo que sí tiene que abonar FMB a la ATM por la mencionada factura es el importe del IVA. Se ha verificado el cobro por parte de la ATM del IVA correspondiente a la factura de la anualidad de 2007.

Con relación a las tres operaciones de arrendamiento recogidas en el epígrafe 5.3, la Sindicatura entiende, tal y como ya se concluyó en anteriores informes, que la imputación contable de estas operaciones debe hacerse atendiendo a la verdadera naturaleza de las operaciones. Así, dado el remarcable carácter financiero de dichas operaciones de arrendamiento, la imputación contable debería diferenciar el coste financiero de lo que es el coste de arrendamiento. Véase al respecto la última observación recogida en el epígrafe 2.4.2.

6. CONCLUSIONES FINALES: OBSERVACIONES Y RECOMENDACIONES

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

6.1. CON RELACIÓN A LOS ESTADOS FINANCIEROS

Como resultado de la fiscalización de las cuentas anuales referentes a los ejercicios 2006 y 2007 se puede afirmar que el Balance y la Cuenta de pérdidas y ganancias de la ATM reflejan razonablemente el patrimonio, la situación financiera y el resultado de los mencionados ejercicios y comprenden la información necesaria y suficiente para su interpretación y comprensión adecuadas, de conformidad con los principios y las normas contables generalmente aceptados.

A continuación se destacan los aspectos más relevantes de carácter contable o legal con las correspondientes observaciones y, si procede, recomendaciones.

1. Clasificación entre el largo y el corto plazo de activos y pasivos relacionados con los préstamos

A principios de 2005 la ATM formalizó con el Royal Bank of Scotland un préstamo a largo plazo de 195 M€ para hacer frente al conjunto de insuficiencias del contrato programa 2002-2004 que, por un total de 194,90 M€, las administraciones públicas tienen que aportar a la ATM en un plazo de cuatro años (entre 2006 y 2009). La ATM, en los ejercicios 2006 y 2007, ha ido cancelando el endeudamiento a medida que las administraciones han hecho efectivas las aportaciones.

La ATM contabiliza en el Inmovilizado financiero del activo, como Ingresos diferidos a largo plazo, el importe pendiente de cobrar de las administraciones públicas. Como

contrapartida contabiliza, en las Deudas a largo plazo del pasivo, como Otros acreedores no presupuestarios, el mismo importe como importe dispuesto del préstamo pendiente de devolver al Royal Bank of Scotland. Con todo, los importes, tanto a cobrar como a pagar, que a final de cada ejercicio tienen como vencimiento el ejercicio inmediatamente posterior, representan activos y pasivos con vencimiento a corto plazo que deberían diferenciarse de los que tienen vencimiento a largo plazo.

Así, a 31 de diciembre de 2006 y a 31 de diciembre de 2007, de los totales de 146,17 M€ y de 97,45 M€, que constan en el activo como Ingresos diferidos a largo plazo dentro del Inmovilizado financiero y en el pasivo como Deudas a largo plazo, una parte, de 48,72 M€, debería haberse imputado como Ingreso diferido a corto plazo (dentro de Deudores o de Ajustes por periodificación del activo) y como Deudas a corto plazo.

2. Corrección valorativa de las acciones sin cotización oficial del Inmovilizado financiero

De acuerdo con el análisis del epígrafe 2.3.2, la ATM participa desde el ejercicio 2003 en el capital social de la empresa Sermetra, SL. De las cuentas anuales auditadas de esta Sociedad se desprendía, ya en el ejercicio 2005, una pérdida de 12.870€ con relación a la cual la ATM debería haber dotado la correspondiente provisión. En el ejercicio 2006 las pérdidas han sido mínimas y en 2007 ya ha habido beneficio, de modo que a 31 de diciembre de 2006 las pérdidas acumuladas han sido de 13.304€ y a 31 de diciembre de 2007, de 9.208€. Dado que la participación en Sermetra, SL es del 50%, la ATM, como no dotó la correspondiente provisión a final del ejercicio 2005, debería haber dotado una provisión de 6.652€ a finales de 2006 o de 4.640€ a finales de 2007, con lo cual se habría reducido el valor activado de las acciones y aumentado el gasto del ejercicio.

La ATM debe mantener los controles adecuados para cuantificar y dotar la correspondiente provisión cuando sea necesario.

3. 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. Sin embargo, para la imputación a uno u otro concepto no se ha seguido un criterio homogéneo, de modo que, con relación a las transferencias a empresas privadas, se han detectado gastos por un total de 9,13 M€ en el ejercicio 2006 y de 7,61 M€ en el ejercicio 2007. Estos gastos han sido imputados en la cuenta Transferencias corrientes cuando, de acuerdo con el concepto por el que se otorga la transferencia, correspondía haberlos imputado como Transferencias de capital.

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

4. Incremento de los gastos de personal

Los incrementos de los sueldos y salarios en los ejercicios 2006 y 2007 respecto al ejercicio inmediatamente anterior han sido del 2,8% y del 4,3%, respectivamente, lo cual contraviene al límite máximo establecido en la Ley de presupuestos de la Generalidad de Cataluña para cada uno de los ejercicios.

5. Contabilización del coste financiero de las operaciones de arrendamiento de trenes

Las primeras cuotas por el arrendamiento de los trenes fabricados por CAF y ALSTOM han vencido en el ejercicio 2006, por 12,10 M€, y en el 2007, por 30,88 M€. Las de 2006 no incorporaban coste financiero, pero sí las de 2007 que, por un total de 9,94 M€ deberían haberse contabilizado diferenciadamente como gasto financiero y no formando parte del conjunto de gastos por arrendamientos.

Como se ha dicho en informes anteriores, la Sindicatura entiende que la imputación contable de estas operaciones de arrendamiento tiene que hacerse de acuerdo con la verdadera naturaleza de las operaciones y que, dado el remarcable carácter financiero que presentan, la imputación contable tendría que haber diferenciado la parte del gasto que corresponde a coste financiero.

6. Cesión de las inversiones destinadas al uso general

De acuerdo con lo que se indica en el epígrafe 2.3.2, el Ministerio de Fomento encargó a la ATM la realización de unas obras en un tramo de la carretera N-340. La titularidad del tramo se reparte entre varios ayuntamientos con términos municipales colindantes.

El convenio que regula la relación entre las diferentes partes, firmado en mayo de 2002, establece que, una vez ejecutadas, las obras tenían que ser cedidas a todos los efectos a los distintos ayuntamientos. Las obras, financiadas por el Ministerio de Fomento, se iniciaron en el último trimestre de 2002 pero no han sido terminadas definitivamente hasta el primer trimestre de 2006. Pese a que ya han finalizado las obras, no se ha realizado la cesión acordada.

La ATM debe iniciar los trámites correspondientes para proceder a la cesión. La formalización de la cesión entre las partes tendrá que suponer, en la contabilidad de la ATM, dar de baja los 3,86 M€ que constan en el activo como Inversiones en infraestructuras y bienes destinados al uso general, así como la correspondiente contrapartida de pasivo que por el mismo importe está formando parte de Subvenciones de capital.

7. Litigios por expropiaciones de terrenos relacionados con el Trambesòs

En el análisis del epígrafe 5.2.3, se ha indicado la existencia de dos fincas propiedad de ADIF que han sido objeto de expropiación para que la ATM pudiese llevar a cabo

determinadas infraestructuras del Trambesòs en la zona de Sant Adrià de Besòs. El ADIF ha recorrido en vía judicial las resoluciones del Jurado de Expropiación de Cataluña donde se fija el justiprecio de la expropiación de cada una de las dos fincas. Las cuantificaciones de justiprecio eran de 0,74 M€ y de 0,56 M€ mientras que los importes cuantificados por el ADIF en los recursos contenciosos-administrativos presentados ante el Tribunal Superior de Justicia de Cataluña son de 7,99 M€ y de 13,90 M€.

La ATM tendría que haber informado de los hechos y cuantificado los importes en la Memoria.

8. Hechos posteriores

Aparte de los hechos posteriores señalados en el epígrafe 2.5, que son de carácter general y referentes a la liquidación o a la formalización de contratos programa, cabe destacar como hecho posterior lo siguiente relacionado con el endeudamiento:

Las insuficientes aportaciones de recursos de las administraciones públicas con relación a las necesidades financieras del contrato programa 2002-2004 se cubrieron, posteriormente, y se acordó un calendario de aportaciones de las administraciones a la ATM entre 2006 y 2009. Mientras, la ATM hacía frente a estas insuficiencias mediante un préstamo formalizado con el Royal Bank of Scotland (RBS).

Respecto de las anualidades a aportar a partir de 2006, la Generalidad de Cataluña no ha consignado su anualidad (23,08 M€) en los presupuestos para 2008, lo cual ha hecho constar la ATM en la Memoria del ejercicio 2007. Del seguimiento de este hecho se ha observado que la ATM ha tenido que formalizar, en diciembre de 2008, previa autorización por Acuerdo de Gobierno de 18 de noviembre de 2008, dos pólizas de crédito en cuenta corriente con vencimiento a dieciocho meses, de 11,54 M€ cada una.

6.2. CON RELACIÓN A LAS LIQUIDACIONES PRESUPUESTARIAS

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

Con relación a la fiscalización de los presupuestos se pueden hacer los siguientes comentarios de carácter general:

- El grado de ejecución de los presupuestos respecto a las consignaciones definitivas ha sido, en cuanto a los Derechos liquidados, del 98,3% en 2006 y del 97,7% en 2007. En cuanto a las Obligaciones reconocidas, del 98,2% en 2006 y del 98,5% en 2007.
- Se han producido seis modificaciones presupuestarias en 2006 y once en 2007 que hacen variar las consignaciones del presupuesto inicial de 2006 en 48,23 M€ y el de

2007, en 38,49 M€. De estas modificaciones destacan, en los dos ejercicios, las referentes a la incorporación de remanentes del ejercicio anterior, 16,54 M€ en 2006 y 15,61 M€ en 2007, así como las de ampliación de crédito de ingresos por venta de títulos y de gastos de operadores de transporte, 18,98 M€ en 2006 y 6,94 M€ en 2007.

- La desviación por los menores derechos liquidados que presupuestados ha sido de 15,56 M€ en 2006 y de 22,69 M€ en 2007, mientras que la desviación por las menores obligaciones reconocidas respecto de las presupuestadas ha sido de 16,09 M€ en 2006 y de 14,49 M€ en 2007. Con estos datos, el resultado presupuestario sería positivo en 2006 por 0,53 M€ y negativo en 2007 por 8,20 M€. Aún así, una vez ajustado para homogeneizar los diferentes componentes que lo forman, el resultado presupuestario ha sido positivo en los dos ejercicios: 1,91 M€ en 2006 y 2,68 M€ en 2007.

6.3. CON RELACIÓN A LA CONTRATACIÓN

Con respecto a la fiscalización de la contratación, de la muestra de expedientes adjudicados durante el ejercicio 2007 hay que destacar las siguientes incidencias:

En cuanto a expedientes de contratos

1. Pliegos de cláusulas administrativas particulares

De acuerdo con el artículo 67 del RGLCAP, hay que destacar las siguientes carencias respecto del Pliego de cláusulas administrativas particulares:

- En el Pliego de cláusulas administrativas particulares de los expedientes adjudicados por el procedimiento abierto se recogen unos aspectos que hay que tener en cuenta para valorar los criterios de adjudicación, pero los valores o la puntuación a otorgar son globales y genéricos. *Por lo tanto, se precisa una graduación cuantificada de estos criterios para que cualquier licitador esté suficientemente informado para ajustar su propuesta.*
- En el Pliego de cláusulas administrativas particulares de los expedientes adjudicados por el procedimiento negociado *deben incluirse los aspectos económicos y técnicos que tienen que ser la base de la negociación.*

2. Recepción de los bienes o servicios y liquidación del contrato

La ATM no formaliza documentos de liquidación del contrato ni de recepción y conformidad del servicio, tal y como establece el artículo 110 del TRLCAP.

Debe documentarse formalmente la recepción, la conformidad y la liquidación de acuerdo con lo que se establece legalmente.

3. Devolución de garantías

De un total de diez expedientes de los otorgados por procedimiento abierto o negociado, solo en dos casos se ha devuelto la garantía definitiva dentro del plazo de un año, como establece el artículo 47 del TRLCAP. En dos casos no se ha devuelto ya que no ha transcurrido el plazo mencionado, mientras que en los seis casos restantes debería haberse devuelto y no ha sido así.

Hay que reforzar el control de seguimiento para la devolución de las garantías.

4. Información de los contratos en la Junta Consultiva de Contratación Administrativa de Cataluña (JCCAC)

De acuerdo con lo establecido en el artículo 118 del TRLCAP y el artículo 114 del Real decreto 1098/2001, de 12 de octubre, que aprueba el RGLCAP, así como en el artículo 3 del Decreto 376/1996, de 2 de diciembre, de reestructuración de la JCCAC, la ATM tiene que informar a la JCCAC de los contratos adjudicados, dentro del plazo de dos meses a contar desde la formalización del contrato. La ATM ha informado a la JCCAC de todos los contratos adjudicados pero no ha sido posible verificar que lo ha realizado en el plazo adecuado ya que no hay constancia de la fecha.

5. Falta de registro sistematizado de la documentación

La ATM no registra de forma sistematizada la totalidad de la correspondencia y documentación de entrada y salida. Esta carencia provoca dificultades a la hora de revisar aspectos de la legislación de contratos referidos al cumplimiento de plazos, como por ejemplo recepciones de ofertas o comunicación de adjudicaciones.

La ATM debe sistematizar un control de registro para la totalidad de la correspondencia y documentación de entrada y salida.

En cuanto a expedientes de contratos menores

1. Fraccionamiento del objeto de ciertos contratos

En el análisis de los expedientes de la muestra seleccionada referentes a quince adjudicatarios se han detectado aspectos relacionados con el objeto de los servicios o de los bienes adquiridos, con su coste y con las fechas de ejecución, de los cuales podría desprenderse que la ATM ha fraccionado la adjudicación. Eso se ha destacado con relación a los expedientes de nueve adjudicatarios según el análisis del epígrafe 4.2.3.

Hay que evitar el fraccionamiento en la adjudicación de contratos ya que, de acuerdo con el artículo 68 del TRLCAP, supone eludir los requisitos de publicidad o el procedimiento o la forma de adjudicación que correspondería.

2. Tramitación interna de expedientes

Para la tramitación interna de los expedientes de contratos menores la ATM hace uso de un documento modelo que formaliza, pero con ciertas carencias, ya que no indica la fecha en que el órgano de contratación aprueba y autoriza el gasto. Además, no hay un tratamiento uniforme en cuanto a la inclusión o no del IVA en los diferentes importes que recoge el documento.

Hay que formalizar de modo más cuidadoso y homogéneo el documento interno de tramitación de los contratos menores.

En cuanto al Registro de convenios

En el Registro de convenios 2007 la ATM recoge algunos convenios que se han formalizado en el ejercicio siguiente, es decir, convenios que correspondería recoger en el registro de 2008 (también se han detectado en el Registro de convenios 2006 convenios formalizados en 2007). Además, de la muestra seleccionada de diez convenios, se han detectado tres casos en los que el importe del registro no se corresponde con lo que consta en el convenio.

Hay que mejorar los controles de inclusión y de imputación en el Registro de convenios.

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

6.4. CON RELACIÓN A OTRAS ACTUACIONES

Con respecto a la fiscalización de las demás actuaciones hay que diferenciar entre las observaciones referidas a los sistemas tranviarios y las que se refieren al arrendamiento de unidades de tren para varias líneas de metro de Barcelona.

Respecto a la fiscalización del Trambaix y del Trambesòs

Hay que destacar que, a 31 de diciembre de 2007, de acuerdo con el análisis de los epígrafes 5.1.1 y 5.2.1, el coste total previsto a certificar para el Trambaix era de 238,72 M€ y para el Trambesòs, de 221,41 M€. La parte de obra certificada a esta fecha era de 238,72 M€ en cuanto al Trambaix, y de 219,01 M€ en cuanto al Trambesòs, lo cual representa unos porcentajes de certificación de la obra del 100% y del 98,9%, respectivamente.

Las variaciones del coste previsto en los contratos iniciales del Trambaix y del Trambesòs que se generan con las modificaciones de los proyectos y con los proyectos complementarios, como ya se indicó en los informes referentes a ejercicios anteriores, no han sido objeto de los correspondientes expedientes contractuales ni han sido formalizadas mediante firma de contrato, ni tampoco han generado ningún reajuste de la fianza según se establece en la normativa de contratación.

Aún así, en cuanto al Trambaix, tal y como se ha apuntado en el epígrafe 5.1, las partes han acordado un reajuste de la fianza, que ha sido a la baja. Así, si bien a lo largo de los años no se ha corregido al alza como correspondía por los incrementos del coste de las obras que suponían los proyectos modificados y complementarios, en mayo de 2007 las partes, argumentando que la mayoría de las obras ya habían sido ejecutadas, lo han reajustado a la baja, de acuerdo con cálculos basados en el coste de los ingresos y gastos de explotación del sistema tranviario y no en el de ejecución de las obras.

Respecto a la fiscalización del arrendamiento y suministro de unidades de tren para el metro de Barcelona

En los informes correspondientes a los ejercicios 2003, 2004 y 2005 se adelantó información actualizada de los contratos marco y de las varias operaciones relacionadas con el total de noventa y nueve trenes adjudicados a CAF y ALSTOM.

En cuanto a la vertiente contable la Sindicatura entiende, tal y como ya se indicó en los mencionados informes, que la contabilización de estas operaciones tiene que hacerse de acuerdo con la verdadera naturaleza de las operaciones. Dado el carácter financiero de estas operaciones de arrendamiento, la imputación contable debería diferenciar el coste financiero de lo que es el coste de arrendamiento.

Del seguimiento de la recepción de los trenes, del pago de las primeras cuotas y de otros aspectos, hay que destacar lo siguiente:

- a) Con relación al suministro de los treinta y nueve trenes de CAF, se ha cumplido el calendario de las entregas previstas entre mayo de 2005 y abril de 2007. Además, del importe total a pagar entre 2006 y 2023 (323,98 M€) se ha verificado el pago de las dos primeras cuotas, correspondientes a 2006 y a 2007.
- b) Con relación al suministro de los cincuenta trenes de ALSTOM, el atraso de las obras de la L9, línea destinataria de estos trenes, ha supuesto la formalización, en septiembre de 2006 y julio de 2008, de dos adendas para introducir modificaciones técnicas que permitan circular a estos trenes, también por las líneas convencionales no automatizadas del Metro de Barcelona. (La Adenda de julio de 2008 es la formalización como adenda del contrato marco y de arrendamiento, de modificaciones pactadas entre ATM y

ALSTOM el 26 de septiembre de 2007 e incorpora también otras modificaciones). Eso ha supuesto modificar el calendario de entregas y el coste del arrendamiento de acuerdo con lo siguiente:

- La Adenda de septiembre de 2006 establece un nuevo calendario de entregas entre julio de 2006 y octubre de 2008. Se han realizado entregas por un total de treinta y cuatro trenes hasta el primer trimestre de 2008. Pero posteriormente, con relación a los dieciséis trenes que quedaban pendientes de ser entregados, se formaliza la Adenda de julio de 2008, que establece una nueva variación en las fechas de entrega y las fija entre octubre de 2008 y diciembre de 2009. Aún así, esta última Adenda prevé la posibilidad de considerar emitidas tácitamente las actas de entrega de estos dieciséis trenes.
 - La Adenda de septiembre de 2006 establece un nuevo modelo financiero por un coste total de 472,96 M€. Este importe incorpora, además del coste de las variaciones técnicas, la provisión de fondos para la futura revisión de precios por 11 M€. Pero el acuerdo entre ATM y ALSTOM de 26 de septiembre de 2007, que dio lugar a la formalización de la Adenda de julio de 2008, ha incorporado nuevas modificaciones. Así, el total de la revisión de precios ha sido valorada finalmente en 94,70 M€. Además, el modelo financiero ha incorporado un mayor coste para la ATM por el sobrecoste que la empresa arrendadora tuvo que pagar a ALSTOM por el hecho de que se difiriese en la entrega de los dieciséis últimos trenes y que fue de un importe fijo de 3 M€ y otro variable de 4,24 M€. La revisión de precios y el sobrecoste mencionados, así como otros aspectos incorporados al modelo financiero mediante la Adenda de julio de 2008 han dado como resultado un coste total previsto de 642,50 M€ con cuotas a pagar hasta 2024. Se ha verificado el pago de la primera cuota, que es la correspondiente a 2007.
- c) Con relación al suministro de diez trenes de CAF, se ha cumplido el calendario de las entregas, que se preveían entre mayo y diciembre de 2007. Respecto del importe total a pagar entre 2007 y 2024, cuantificado en 104,31 M€, se ha verificado el pago de la primera cuota, la correspondiente a 2007.

Para los tres casos de suministro (anteriores apartados a, b y c) se han revisado los convenios reguladores de la cesión de uso de los trenes de la ATM a FMB y de los aspectos económico-administrativos de las correspondientes cesiones. Estos convenios, formalizados en julio de 2006, en septiembre de 2006 y en julio de 2007, prevén que la ATM facture a FMB la cuota de arrendamiento que la ATM pague a la AIE (arrendadora de los trenes) pero que eso se compense con las subvenciones que, de acuerdo con el contrato programa vigente, la ATM tenga que aportar a FMB. Así, en la práctica, FMB solo debe pagar el IVA de dicha factura, pago que se ha verificado para las anualidades 2006 y 2007. Debe indicarse que en el caso de los cincuenta trenes de ALSTOM la cesión de uso a FMB es temporal, hasta que la L9 sea operativa.

6.5. 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 6/2009, referido al ejercicio 2005.

Recomendación	Situación
Fiscalización de los estados financieros	
<p>Incertidumbre en la opinión de la fiscalización de los estados financieros a 31 de diciembre de 2005 por la falta de concreción y formalización de las aportaciones que la ATM tendría que recibir de la Generalidad de Cataluña para financiar los importes no cubiertos referentes a las obras del Trambesòs.</p> <p>Con relación a ello se recomendaba explicar y cuantificar en las notas de la memoria de las cuentas anuales los importes certificados y/o facturados por proveedores o adjudicatarios de obras que no se hubiesen contabilizado como acreedores.</p>	<p>No se han producido estos hechos en la fiscalización de los ejercicios 2006 y 2007. En cuanto al hecho que se producía al cierre del ejercicio 2005, en el informe 6/2009 ya se indicó, como hecho posterior, que la incertidumbre quedaba resuelta con el Acuerdo de gobierno de agosto de 2006 que aseguraba financiación para los importes no cubiertos del Trambesòs a 31 de diciembre de 2005.</p>
<p>1. Régimen contable</p> <p>La ATM tiene que llevar su contabilidad de acuerdo con el Plan general de contabilidad de la Generalidad de Cataluña.</p>	<p>Ya resuelto. Véase el último párrafo del epígrafe 1.2.5.</p>
<p>2. Clasificación entre el largo y el corto plazo de activos y pasivos relacionados con los préstamos</p> <p>Deben contabilizarse a final del ejercicio las cuotas de los préstamos diferenciando las de vencimiento a corto plazo de las que tienen vencimiento a largo plazo. Eso, tanto en las cuentas de pasivo directamente relacionadas con los préstamos, como con en las de activo, donde se imputan las aportaciones pendientes de cobrar de las administraciones públicas por las insuficiencias originadas en el contrato programa 2002-2004 a cobrar entre 2006 y 2009.</p>	<p>Sigue vigente. Véase el epígrafe 6.1.</p>
<p>3. Corrección valorativa de las acciones sin cotización oficial del Inmovilizado financiero</p> <p>En relación con la participación en el capital de la empresa Sermetra, SL, la ATM debería haber dotado, a 31 de diciembre de 2005, una provisión para corregir la reducción de su valor.</p>	<p>Sigue vigente. Véase el epígrafe 6.1.</p>
<p>4. Heterogeneidad en la imputación de ciertos gastos</p> <p>No se ha seguido un criterio homogéneo a la hora de imputar ciertos gastos como Transferencias de capital o como Transferencias corrientes.</p>	<p>Sigue vigente. Véase el epígrafe 6.1.</p>
<p>5. Incremento de los gastos de personal</p> <p>El incremento interanual de los sueldos y salarios no puede contravenir al límite máximo que anualmente establece la Ley de presupuestos de la Generalidad.</p>	<p>Sigue vigente en 2007 según lo descrito en los epígrafes 2.4.2 y 6.1. En cuanto a la situación a 2009, véase nota a pie de página del epígrafe 2.4.2.</p>

Recomendación	Situación
Fiscalización de la contratación	
<p>1. Documento de tramitación interna de los contratos menores</p> <p>El documento de tramitación interna de contratos menores presenta ciertas carencias en cuanto a la fecha de aprobación y autorización del gasto y en cuanto a la inclusión o no del IVA en los diferentes importes que recoge.</p>	<p>Sigue vigente. Véase el epígrafe 6.3.</p>
<p>2. Fraccionamiento del objeto de ciertos contratos</p> <p>Se ha producido un fraccionamiento (contraviniendo a lo establecido en el artículo 68 del TRLCAP) mediante el cual se ha eludido la aplicación del procedimiento de adjudicación que correspondía haber aplicado.</p>	<p>Sigue vigente. Véase el epígrafe 6.3.</p>
<p>3. Incorrecciones en el Pliego de cláusulas administrativas particulares</p> <p>3.1. Los criterios de adjudicación, para valorarlos, tienen que basarse en aspectos concretos que permitan una graduación cuantificada y objetivable para que cualquier licitador esté suficientemente informado a la hora de ajustar su propuesta.</p> <p>3.2. En el caso de los expedientes adjudicados por el procedimiento negociado, el pliego tiene que incluir los aspectos económicos y técnicos que tienen que ser la base de la negociación.</p>	<p>Sigue vigente. Véase el epígrafe 6.3.</p> <p>Sigue vigente. Véase el epígrafe 6.3.</p>
<p>4. Devolución de garantías</p> <p>Para varios casos de la muestra seleccionada se ha observado que no se cumple lo establecido en el artículo 47 del TRLCAP en relación con la devolución de las garantías.</p>	<p>Sigue vigente. Véase el epígrafe 6.3.</p>
<p>5. Información de los contratos en la Junta Consultiva de Contratación Administrativa de Cataluña (JCCAC)</p> <p>De acuerdo con la normativa vigente, la ATM tiene que informar a la JCCAC de los contratos adjudicados dentro del plazo de dos meses desde la formalización del contrato. La ATM informa pero no ha sido posible verificar en qué fecha lo ha hecho.</p>	<p>Sigue vigente. Véase el epígrafe 6.3.</p>
<p>6. Falta de registro sistematizado de la documentación</p> <p>Debe sistematizarse un control de registro para la totalidad de la correspondencia y documentación de entrada y salida.</p>	<p>Sigue vigente. Véase el epígrafe 6.3.</p>
<p>7. Registro de convenios</p> <p>Deben mejorarse los controles de inclusión y de imputación en el Registro de convenios ya que la ATM no solo recoge convenios sino también otros acuerdos y pactos que no es necesario incluir. Además, en dos casos de la muestra seleccionada el importe del registro no se corresponde con lo que consta en el convenio.</p>	<p>Sigue vigente. Véase el epígrafe 6.3.</p>

Recomendación	Situación
<p>8. Convenios</p> <p>Para uno de los expedientes de convenios seleccionados se ha observado que se ha articulado como convenio lo que en la práctica es una subvención.</p>	<p>No se ha observado este hecho para los expedientes seleccionados en la muestra fiscalizada en 2007.</p>
<p>9. Otros aspectos varios</p> <p>Deben evitarse los incumplimientos como los detectados en ciertos expedientes en los que no consta la notificación de la adjudicación a los participantes en la licitación, en que no se ha publicado el anuncio de licitación en los correspondientes diarios oficiales, o en que no se formalizan documentos de liquidación del contrato ni de recepción y conformidad del servicio recibido.</p>	<p>Para los expedientes seleccionados en la muestra fiscalizada en 2007, solo sigue vigente el aspecto referente a la falta de formalización de documentos de liquidación, recepción y conformidad. Véase el epígrafe 6.3.</p>
<p>Fiscalización de otras actuaciones</p>	
<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.</p>	<p>Sigue vigente en 2007.</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 a pesar de que, en el caso del Trambaix, habiéndose ejecutado gran parte de las obras, se ha reajustado la garantía a la baja. Véase el epígrafe 6.4.</p>
<p>3. Donación al sector público, por parte de la empresa concesionaria del servicio de transporte del Trambesòs, de un porcentaje de su capital: no se ha realizado la donación prevista en el contrato.</p>	<p>Sigue vigente en 2007, teniendo en cuenta que se acordó aplazar la donación según lo descrito en el epígrafe 5.2.2. Posteriormente ha sido resuelto en 2009 según nota a pie de página del mencionado epígrafe.</p>
<p>4. Arrendamiento y suministro de unidades de tren. Contabilización</p> <p>Pese a que se hayan formalizado como <i>renting</i>, la imputación contable de las operaciones tendrá que hacerse teniendo en cuenta su verdadera naturaleza. Por ello debería diferenciarse el coste financiero de lo que es el coste del arrendamiento.</p>	<p>Sigue vigente. Véanse los epígrafes 6.1 y 6.4.</p>
<p>5. Riesgo de sobrecoste por atraso de la puesta en funcionamiento de los trenes</p> <p>Hay que 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, pueden suponer no poder ponerlos en funcionamiento en los plazos previstos.</p>	<p>El sobrecoste por atraso y por modificaciones técnicas ha sido repercutido como mayor coste en el modelo financiero de las cuotas de arrendamiento que la ATM debe pagar a la empresa arrendadora. Véanse los epígrafes 5.3.2 y 6.4 apartado <i>b</i>.</p>

7. TRÁMITE DE ALEGACIONES

A los efectos previstos por la normativa vigente, el proyecto del presente informe de fiscalización fue enviado al Consorcio de la Autoridad del Transporte Metropolitano en fecha 2 de julio de 2010.

A continuación se transcribe³⁴ el escrito de alegaciones enviado por el Consorcio de la Autoridad del Transporte Metropolitano, con registro de salida núm. 1695, de 13 de julio de 2010, y con registro de entrada a la Sindicatura de Cuentas núm. 3690, de 14 de julio de 2010.

ATM Área de Barcelona
Autoridad del Transporte
Metropolitano

Sr. D. Enric Genescà Garrigosa
Síndico de Cuentas
Sindicatura de Cuentas de Cataluña

Muy Señor nuestro:

En respuesta a su escrito, del pasado día 2 de julio de 2010, por el que nos entrega el proyecto de informe de fiscalización referente a la Autoridad del Transporte Metropolitano correspondiente a los ejercicios 2006 y 2007 y de acuerdo con lo establecido en el artículo 6.1 de la Ley 6/1984, de 5 de marzo, de la Sindicatura de Cuentas de Cataluña, modificada por las leyes 15/1991, de 4 de julio, 7/2002, de 25 de abril, y 7/2004, de 16 de julio, le adjuntamos el escrito de alegaciones y justificaciones en relación con sus observaciones y recomendaciones.

Estoy a su disposición para cualquier aclaración que considere oportuna.

Muy cordialmente,

[Firma, ilegible]

Ramon Seró Esteve
Director general

Barcelona, 13 de julio de 2010

34. El escrito de alegaciones estaba redactado en catalán. Aquí figura una traducción al castellano de su transcripción.

Alegaciones al Proyecto de Informe 21/2007-B

Epígrafe 6.1: Con relación a los Estados Financieros

1) Clasificación entre el largo plazo de activos y pasivos relacionados con los préstamos

Este hecho no afecta ni al patrimonio ni al fondo de maniobra y está explicado suficientemente en la memoria de las cuentas anuales

En las Cuentas Anuales del ejercicio 2009 la ATM ha seguido la recomendación de la Sindicatura en cuanto a este aspecto.

2) Corrección valorativa de las acciones sin cotización oficial del inmovilizado financiero

Esta corrección valorativa no se ha realizado dado que es atribuible a la puesta en marcha de la nueva sociedad y se prevé que se recupere con los resultados de los siguientes años, por lo que no tiene que suponer ninguna pérdida para la ATM. Adicionalmente el eventual importe a provisionar es irrelevante en función del principio de importancia relativa.

En fecha 31 de diciembre de 2009 el importe acumulado da ya un resultado positivo de 818,32 euros.

3) Heterogeneidad en la imputación de ciertos gastos

Se ha aplicado el criterio en función del origen de las transferencias recibidas como ingreso afectado para atender los correspondientes gastos.

4) 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 este 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 supuesto 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 las reglas contenidas en el Título III del Estatuto de los Trabajadores.

Tal como se explica en el apartado 2.4.2 de este informe, el pasado 17 de noviembre de 2009 se firmó un pacto con los delegados de personal donde se acordó dejar sin efecto, con efectos desde el 1 de enero de 2009, el pacto de revisión anual que incrementaba los salarios según el IPC interanual de Cataluña y cualquier otro pacto

que contravenga a la limitación máxima que regula la Ley de presupuestos de la Generalidad de Cataluña.

5) Contabilización del coste financiero de las operaciones de arrendamiento de trenes.

La operación de arrendamiento de trenes es un arrendamiento operativo y a tal efecto se realiza su contabilización.

7) Litigios por expropiaciones de terrenos relacionados con el Trambesòs

En su día se consideró que las pretensiones del ADIF eran totalmente desproporcionadas.

En relación con el procedimiento identificado como número de recurso ordinario 202/06, instruido ante el Tribunal Superior de Justicia de Cataluña, en virtud del cual el ADIF reclamaba la cantidad de 7.988.405,63 €, el Tribunal, en fecha 25/11/2009, ha desestimado la reclamación.

Y en cuanto al procedimiento identificado como número de recurso ordinario 150/07, instruido ante el TSJC, en virtud del cual el ADIF reclamaba la cantidad de 13.897.401,69 €, el Tribunal, en fecha 15/06/2010, ha estimado parcialmente la reclamación, fijando la valoración de los terrenos en 1.358.742,9 €.

De acuerdo con la jurisprudencia del Tribunal Supremo, las valoraciones efectuadas por parte del Jurado de Expropiación tienen presunción de veracidad. Teniendo en cuenta lo anterior, y dado que la ATM año tras año ha dotado las partidas necesarias para proceder al pago de las valoraciones del jurado, no se ha hecho ninguna excepción especial por estas dos expropiaciones.

Epígrafe 6.3: En relación con la Contratación

En el apartado 6.5 “Seguimiento de recomendaciones de informes anteriores” se deja constancia de que muchas de las recomendaciones en cuanto a la contratación siguen vigentes. Eso es debido a que el informe de Sindicatura 6/2009 correspondiente al ejercicio 2005 fue recibido por la ATM en fecha 2 de junio de 2009. A partir de la recepción del mencionado informe se ha procedido a adoptar y cumplir todos los requerimientos exigidos por parte de la Sindicatura.

Ahora bien, a pesar de que, como acabamos de indicar, la ATM ha tenido en cuenta desde junio de 2009 las recomendaciones en materia de contratación, hay que hacer las siguientes consideraciones:

- El volumen de contratos menores donde se considera que se ha realizado un fraccionamiento del contrato es muy poco relevante si se tiene en cuenta el volumen global de contratos menores realizados.
- La comunicación de contratos en la Junta Consultiva de Contratación Administrativa de Cataluña se realiza directamente vía internet a través de la aplicación del Registro Público de Contratos de la JCCA, dentro del plazo de dos meses desde

la formalización del contrato. Esta aplicación no disponía de registro de entrada y por lo tanto no se podía verificar este hecho. Actualmente, la nueva versión sí deja constancia de que las notificaciones se hacen dentro del plazo establecido.

- En cuanto al registro de la ATM, hay que aclarar que toda la documentación se registra a través de un programa de Registro de Entrada y Salida, a pesar de que es posible que en algunos casos (muy aislados) haya podido haber algún error al respecto.

Epígrafe 6.4: Con relación a otras actuaciones

Respecto a la fiscalización del Trambaix y del Trambesòs

La ATM ha formalizado el texto refundido del contrato de concesión del Trambaix en fecha 16 de marzo de 2009, tal como se indica en el punto 5.1 del propio informe de Sindicatura (anotación número 19 a pie de página, página 64).

En este contrato, aparte de refundir todas las modificaciones contractuales existentes hasta la fecha, se ha procedido a regularizar la fianza en base a los ingresos y gastos de explotación del sistema tranviario, dado que de conformidad con el Pliego de Contratación, una vez finalizadas las obras (año 2007) había que devolver la fianza de las obras.

En cuanto al Trambesòs actualmente se está trabajando para modificar la fianza para adaptarla a las actividades de operación del servicio de transporte de viajeros, que será calculada en función también de los ingresos y gastos de explotación.

Respecto a la fiscalización del arrendamiento y suministro de unidades de trenes para el metro de Barcelona

1) Arrendamiento y suministro de unidades de tren. Contabilización

En el origen la naturaleza de la operación se definió como un *renting* operativo, y por lo tanto no da lugar a diferenciar contablemente el coste financiero de lo que es el coste del arrendamiento.

2) *Renting* operativo de los 50 trenes de la serie 9.000

El coste derivado de las modificaciones técnicas de 34 trenes de la serie 9.000 ha permitido disponer, en las líneas de metro convencionales, de una ampliación y renovación de material móvil adelantada a las previsiones del Plan Director de Infraestructuras 2001-2010, aprobado por el Gobierno de la Generalidad de Cataluña.

La compensación económica al fabricante por el diferimiento en la fabricación y entrega de las últimas 16 unidades de los trenes de la serie 9.000 ha sido compensada por el diferimiento en el pago de las cuotas de *renting*, al disponer más tarde de los trenes.

Barcelona, 13 de julio de 2010

8. RESPUESTA A LAS ALEGACIONES

Una vez analizadas las alegaciones presentadas por la entidad, Autoridad del Transporte Metropolitano (ATM), el texto inicial del proyecto de informe se ha modificado con relación a la alegación número 7. El resto no ha sido objeto de modificación por entender que las demás alegaciones enviadas son explicaciones que confirman la situación descrita en el proyecto de informe o porque no se comparten los juicios en ellas expuestos.

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: julio de 2011

Depósito legal de la versión encuadernada
de este informe: B-26437-2011