

INFORME 18/2011

ENTIDAD
METROPOLITANA
DEL TRANSPORTE
(EMT)
EJERCICIO 2008

INFORME 18/2011

**ENTIDAD
METROPOLITANA
DEL TRANSPORTE
(EMT)
EJERCICIO 2008**

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

RAFAEL MORALES ROSALES, secretario general suplente de la Sindicatura de Cuentas de Cataluña,

CERTIFICADO:

Que en Barcelona, el día 24 de mayo de 2011, reunido el Pleno de la Sindicatura de Cuentas, bajo la presidencia del síndico mayor, I. Sr. D. Jaume Amat Reyero, con la asistencia de los síndicos Sr. D. Andreu Morillas Antolín, Sr. D. Enric Genescà Garrigosa, Sr. D. Jordi Pons Novell, H. Sr. D. Joan-Ignasi Puigdollers Noblom y Sra. D^a Maria Àngels Servat Pàmies y con la abstención de la síndica Sra. D^a Emma Balseiro Carreiras, actuando como secretario el secretario general suplente de la Sindicatura, Sr. D. Rafael Morales Rosales, y como ponente la síndica Sra. D^a Maria Àngels Servat Pàmies, previa deliberación se acuerda aprobar el informe de fiscalización 18/2011, relativo a la Entidad Metropolitana del Transporte (EMT), ejercicio 2008.

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

Barcelona, 8 de junio de 2011

[Firma]

Vº Bº
El síndico mayor

[Firma]

Jaume Amat Reyero

ÍNDICE

ABREVIACIONES.....	7
1. INTRODUCCIÓN.....	9
1.1. OBJETO, ALCANCE Y METODOLOGÍA	9
1.1.1. Objeto y alcance.....	9
1.1.2. Metodología y limitaciones	10
1.2. INTRODUCCIÓN AL ENTE FISCALIZADO	10
1.2.1. Objeto y funciones.....	10
1.2.2. Actividad realizada.....	11
1.2.3. Órganos de gobierno	12
1.2.4. Organigrama.....	14
1.2.5. Entidades dependientes y participadas.....	16
1.2.6. Control interno	16
1.2.7. Principal normativa aplicable	17
1.2.8. Convenios	18
2. FISCALIZACIÓN REALIZADA.....	20
2.1. APROBACIÓN Y RENDICIÓN DE LAS CUENTAS A LA SINDICATURA.....	20
2.2. LIQUIDACIÓN DEL PRESUPUESTO	21
2.2.1. Presupuesto inicial.....	21
2.2.2. Modificaciones presupuestarias.....	22
2.2.3. Liquidación del presupuesto de gastos	25
2.2.4. Liquidación del presupuesto de ingresos	37
2.2.5. Resultado presupuestario.....	45
2.3. BALANCE Y CUENTA DEL RESULTADO ECONÓMICO-PATRIMONIAL	46
2.3.1. Balance.....	46
2.3.2. Cuenta del resultado económico-patrimonial.....	59
2.4. MEMORIA.....	60
2.4.1. Contenido de la Memoria	60
2.4.2. Compromisos de gastos con cargo a presupuestos de ejercicios posteriores.....	61
2.4.3. Avales concedidos	62
2.4.4. Indicadores financieros, presupuestarios y de gestión	62
2.4.5. Remanente de tesorería	62
2.5. CONTRATACIÓN ADMINISTRATIVA.....	63
2.5.1. Información sobre la contratación de la EMT	63
2.5.2. Muestra fiscalizada.....	65
2.5.3. Resultados de la fiscalización	66

2.6.	HECHOS POSTERIORES	85
3.	CONCLUSIONES: OBSERVACIONES Y RECOMENDACIONES.....	86
3.1.	OBSERVACIONES.....	86
3.1.1.	Aspectos contables	86
3.1.2.	Aspectos de legalidad.....	88
3.1.3.	Aspectos de control interno.....	95
3.2.	RECOMENDACIONES.....	96
3.2.1.	Aspectos contables	96
3.2.2.	Aspectos de legalidad.....	97
3.2.3.	Aspectos de control interno.....	99
4.	TRÁMITE DE ALEGACIONES	100
5.	RESPUESTA A LAS ALEGACIONES.....	137

ABREVIACIONES

AGE	Administración General del Estado
ATM	Autoridad del Transporte Metropolitano
BEP	Bases de ejecución del presupuesto
BOP	Boletín Oficial de la Provincia
Cetramsa	Centre Metropolità d'Informació i Promoció del Transport, SA
DOGC	Diario Oficial de la Generalidad de Cataluña
EMSHTR	Entidad Metropolitana de los Servicios Hidráulicos y del Tratamiento de Residuos
EMT	Entidad Metropolitana del Transporte
FEMP	Federación Española de Municipios y Provincias
FMBSA	Ferrocarril Metropolità de Barcelona, SA
IBI	Impuesto sobre bienes inmuebles
LCAP	Ley de contratos de las administraciones públicas
MMAMB	Mancomunidad Municipal del Área Metropolitana de Barcelona
RPT	Relación de puestos de trabajo
SAE	Sistema de ayuda y explotación
TBSA	Transports de Barcelona, SA
TMB	Transports Metropolitans de Barcelona (TMB); es la denominación agregada de las empresas Ferrocarril Metropolità de Barcelona, SA (FMBSA) y Transports de Barcelona, SA (TBSA)
Tusgsal	Transportes Urbanos y Servicios Generales, SAL
TRLCAP	Texto refundido de la Ley de contratos de las administraciones públicas
TRLRHL	Texto refundido de la Ley reguladora de las haciendas locales

1. INTRODUCCIÓN

Conforme a la normativa vigente, y de acuerdo con el Programa anual de actividades de la Sindicatura de Cuentas, se emite el presente informe de fiscalización, relativo a la Entidad Metropolitana del Transporte (EMT), correspondiente al ejercicio 2008.

Puesto que este informe se inició con anterioridad a la entrada en vigor de la Ley 18/2010, de 7 de junio, de la Sindicatura de Cuentas, de acuerdo con la disposición transitoria tercera de dicha Ley, la tramitación del informe se realiza según la regulación establecida por la Ley 6/1984, de 5 de marzo, de la Sindicatura de Cuentas, modificada por las leyes 15/1991, de 4 de julio, 7/2002, de 25 de abril, 7/2004, de 16 de julio, y 26/2009, de 23 de diciembre.

1.1. OBJETO, ALCANCE Y METODOLOGÍA

A continuación se describen el objeto y el alcance del informe, así como la metodología utilizada y las limitaciones de la fiscalización.

1.1.1. Objeto y alcance

El objeto de este informe es la fiscalización de regularidad contable y del cumplimiento de la legalidad de las cuentas anuales de la EMT referida al ejercicio 2008.

Los estados y cuentas fiscalizados son los que establece la Orden EHA/4041/2004, de 23 de noviembre, por la que se aprueba la Instrucción del modelo normal de contabilidad local, es decir:

- El Estado de liquidación del presupuesto
- El Balance
- La Cuenta del resultado económico-patrimonial
- La Memoria

En concreto, los objetivos han sido los siguientes:

- Regularidad contable: verificar que la información y documentación contable ha sido elaborada y se presenta conforme a los principios y normas contables y presupuestarias que son de aplicación.
- Cumplimiento de la legalidad: verificar que los actos, las operaciones y los procedimientos de gestión económico-financiera se han desarrollado de acuerdo con la normativa que es de aplicación.

1.1.2. Metodología y limitaciones

Para llevar a cabo la fiscalización de la EMT se han realizado todas las pruebas, de cumplimiento y sustantivas, que se han considerado necesarias para obtener evidencia suficiente y adecuada, con el objetivo de conseguir una base razonable que permita manifestar las conclusiones del presente informe, salvo por la limitación al alcance que se detalla en el siguiente párrafo.

No se ha podido validar la liquidación de la aportación al déficit del servicio de transporte de viajeros de los contratos de gestión interesada, que la EMT tiene firmados con las empresas operadoras de transporte, puesto que la EMT no conserva los datos de horas y kilómetros realizados por dichos servicios.

La EMT somete sus cuentas a una auditoría de cuentas anual realizada por la empresa Gabinet Tècnic d'Auditoria i Consultoria, SA. Se ha tenido acceso a los trabajos y pruebas que han realizado los auditores externos para la elaboración del informe del ejercicio 2008 y se han llevado a cabo las pruebas adicionales que se han estimado necesarias, con relación a determinadas partidas presupuestarias y cuentas del Balance y de la Cuenta del resultado económico-patrimonial, así como de la contratación administrativa.

1.2. INTRODUCCIÓN AL ENTE FISCALIZADO

La EMT presta sus servicios en dieciocho municipios del área metropolitana de Barcelona. Fue creada al amparo de la Ley 7/1987, de 4 de abril, por la que se establecen y regulan actuaciones públicas especiales en la conurbación de Barcelona y en las comarcas comprendidas dentro de su zona de influencia directa, con el objetivo de prestar de forma conjunta los servicios de transporte público de viajeros dentro de su ámbito territorial. Cubre un territorio de 334,4 km² y da servicio a una población en 2008 de 2.819.867 habitantes, según el Instituto de Estadística de Cataluña.

1.2.1. Objeto y funciones

La EMT se constituyó como entidad metropolitana con naturaleza de entidad local, con personalidad jurídica propia y capacidad plena para gestionar las atribuciones que la Ley 7/1987 le asigna para prestar los servicios de transporte público de viajeros en el ámbito territorial comprendido por los municipios de Badalona, Barcelona, Castelldefels, Cornellà de Llobregat, Esplugues de Llobregat, Gavà, L'Hospitalet de Llobregat, Montcada i Reixac, Montgat, El Prat de Llobregat, Sant Adrià de Besòs, Sant Boi de Llobregat, Sant Feliu de Llobregat, Sant Joan Despí, Sant Just Desvern, Santa Coloma de Gramenet, Tiana y Viladecans.

El artículo 16 de dicha Ley de creación le da las siguientes competencias:

- a) Coordinar los servicios de transporte público urbano de viajeros de los municipios de su ámbito territorial.
- b) Planificar, ordenar y gestionar los servicios de transporte público interurbano de viajeros, regular y discrecional.
- c) Prestar el servicio de transporte público subterráneo de viajeros de Barcelona, sin perjuicio de las competencias que corresponden a la Generalidad.
- d) Ejercer las facultades de intervención administrativa en los servicios de transporte público de viajeros en automóviles.
- e) Programar el tráfico en la red vial básica definida por el Plan territorial parcial y por el Plan intermodal de transportes y prestar asistencia técnica a los municipios en materia de tráfico urbano.

En cuanto a los servicios de transporte público interurbano de viajeros a los que se refiere el apartado *b*, corresponden a la EMT las siguientes competencias:

- Ordenar y gestionar los servicios correspondientes.
- Otorgar las concesiones de servicios regulares y las autorizaciones de servicios discretionales.
- Otorgar la concesión y la autorización de estaciones de viajeros.

El artículo 18 de la Ley de creación de la EMT establece que para la prestación de los servicios de su competencia, la EMT puede adoptar cualquiera de las formas de gestión establecidas por la legislación de régimen local.

El domicilio social está en la calle 62, núm. 16-18, edificio B, de la Zona Franca, de Barcelona.

1.2.2. Actividad realizada

La actividad realizada por la EMT puede dividirse en las siguientes grandes áreas:

Servicio público de transporte regular de viajeros de gestión directa	Realizado por las siguientes empresas de la EMT: servicio de autobuses, prestado por Transports de Barcelona, SA; servicio de metro, prestado por Ferrocarrils Metropolitans de Barcelona, SA.
Servicio público de transporte de viajeros en línea de gestión indirecta	Lo prestan empresas operadoras privadas, bajo la titularidad de la EMT, mediante contratos de gestión de servicios. Los más significativos son: <ul style="list-style-type: none"> • Servicio de El Barcelonès Norte y otros municipios (Tusgsal) • Servicio de L'Hospitalet de Llobregat y otros municipios (Rosanbús, SL) • Servicio de Gavà y Viladecans (Mohn, SL) • Servicio de Sant Boi de Llobregat y otros municipios (Oliveras, SL) • Servicio de Castelldefels y otros municipios (Mohn, SL) • Servicio NitBus (Tusgsal y Mohn, SL)

Sistema de Tarificación Social	<p>El sistema se basa en el establecimiento de una tarjeta que acredita a sus poseedores (personas mayores o con disminución y con escasos recursos económicos) para la utilización del conjunto de los transportes públicos metropolitanos en unas condiciones de tarificación especial y diferenciada. Este sistema se materializa en:</p> <ul style="list-style-type: none"> • La gestión de la tarjeta rosa metropolitana, de la tarjeta rosa metropolitana de tarificación reducida, y del pase metropolitano de acompañante • La gestión de la tarjeta integrada de transporte T-4
Información al usuario y señalización y mantenimiento de paradas	<ul style="list-style-type: none"> • Atención informativa a los ciudadanos, gestionando el teléfono 010 de información metropolitana y de la página www.emt.cat, que incluye el <i>software Quiero ir</i> y la información detallada de los transportes metropolitanos. Estos servicios se prestan en colaboración con la empresa Centre Metropolità d'Informació i Promoció del Transport, SA, propiedad de la EMT al 100% • Información y mantenimiento de las paradas de autobús
Tutela del Instituto Metropolitano del Taxi	<p>El Instituto Metropolitano del Taxi es un organismo autónomo de la EMT que se encarga de regular y ordenar el servicio del taxi en el área metropolitana de Barcelona.</p>
Intervención administrativa	<p>Ejercer las facultades de intervención administrativa en los servicios de transporte público de viajeros en automóviles, mediante la expedición de tarjetas de transporte, la autorización de servicios públicos discrecionales de transportes de viajeros y transportes privados y sus renovaciones, etc.</p>

1.2.3. Órganos de gobierno

El artículo 19 de la Ley de creación de la EMT establece que sus órganos de gobierno son los siguientes:

- Pleno del Consejo Metropolitano
- Presidente
- Gerente
- Comisión Especial de Cuentas

El artículo mencionado abre la posibilidad de que la propia entidad cree otros órganos de gobierno. La EMT creó, mediante Acuerdo de Pleno del Consejo Metropolitano de 25 de febrero de 1988, la Comisión de Gobierno (actualmente Junta de Gobierno) como órgano de gobierno de la EMT.

Pleno del Consejo Metropolitano

El artículo 20 de la Ley de creación de la EMT dispone que el Pleno del Consejo Metropolitano está formado por los representantes de los municipios de su ámbito territorial, proporcionalmente a su población y de acuerdo con la siguiente escala:

- Municipio de Barcelona: once representantes.
- Municipios de más de cien mil habitantes: tres representantes cada uno.
- Resto de los municipios: un representante cada uno.

Los respectivos plenos municipales deben designar a sus representantes en el Pleno del Consejo Metropolitano, entre sus regidores, tal y como se regula en el artículo mencionado.

En 2008 el Pleno estaba formado por treinta y cuatro regidores, que habían sido propuestos por los siguientes grupos municipales: por el PSC, veintidós; por CiU, cinco; por el PP, cuatro; por IC-EUiA, dos, y por ERC, uno.

Presidente

El presidente de la EMT durante el ejercicio 2008 fue don Antoni Poveda Zapata (PSC), alcalde del Ayuntamiento de Sant Joan Despí.

El 26 de julio de 2007 se nombraron cuatro vicepresidentes:

Vicepresidenta primera	Assumpta Escarp Gibert (PSC) del Ayuntamiento de Barcelona
Vicepresidente	Jordi Portabella Calvete (ERC) del Ayuntamiento de Barcelona
Vicepresidente	Antoni Rodés Inés (IC-EUiA) del Ayuntamiento de El Prat de Llobregat
Vicepresidente	César Arrizabalaga Zabala (PSC) del Ayuntamiento de Montcada i Reixac

Gerente

El artículo 23 de la Ley de creación de la EMT regula la figura del gerente en los siguientes términos:

- a) El gerente no puede ser miembro del Consejo Metropolitano y tiene la condición de funcionario eventual.
- b) Corresponde al gerente, conforme a las directrices del Pleno y siguiendo las instrucciones del presidente:
 - Dirigir la administración de la entidad y ejecutar los acuerdos del Pleno.
 - Dirigir, inspeccionar e impulsar los servicios y obras.
 - Adoptar las resoluciones de trámite.
 - Dirigir al personal de la entidad.
 - Ejercer las funciones que expresamente le delegue el Pleno.

El Consejo Metropolitano de la EMT nombró gerente a don Pelayo Martínez Bauluz el 26 de julio de 2007. En la misma fecha, la Presidencia dictó un Decreto de delegación de competencias a la Gerencia. Estas competencias, resumidas, son las siguientes:

- a) Preparar el proyecto de presupuesto y rendir la Cuenta general.

- b) Reconocer bonificaciones y exenciones, aprobar la liquidación de tasas a otros recursos, dictar providencias de apremio y dar de baja y anular cargos.
- c) Otorgar y denegar licencias y autorizaciones, otorgar escrituras y documentos administrativos referidos a adquisiciones y a contratos administrativos y presidir la Mesa de Contratación.
- d) Funciones respecto al personal, tales como la aprobación de la oferta pública de empleo y de las bases de las pruebas para la selección de personal, la adscripción y remoción del personal funcionario y laboral, la aplicación del régimen de licencias y permisos, la autorización de las horas extraordinarias, la incoación de expedientes disciplinarios, etc.

Comisión Especial de Cuentas

Está formada por el presidente y cinco consejeros metropolitanos y, tal y como establece el artículo 24.1 de la ley de creación, por un miembro de cada uno de los grupos políticos representados en el Consejo Metropolitano.

Comisión de Gobierno (actualmente Junta de Gobierno)

La EMT creó la Comisión de Gobierno mediante Acuerdo del Pleno del Consejo Metropolitano de 25 de febrero de 1988 con las siguientes funciones: contratar personal laboral y nombrar funcionarios; autorizar, disponer y reconocer gastos de cuantía no superior al 5% de los recursos ordinarios de la entidad; adquirir y enajenar bienes y derechos, y aprobar proyectos no superiores a la cuantía anterior; ejercer acciones judiciales y administrativas; aprobar convenios de colaboración, reconocer exenciones, reducciones y bonificaciones tributarias de cuantía no superior al 5% de los recursos ordinarios; efectuar encargos y transferencias a las sociedades de la entidad; formular solicitudes iniciales de concertación de operaciones de crédito y dictaminar sobre asuntos antes de someterlos al Pleno del Consejo Metropolitano.

Con fecha de 26 de julio de 2007, el Pleno del Consejo Metropolitano modificó el nombre de la Comisión, que pasó a denominarse Junta de Gobierno.

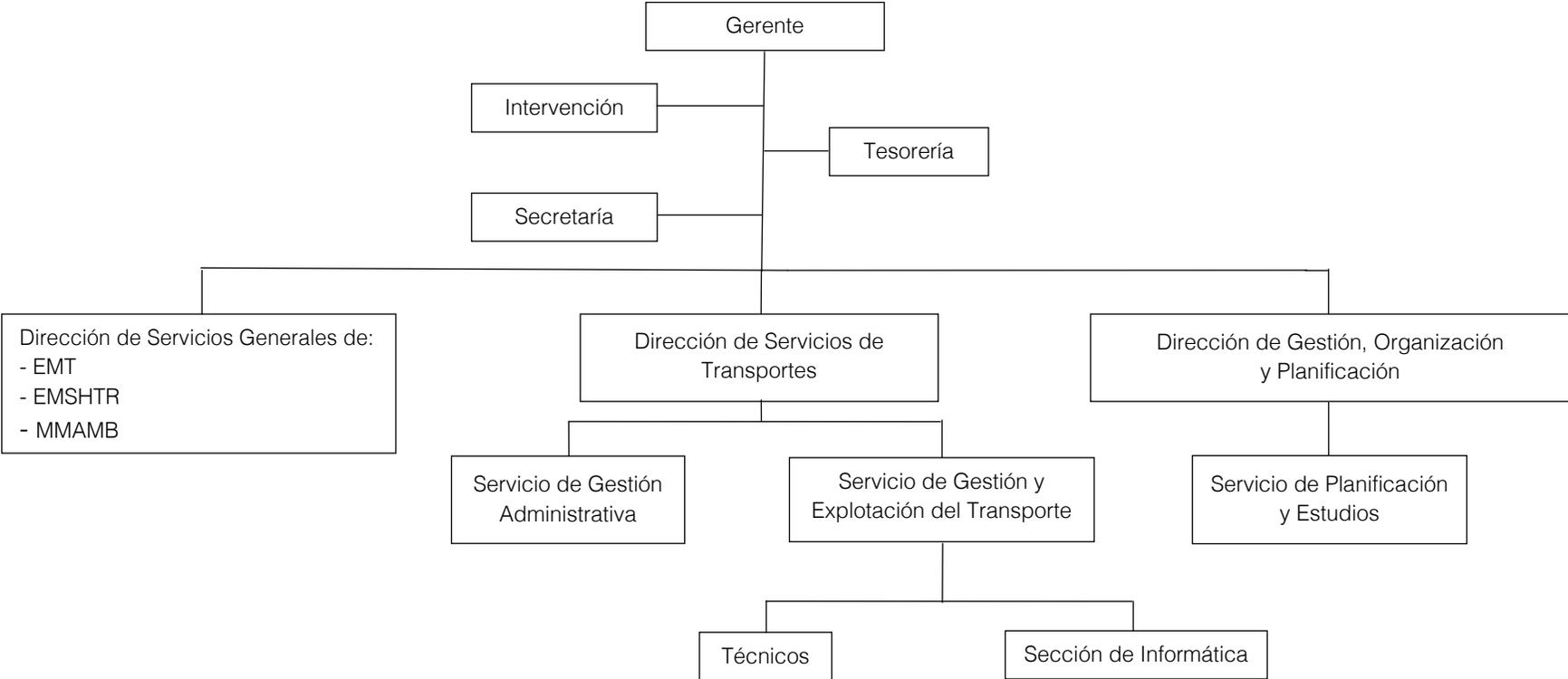
En el ejercicio 2008, la Junta de Gobierno estaba formada por el presidente, los cuatro vicepresidentes de la EMT y por los siguientes miembros del Consejo Metropolitano: Jordi Ràmia Gisbert (PSC), del Ayuntamiento de Montgat, y Raimon Blasi Navarro (CiU), del Ayuntamiento de Barcelona.

1.2.4. Organigrama

El organigrama de la EMT a 31 de diciembre de 2008 se muestra en la siguiente página.

Organigrama a 31 de diciembre de 2008

15



Fuente: Elaboración propia a partir de la información facilitada por la EMT.

1.2.5. Entidades dependientes y participadas

Las entidades dependientes de la EMT son las siguientes:

Entidad	Actividad
Instituto Metropolitano del Taxi (Organismo Autónomo)	Gestión del servicio metropolitano de transporte de viajeros en automóviles ligeros de alquiler con conductor, así como la promoción del transporte colectivo y otros servicios similares.
Ferrocarril Metropolità de Barcelona, SA	Gestión del servicio metropolitano de transporte de viajeros por camino fijo de rodadura o por cable (ferrocarril, funicular, etc.). Participada al 100% por la EMT.
Transports de Barcelona, SA	Gestión del servicio metropolitano de transporte de viajeros por superficie (autobuses, microbuses, etc.). Participada al 100% por la EMT.
Cetramsa	Atención información al usuario. Participada al 100% por la EMT.

La EMT participa con el 5% del accionariado en la empresa pública Torre de Collserola, SA, que se creó para la construcción y posterior explotación del complejo de comunicaciones del mismo nombre.

La EMT forma parte de los siguientes consorcios y asociaciones:

- Consorcios:
 - Autoridad del Transporte Metropolitano (ATM)
 - Consorcio del Campus Interuniversitario del Besòs
 - Consorcio del Área Metropolitana
- Asociaciones:
 - Associació per a la Promoció del Transport Públic
 - Unión Internacional de Transporte Público
 - Plan Estratégico Litoral de la Región Metropolitana
 - Metròpolis
 - Medcitées

1.2.6. Control interno

La EMT, como entidad metropolitana con naturaleza de entidad local, está sujeta al régimen presupuestario y al control interno en la triple acepción de función interventora, de control financiero y de control de eficacia, de acuerdo con lo establecido por la normativa reguladora de las haciendas locales.

Las plazas de Secretaría y de Intervención de la EMT (incluyendo organismos autónomos y sociedades dependientes) fueron ocupados por dos funcionarios adscritos a la EMT, nom-

brados, el primero, el 6 de noviembre de 1999, como secretario accidental, y el segundo, el 29 de septiembre de 1998, como interventor, para realizar las tareas propias del cargo durante el tiempo imprescindible mientras no se cubriese la plaza vacante de forma reglamentaria.

El secretario y el interventor de la EMT fueron, también, durante el ejercicio 2008, secretario e interventor de la Entidad Metropolitana de Servicios Hidráulicos y Tratamiento de Residuos (EMSHTR) y de la Mancomunidad Municipal del Área Metropolitana de Barcelona (MMAMB).

El tipo de fiscalización ejercida en la EMT es previa. Asimismo, y con carácter anual, la EMT somete sus cuentas a una auditoría financiera externa realizada por la empresa Gabinet Tècnic d'Auditoria i Consultoria, SA. El informe de auditoría del ejercicio 2008 muestra una opinión favorable sin salvedades.

En cuanto a la confección de las actas de los órganos colegiados –Consejo Metropolitano y Junta de Gobierno– hay que poner de manifiesto que estas no incluyen los anexos a los que hacen mención, y estos son básicos para dejar constancia de los hechos que se aprueban.

1.2.7. Principal normativa aplicable

La principal normativa aplicable en materia contable es la siguiente:

- Real decreto legislativo 2/2004, de 5 de marzo, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley reguladora de las haciendas locales.
- Real decreto 500/1990, de 20 de abril, por el que se desarrolla el capítulo primero del título sexto de la Ley 39/1988, de 28 de diciembre, reguladora de las haciendas locales.
- Orden EHA/4041/2004, de 23 de noviembre del Ministerio de Economía y Hacienda, por la que se aprueba la Instrucción del modelo normal de contabilidad local.

La principal normativa aplicable en materia de contratación es la siguiente:

- Ley 30/2007, de 30 de octubre, de contratos del sector público.
- Ley 13/1995, de 18 de mayo, de contratos de las administraciones públicas.
- 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.
- Decreto 179/1995 por el que se aprueba el Reglamento de obras, actividades y servicios de los entes locales.

La principal normativa aplicable en materia de personal es la siguiente:

- Ley 7/2007, de 12 de abril, del Estatuto básico del empleado público.
- Decreto legislativo 2/2003, de 28 de abril, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley municipal y de régimen local de Cataluña.

- Decreto legislativo 1/1997, de 31 de octubre, por el que se aprueba la refundición en un texto único de los preceptos de determinados textos legales vigentes en Cataluña en materia de función pública.
- Ley 30/1984, de 2 de agosto, de reforma de la función pública.
- Decreto 214/1990, de 30 de julio, por el que se aprueba el Reglamento del personal al servicio de las entidades locales.

1.2.8. Convenios

Los convenios que se consideran más relevantes al objeto del informe son los siguientes:

Contrato-programa de 2008

El 8 de abril de 2008 la Administración General del Estado (AGE) y la ATM firmaron el contrato-programa 2008, que tiene por objeto establecer las relaciones recíprocas relativas a la financiación del transporte público regular de viajeros en el ámbito de la ATM y dar continuidad a varios aspectos de los contratos programa de ejercicios anteriores. Este contrato-programa extiende su vigencia del 1 de enero de 2008 hasta el 31 de diciembre de 2008 y comprende, además, la regularización del ejercicio 2007.

El contrato-programa recoge las necesidades del sistema de transporte gestionado por la ATM y su cobertura mediante las aportaciones de los usuarios y de las administraciones públicas: AGE y las administraciones consorciadas en la ATM, que son la Generalidad de Cataluña, el Ayuntamiento de Barcelona y la EMT.

En el marco del contrato-programa, la EMT hace efectivo el pago de las subvenciones y ayudas a los operadores de transportes de las líneas bajo su tutela, en concepto de integración tarifaria y otros (servicios nocturnos, ampliación de itinerarios, mejora de servicios, movilidad reducida y compensación de líneas). Asimismo, la ATM efectúa las compensaciones a la EMT por las cantidades correspondientes.

Hay que destacar el contrato-programa de los ejercicios 2002-2004, firmado el 13 de diciembre de 2004 por la AGE y la ATM, que preveía aportaciones de las diferentes administraciones públicas participantes inferiores a las necesidades del sistema de 195,00 M€. El sistema recurrió a mecanismos transitorios de financiación, cuyo coste fue asumido por las diferentes administraciones. La aportación correspondiente a la EMT para hacer frente a esas insuficiencias fue de 10,87 M€ a cancelar en los ejercicios 2006, 2007, 2008 y 2009 mediante anualidades de 2,72 M€ (véase informe de la Sindicatura de Cuentas número 6/2009, correspondiente a la Autoridad Metropolitana del Transporte, ejercicio 2005).

Convenio entre la EMT, TMB y la MMAMB sobre la deuda histórica del periodo 1994-1995

En fecha 15 de junio de 1998, la EMT y Transports Metropolitans de Barcelona (TMB) formalizaron un convenio por el que la EMT consignaba durante diez años en su presupuesto de gastos, desde el ejercicio 1999, una partida de 1,14 M€, a pagar a TMB, con la denominación Saneamiento deuda histórica, comprensiva de una décima parte de las aportaciones pendientes de pago por tarificación social, que se fijaron en aquella fecha en 11,41 M€.

En la misma fecha, también se formalizó un convenio entre la MMAMB y la EMT, por el que la MMAMB consignaría durante diez años en su presupuesto de gastos, desde el ejercicio 1999, una partida de 0,29 M€ a transferir a la EMT en concepto de pago de la deuda histórica por tarificación social (1994-1995), comprensiva de una décima parte de las aportaciones pendientes, que se fijaron en aquella fecha en 2,93 M€.

Convenio entre la EMT, TMB y la MMAMB sobre la tarificación social del periodo 2001-2003

En fecha 22 de noviembre de 2001, la EMT, TMB y la MMAMB formalizaron un convenio a partir del cual la EMT aportaba una transferencia anual a TMB para cubrir el déficit derivado de la política tarifaria especial aplicada a determinados grupos de usuarios (personas mayores o con disminución) de los servicios de transporte. Para el periodo 2001-2003 se fijó en una transferencia corriente anual de 7,81 M€.

La EMT tenía que prever anualmente en su presupuesto de gastos dicha transferencia en función de sus disponibilidades presupuestarias. La MMAMB asumía, con cargo a futuras aportaciones a la EMT, el importe de tarificación social que esta entidad no hubiese podido contraer al final de cada ejercicio con las siguientes condiciones:

- Las transferencias no reconocidas por la EMT debían liquidarse a TMB con cargo a las aportaciones a recibir de la MMAMB por octavas partes (ocho ejercicios) a partir del tercer año posterior al de su acreditación.
- Los importes acogidos a este calendario de pago generaban un coste financiero a cargo de la EMT calculado desde el 1 de enero del ejercicio siguiente a su acreditación y hasta la fecha de abono a TMB al tipo de interés legal.

En los ejercicios 2001, 2002 y 2003 la EMT se acogió a este pacto por unos importes de 4,58; 7,81 y 7,21 M€ respectivamente, que se liquidan con cargo a las aportaciones de la MMAMB por octavas partes entre los ejercicios 2004 y 2011, 2005 y 2012 y 2006 y 2013, respectivamente.

Convenio entre la EMT y TMB sobre la tarificación social del ejercicio 2008

El 15 de mayo de 2008 se firmó un convenio entre la EMT y TMB para la financiación de la tarificación social del ejercicio 2008. En el convenio se establece que TMB se hará cargo de

7,77 M€ en concepto de tarificación social del ejercicio 2008 que corresponde a la EMT, y que esta devolverá dicho importe a TMB con el siguiente calendario: 2,30 M€ en el ejercicio 2008, y el resto, 5,47 M€, a partes iguales en los siguientes cuatro ejercicios.

2. FISCALIZACIÓN REALIZADA

2.1. APROBACIÓN Y RENDICIÓN DE LAS CUENTAS A LA SINDICATURA

Las entidades locales, de acuerdo con el artículo 200 del Texto refundido de la Ley reguladora de las haciendas locales (TRLRHL), están sometidas al régimen de contabilidad pública, que conlleva la obligación de la rendición de cuentas a los órganos de control externo.

Una vez finalizado el ejercicio, las entidades locales deben formar y rendir la Cuenta general. La Instrucción del modelo normal de contabilidad local, aprobada por la Orden 4041/2004, de 23 de noviembre, del Ministerio de Economía y Hacienda, establece la estructura, contenidos y normas de elaboración de la Cuenta general.

La liquidación del presupuesto de la EMT correspondiente al ejercicio 2008 fue aprobada por decreto de Presidencia el 24 de febrero de 2009. Asimismo, el Consejo Metropolitano de fecha 16 de julio de 2009 aprobó la Cuenta general del ejercicio 2008. Previamente a esta aprobación, la Comisión Especial de Cuentas emitió informe favorable y las cuentas fueron expuestas al público mediante edicto en el Boletín Oficial de la Provincia (BOP) de 25 de mayo de 2009.

El expediente de la Cuenta general fue rendido a la Sindicatura el 9 de octubre de 2009 dentro del plazo establecido por la normativa vigente.

El artículo 211 del TRLRHL establece que las entidades locales de ámbito superior tienen la obligación de adjuntar a la Cuenta general dos memorias: una, justificativa del coste y rendimiento de los servicios públicos, y otra demostrativa del grado en que se hayan cumplido los objetivos programados, con indicación de los previstos y conseguidos, con su coste.

La memoria demostrativa del grado de cumplimiento de los objetivos de la EMT, que acompaña a la Cuenta general de 2008, debería recoger inicialmente los objetivos previstos por la entidad y efectuar su seguimiento, para verificar el cumplimiento de estos.¹

1. Atendiendo a la alegación 2, se añade este párrafo al proyecto de informe y se elimina el siguiente: “Las memorias justificativas del coste y rendimiento de los servicios públicos y la demostrativa del grado de cumplimiento de los objetivos de la EMT, que acompañan a la Cuenta general de 2008, no se pueden considerar como tales, ya que de su lectura no se desprende el rendimiento de los diferentes servicios públicos prestados, ni la evaluación del grado de cumplimiento de los objetivos programados con indicación de los previstos y conseguidos.”

2.2. LIQUIDACIÓN DEL PRESUPUESTO

La liquidación del presupuesto de la EMT del ejercicio 2008 es la siguiente:

Entidad Metropolitana del Transporte – 2008					
Liquidación presupuestaria					
Capítulos de ingresos	Presupuesto inicial	Modificaciones	Presupuesto definitivo	Derechos reconocidos	Derechos pendientes cobro
1. Impuestos directos	62.805.600,19	-	62.805.600,19	76.244.087,97	20.912.791,57
2. Impuestos indirectos	-	-	-	-	-
3. Tasas y otros ingresos	9.736.897,70	6.965.831,31	16.702.729,01	14.197.577,15	1.070,14
4. Transferencias corrientes	103.571.961,36	4.859.000,00	108.430.961,36	106.568.084,31	2.051.786,03
5. Ingresos patrimoniales	1.260.000,00	-	1.260.000,00	1.212.658,26	172.133,62
Total operaciones corrientes	177.374.459,25	11.824.831,31	189.199.290,56	198.222.407,69	23.137.781,36
6. Enajenación inversiones reales	-	-	-	900.000,00	-
7. Transferencias de capital	-	1.454.449,04	1.454.449,04	1.460.459,16	-
Total operaciones de capital	-	1.454.449,04	1.454.449,04	2.360.459,16	-
8. Variación activos financieros	-	23.090.249,62	23.090.249,62	25.000,00	-
9. Variación pasivos financieros	-	-	-	-	-
Total operaciones financieras	-	23.090.249,62	23.090.249,62	25.000,00	-
Total ingresos	177.374.459,25	36.369.529,97	213.743.989,22	200.607.866,85	23.137.781,36
Capítulos de gastos	Presupuesto inicial	Modificaciones	Presupuesto definitivo	Obligaciones reconocidas	Obligaciones pend. pago
1. Gastos de personal	2.576.324,84	210.033,13	2.786.357,97	2.771.813,53	2.091,04
2. Gastos de bienes y servicios	11.142.914,88	5.488.108,77	16.631.023,65	12.597.790,52	307.615,94
3. Gastos financieros	749.473,89	(0,03)	749.473,86	692.527,79	374,26
4. Transferencias corrientes	150.807.252,91	20.397.878,98	171.205.131,89	170.234.356,55	2.028.672,65
Total operaciones corrientes	165.275.966,52	26.096.020,85	191.371.987,37	186.296.488,39	2.338.753,89
6. Inversiones reales	1.048.802,18	7.556.934,85	8.605.737,03	941.198,91	265.701,52
7. Transferencias capital	10.176.792,00	2.716.574,24	12.893.366,24	11.438.917,20	-
Total operaciones de capital	11.225.594,18	10.273.509,09	21.499.103,27	12.380.116,11	265.701,52
8. Variación activos financieros	-	-	-	-	-
9. Variación pasivos financieros	872.898,55	0,03	872.898,58	872.898,57	-
Total operaciones financieras	872.898,55	0,03	872.898,58	872.898,57	-
Total gastos	177.374.459,25	36.369.529,97	213.743.989,22	199.549.503,07	2.604.455,41

Importes en euros.

Fuente: Elaboración propia a partir de la Cuenta general del ejercicio 2008.

2.2.1. Presupuesto inicial

El Consejo Metropolitano de la EMT aprobó inicialmente su presupuesto el 8 de noviembre de 2007. Esta aprobación inicial se publicó en el BOP el 10 noviembre de 2007. El presupuesto fue aprobado con carácter definitivo el 20 de diciembre de 2007 y se publicó, resumido por capítulos, en el BOP de 22 de diciembre de 2007.

2.2.2. Modificaciones presupuestarias

En el ejercicio 2008 se han realizado modificaciones presupuestarias por 36.37 M€, lo cual supone el 20,5% del presupuesto inicial. Sin considerar la incorporación de remanentes, el incremento es del 17,3%.

Las modificaciones del presupuesto de gastos se muestran, clasificadas por capítulos y por tipo de modificación, en el siguiente cuadro:

Entidad Metropolitana del Transporte – 2008						
Modificaciones de crédito del ejercicio 2008 por tipo de modificación y capítulos						
Capítulos de gasto	Suplementos de crédito	Ampliaciones de crédito	Generaciones de crédito	Incorporación de remanentes	Transferencias de crédito	Total modificaciones
Gastos de personal	206.851,74	0,00	0,00	3.181,39	0,00	210.033,13
Compras de bienes y servicios	372.586,81	4.627.140,00	0,00	488.381,96	0,00	5.488.108,77
Gastos financieros	0,00	0,00	0,00	0,00	(0,03)	(0,03)
Transferencias corrientes	9.227.965,20	2.338.691,31	4.859.000,00	3.972.222,47	0,00	20.397.878,98
Inversiones reales	7.556.934,85	0,00	0,00	0,00	0,00	7.556.934,85
Transferencias de capital	0,00	1.454.449,04	0,00	1.262.125,20	0,00	2.716.574,24
Pasivos financieros	0,00	0,00	0,00	0,00	0,03	0,03
Total modificaciones	17.364.338,60	8.420.280,35	4.859.000,00	5.725.911,02	0,00	36.369.529,97

Importes en euros.

Fuente: Elaboración propia a partir de la Cuenta general de 2008.

La EMT reguló las modificaciones de crédito en las bases de la 4 a la 6 de las Bases de ejecución del presupuesto (BEP). Según las Bases, los expedientes de modificación deben ser incoados por la Dirección de Servicios Generales, previo informe motivado del servicio correspondiente y el de la Intervención.

Se han fiscalizado todos los expedientes de modificación del tipo suplementos de crédito, incorporación de remanentes y generaciones de crédito; y un expediente de ampliación de crédito, el de mayor importe, de los tres existentes.

Suplementos de crédito

El suplemento de crédito es un tipo de modificación del presupuesto de gasto para la realización de una actividad que no se puede demorar hasta el siguiente ejercicio y para la que el crédito presupuestado ha resultado insuficiente. La EMT aprobó durante el ejercicio un único suplemento de crédito, de 17,36 M€. El suplemento, financiado con remanente líquido de tesorería, aumentó el crédito de gastos de personal, compras de bienes y servicios, transferencias corrientes e inversiones reales.

Documentación	Fechas/importes	Incidencia
Incoación del expediente	12.2.2008	
Memoria justificativa del suplemento	Jefe de servicio de finanzas 12.2.2008	<ul style="list-style-type: none"> - Se adjunta una relación de partidas afectadas, pero no una memoria justificativa de la necesidad del gasto y de la insuficiencia de los créditos iniciales. - Falta de existencia previa en el presupuesto de 2008 de partidas suplementadas por 28.174,80 € y 7.501.532,69 €.
Financiación de la modificación	Remanente líquido de tesorería	
Informe de intervención	7.3.2008. Informe favorable	
Aprobación por el Consejo Metropolitano	13.3.2008	No se especifica el tipo de modificación, ni las cantidades ni las partidas presupuestarias modificadas.
Publicación inicial en el BOP	17.3.2008	
Certificado de falta alegaciones	11.4.2008	
Publicación definitiva en el BOP	18.4.2008	
Documentos contables	7.4.2008	Se ha contabilizado la modificación de crédito antes de la publicación en el BOP de la aprobación definitiva.
Informe sobre el cumplimiento de la estabilidad presupuestaria	26.9.2008 La Intervención informa del incumplimiento del principio presupuestario, y lo comunica a la Dirección General de Política Financiera y Seguros.	
Envío a la Generalidad y a la Administración del Estado		No consta en el expediente.

Ampliaciones de crédito

Durante el ejercicio 2008 se amplió el crédito de la partida del presupuesto de gasto, Servicio de transporte T-4, vinculada a los ingresos de la Cámara de compensación de la tarjeta T4, por 4,63 M€.

El Real decreto 500/1990, en el artículo 39.3, establece que en los expedientes de ampliación de crédito se tienen que definir los recursos que deben financiar el mayor gasto. Estos mayores medios deberán acreditarse con el reconocimiento de mayores derechos sobre los previstos en el presupuesto.

Respecto a los créditos ampliables, la base 5 de las BEP regula que las ampliaciones serán realizadas de oficio, previa petición del servicio correspondiente.

De la fiscalización realizada del expediente de ampliación se ponen de manifiesto las siguientes incidencias:

- Falta el informe de la Intervención.
- La EMT no ha dictado un acto expreso de aprobación de la ampliación, en consonancia con la base 5 de las BEP, que establece que serán realizadas de oficio. Las modificaciones de crédito tienen que ser aprobadas expresamente por los órganos de gobierno de las entidades locales.
- El reconocimiento de mayores derechos sobre los previstos en el presupuesto, base de la ampliación, fue de 1,70 M€ y no de 4,63 M€. Según el artículo 39.3, antes mencionado, el importe máximo ampliable sería de 1,70 M€, que corresponde al importe de los mayores derechos reconocidos sobre los previstos en el presupuesto.

Generaciones de crédito

La EMT aprobó durante el ejercicio un único expediente, de 4,86 M€ en concepto de liquidación del ejercicio 2007, del contrato-programa firmado entre la ATM y la AGE.²

Documentación	Fechas	Incidencia
Incoación del expediente	1.12.2008	
Memoria justificativa y fuente de financiación de la generación de crédito		(Véase la nota de pie de página número 3.)
Informe de Intervención	3.12.2008	
Aprobación por el gerente de acuerdo con las BEP	4.12.2008	
Documentos contables	28.11.2008	Se ha contabilizado la modificación de crédito antes de la incoación del expediente.

2. Atendiendo a la alegación 4, se incorpora el siguiente fragmento: "en concepto de liquidación del ejercicio 2007, del contrato-programa firmado entre la ATM y la EMT", y se elimina del proyecto de informe el siguiente: "La generación, financiada por una aportación de la ATM en concepto de menor financiación a la EMT del ejercicio 2007, aumentó el crédito de los gastos a los operadores de transporte."

3. Atendiendo a la alegación 4, se elimina del proyecto de informe la siguiente incidencia: "En el presupuesto de ingresos, aprobado inicialmente por la EMT, las aportaciones de la ATM, incluida la menor financiación, ya estaban previstas, por lo que esta menor financiación no puede ser fuente de financiación de la generación."

Incorporación de remanentes

El Real decreto 500/1990, en el artículo 47.1, establece que los remanentes de crédito podrán ser incorporados al presupuesto del ejercicio posterior en determinados casos, mediante la incoación del correspondiente expediente en que se justifique la existencia de recursos suficientes.

La EMT tramitó un único expediente de incorporación de remanentes, de 5,73 M€, financiado en su totalidad con remanente líquido de tesorería. El expediente incluye la siguiente documentación:

Documentación	Fechas/importes	Incidencia
Incoación del expediente y memoria justificativa	12.2.2008	
Financiación de la modificación	Remanente líquido de tesorería	
Remanentes incorporados	5.725.911,02 €	Se ha incorporado un crédito por 3.850.422,48 € que no formaba parte del presupuesto del ejercicio 2007. Debería incluirse como crédito extraordinario. (Véase la nota de pie de página número 4.)
Informe de Intervención	7.3.2008	
Aprobación por el Consejo Metropolitano	Aprobado el 13.3.2008	No se especifican las cantidades y partidas modificadas.
Documentos contables	13.3.2008	

2.2.3. Liquidación del presupuesto de gastos

Las obligaciones reconocidas del ejercicio han ascendido a 199,55 M€, de las que un 85,3% corresponden a transferencias corrientes. El resto de las obligaciones del ejercicio se reparten entre gastos de bienes y servicios, 6,3%; transferencias de capital, 5,7%; gastos de personal, 1,4%, y otros, 1,3%.

El grado de ejecución del presupuesto es del 93,4%. Para los gastos de bienes y servicios y personal es del 75,7% y del 99,5%, respectivamente. Para las transferencias corrientes, el grado de ejecución ha sido del 99,4%. La base 22 de las BEP indica que los pagos se harán efectivos, únicamente, con la firma conjunta de la interventora y del tesorero, o de las personas que legalmente los sustituyan. La EMT no ha tenido en cuenta con esta regulación la necesidad de la autorización del ordenador de pagos, tal y como establece el artículo 5.2.c del Real decreto 1174/1987, de 18 de septiembre, por el que se regula el régimen jurídico de los funcionarios de la Administración local con habilitación de carácter estatal.

4. Atendiendo a la alegación 5, se incluye esta última frase en el proyecto de informe.

2.2.3.1. Gastos de personal

El detalle por concepto de los gastos de personal es el siguiente:

Entidad Metropolitana del Transporte – 2008 Presupuesto de gastos – Capítulo 1. Gastos de personal				
Concepto	Presupuesto inicial	Presupuesto definitivo	Obligaciones reconocidas	Pendiente pago
Retribuciones de altos cargos	306.840,59	345.873,24	345.873,24	-
Retribuciones personal eventual	398.651,19	537.004,91	537.004,91	-
Retribuciones personal funcionario	1.067.970,14	1.127.638,59	1.127.637,51	-
Retribuciones personal laboral	70.135,55	54.645,55	54.638,64	-
Incentivos al rendimiento	257.233,80	199.035,54	199.019,20	-
Cuotas sociales	396.411,70	438.696,88	437.148,18	-
Formación	10.485,60	10.485,60	3.190,00	-
Fondo social	64.489,45	68.870,84	64.681,81	1.716,75
Ayudas almuerzo en horario especial	4.106,82	4.106,82	2.620,04	374,29
Total	2.576.324,84	2.786.357,97	2.771.813,53	2.091,04

Importes en euros.

Fuente: Elaboración propia a partir de la Cuenta general del ejercicio 2008.

La Relación de puestos de trabajo (RPT) de la EMT fue aprobada por el Consejo Metropolitano el 20 de diciembre de 2007. La RPT incluye: la denominación de los puestos de trabajo, los complementos de destino y específico, y el número de plazas ocupadas/vacantes de cada puesto de trabajo. La fiscalización de su contenido presenta las siguientes incidencias:

- La RPT no describe las características esenciales del puesto de trabajo ni las funciones atribuidas, ni especifica la forma de provisión del puesto de trabajo. Asimismo, no incluye al personal eventual.
- Como consecuencia de la ambigüedad de la RPT en la definición de los diferentes intervalos del complemento específico dentro de un mismo nivel de destino, se produce una divergencia entre la RPT y las retribuciones cobradas por una parte del personal de la EMT.
- No se ha obtenido evidencia de la exposición al público de la RPT, de acuerdo con el artículo 32 del Decreto 214/1990.

La plantilla de personal fue aprobada por el Consejo Metropolitano de 20 de diciembre de 2007, al mismo tiempo que se aprobaba el presupuesto. Contiene la denominación de los puestos, el grupo, el número de plazas y el número de vacantes de acuerdo con la legislación vigente, y se subdivide en personal funcionario, personal eventual y personal laboral. La plantilla de personal no se ha publicado en el BOP ni en el DOGC, tal y como establece el artículo 28 del Decreto 214/1990.

El personal de la EMT a 31 de diciembre de 2008 estaba formado por cuarenta y tres personas: el gerente, el director de Gestión, Organización y Planificación, la directora de

Servicios de Transportes, seis eventuales de asesoramiento especial, treinta y dos funcionarios y dos laborales temporales.

Entidad Metropolitana del Transporte – 2008				
Movimientos del personal a cargo de la EMT en el ejercicio 2008				
Concepto	31.12.2007	Altas	Bajas	31.12.2008
Eventuales con cargo directivo	2	1		3
Eventuales de asesoramiento especial	6			6
Funcionarios	26	2		28
Interinos	2		1	1
Funcionarios en servicio especial	3			3
Laborales temporales	2			2
Total	41	3	1	43

Fuente: Elaboración propia a partir de las plantillas de personal de los detalles proporcionados por la EMT de enero y diciembre 2008.

Nota: El director de Servicios Generales, el interventor y el tesorero no están incluidos en este cuadro puesto que aunque son cargos de la EMT sus retribuciones son pagadas a los dos primeros por la MMAMB, y al tercero por la EMSHTR, entidades en las que también prestan sus servicios.

Las altas del ejercicio 2008 corresponden a dos funcionarios, provistos por concurso inter-no entre el personal del Consorcio del Área Metropolitana, y al nombramiento de un cargo eventual directivo de nueva creación. Con relación al cargo eventual, que es el de director de Servicios de Gestión, Organización y Planificación, se ha observado lo siguiente:

- Este nombramiento se efectuó por Decreto de Presidencia de 16 de abril de 2008. De acuerdo con el artículo 9 del Decreto 214/1990, el nombramiento de personal eventual directivo corresponde al Pleno u órgano máximo de la entidad local que, en este caso, es el Consejo Metropolitano, y no la Presidencia.
- Este puesto de trabajo no existía en la plantilla de personal aprobada junto con el presupuesto de 2008. Asimismo, durante el ejercicio 2008 no existe ningún acuerdo de aprobación de la retribución que cobró ese trabajador.

Por lo tanto, la EMT ha contratado personal eventual sin que este estuviese previsto en la RPT ni en la plantilla, y se le ha remunerado mensualmente sin que ningún órgano de gobierno haya fijado el importe de sus retribuciones. No se ha cumplido el artículo 304.1 de la Ley 2/2003, texto refundido de la Ley municipal de Cataluña, según el cual el número, las características y la retribución del personal eventual deben ser determinados por el Pleno de cada corporación, al empezar el mandato. Estas determinaciones solo se pueden modificar con motivo de la aprobación de los presupuestos anuales.

- No se ha publicado en los diarios oficiales el nombramiento de este personal eventual, tal y como establece el artículo 304.3 de la Ley 2/2003. El artículo regula que la publicación debe incluir, entre otros, el régimen de sus retribuciones y su dedicación.

Las condiciones que rigen para el personal de la EMT están reguladas, principalmente, en el Acuerdo de condiciones de trabajo para el personal funcionario y en el Convenio colectivo del personal laboral, para los ejercicios 2007-2011. En su fiscalización se han observado las siguientes incidencias:

- Las pagas extraordinarias pagadas por la EMT a sus trabajadores incluyen el total de las retribuciones básicas y complementarias. Este hecho contradice el artículo 28 de la Ley de presupuestos del Estado para el año 2008, que establece que se percibirán doce pagas mensuales, de igual importe, y dos adicionales, en los meses de junio y diciembre, que incluirán, cada una de las adicionales, la totalidad de una mensualidad de sueldos, trienios y complemento de destino y dos terceras partes del complemento específico.
- El punto 7.10 del Acuerdo de condiciones de trabajo dice lo siguiente:

La pérdida de poder adquisitivo, basada en los datos oficiales de inflación de Cataluña, puede fomentar la revisión de la catalogación de los puestos de trabajo de los funcionarios, sin perjuicio del respeto a la regulación retributiva del Estado. A tales efectos se estudiará la actualización del complemento específico.

Según el artículo 29 del Decreto 214/1990, de 30 de julio, del Reglamento del personal al servicio de las entidades locales, la RPT, como expresión ordenada de los puestos de trabajo, tiene la finalidad de asignar las categorías retributivas del personal de acuerdo con las funciones atribuidas. Cualquier revisión de la catalogación de los puestos de trabajo debe responder a cambios en la asignación de funciones, que, de acuerdo con el artículo 31, tienen que estar debidamente motivados y responder a los requisitos del artículo 27, y no tienen que ser compensaciones por pérdida de poder adquisitivo del conjunto de los trabajadores.

- La jornada laboral de la EMT es de siete horas diarias durante todo el año, con veintitrés días laborables de vacaciones y catorce días de asuntos personales. El artículo 148.2 del Decreto 214/1990 establece en nueve el número máximo de días de permiso por asuntos personales.⁵

A continuación se comentan las principales partidas del presupuesto de gastos de personal.

5. Atendiendo a la alegación 26.d se suprime el siguiente párrafo del proyecto de informe:

“El artículo 13 del Acuerdo de condiciones de trabajo, en el apartado de permisos totalmente retribuidos, establece lo siguiente:

Reconocimiento de los servicios prestados: El personal de la entidad en situación de servicio activo que cumpla la antigüedad de servicios efectivos en la administración del ámbito metropolitano, tiene derecho a los siguientes permisos:

- A los 25 años de servicio, dos semanas
- A los 30 años de servicio, tres semanas
- A los 35 años de servicio, un mes, si el interesado no hubiese gozado del permiso de los 30 años de servicios prestados, o dos semanas en caso contrario

Estos permisos no figuran en la normativa vigente.”

Retribuciones de altos cargos

En esta partida presupuestaria se han contabilizado los gastos por indemnizaciones de los cargos electos por asistencia a órganos colegiados, con el siguiente detalle:

Entidad Metropolitana del Transporte – 2008 Indemnizaciones por asistencia a órganos colegiados	
Presidente	41.383,00
Junta de Gobierno	174.243,00
Resto de los consejeros	130.247,24
Total	345.873,24

Importes en euros.

Los importes unitarios de las indemnizaciones fueron aprobados, al inicio del mandato 2007-2011, por el Consejo Metropolitano de 26 de julio de 2007, y suponían un incremento del 12,5% respecto a los vigentes en el primer semestre del ejercicio 2007:

Cargo	Importe por asistencia				
	Consejo Metropolitano	Junta de Gobierno	Comisión Informativa	Comisión de Cuentas	Junta de Portavoces
Presidente	1.496,64	1.366,49			
Vicepresidente ejecutivo	1.496,64	1.366,49			
Vicepresidentes	1.236,35	1.106,21			
Portavoces	1.431,56	884,96			1.301,43
Consejeros	357,89				
Miembros Comisión	357,89	884,96	195,22	195,22	

Importes en euros.

Fuente: Información facilitada por la EMT.

La EMT ha contabilizado las indemnizaciones por asistencia a órganos colegiados dentro del capítulo 1 de gastos de personal cuando, de acuerdo con el artículo 23 de la Orden de 20 de septiembre de 1989, de estructura de los presupuestos de las entidades locales, tendrían que estar contabilizadas en el capítulo 2 de gastos de bienes y servicios, dentro del artículo 23, Indemnizaciones por razón de servicio.

Respecto al Registro de intereses, establecido en el artículo 75 de la Ley 7/1985, reguladora de las bases del régimen local, la EMT dispone de registro de intereses y de declaraciones de bienes. Este Registro ha sido confeccionado en el ejercicio 2007, coincidiendo con el cambio en los órganos de gobierno. Existen cinco cargos electos que no han presentado la declaración de intereses: Assumpta Escarp Gibert por el PSC y vicepresidenta primera, Jordi Ràmia Gisbert por el PSC y miembro de la Junta de Gobierno, Víctor Álvarez Ponce por el PSC, Josep Perpinyà Palau por el PSC y Alberto Villagrasa Gil por el PP.

Estas declaraciones deberían publicarse, al menos una vez al año, conforme al artículo 75 antes mencionado, cosa que la EMT no ha llevado a cabo.

Retribuciones del personal eventual

Esta partida incluye las retribuciones del personal eventual, tanto directivo como de asesoramiento.

Las retribuciones de este personal fueron fijadas, al inicio del mandato 2007-2011, por Acuerdo del Consejo Metropolitano de 26 de julio de 2007, a pesar de que no se publicaron en el BOP, tal y como establece el artículo 311 del Decreto 214/1990.⁶ Para el ejercicio 2008, las retribuciones se han incrementado un 2%, en consonancia con el incremento establecido en la Ley de presupuestos generales del Estado del ejercicio 2008.⁷

Esta partida presupuestaria incluye un gasto de 25.851 € del asesor especial para la Gerencia, plaza que no está incluida en la RPT ni en la plantilla de personal.

Retribuciones del personal funcionario y laboral

Para la fiscalización de las retribuciones del personal al servicio de la EMT, se han comparado las retribuciones del personal del ejercicio 2008 con las recibidas en el ejercicio 2007 y, por una muestra de cinco trabajadores, se ha verificado si sus retribuciones se ajustan a la RPT aprobada por la EMT y a la Ley de presupuestos generales del Estado para el ejercicio 2008.

El incremento aplicado a las retribuciones del ejercicio 2008 es el 2% que fija la Ley de presupuestos generales del Estado, excepto para los trabajadores cuyo puesto de trabajo la Comisión de valoración de puestos de trabajo ha acordado revalorizar o que han superado un proceso para proveer una plaza superior. Las valoraciones de la Comisión han sido aprobadas a posteriori por el Consejo Metropolitano.

Incentivos al rendimiento

La partida de incentivos al rendimiento incluye, básicamente, la productividad de los funcionarios y del personal laboral. A lo largo del ejercicio se reconocieron obligaciones por 192.391 € y 6.628 €, respectivamente.

La productividad pagada a los trabajadores se divide en un plus de asistencia, que se paga mensualmente, y un plus variable, que se paga en septiembre. La productividad va-

6. Atendiendo a la alegación 25, se incorpora la siguiente frase: "A pesar de que no se publicaron en el BOP, tal y como establece el artículo 311 del Decreto 214/1990."

7. Atendiendo a la alegación 25, se suprimen del proyecto de informe las siguientes frases: "Los sueldos establecidos al inicio del mandato para los cargos eventuales de asesoramiento especial aumentaron un 9% respecto a los cobrados en el primer semestre de 2007 y los del personal eventual con cargo directivo aumentaron un 12%", y "Por lo tanto, las retribuciones de este personal se han incrementado, entre el año 2007 y el 2008, por encima del 2% que establece la Ley de presupuestos del ejercicio 2008."

riable es una cantidad asignada según el grupo y nivel de los trabajadores, y forma parte de las retribuciones aprobadas en el cuadro retributivo que forma parte del expediente de aprobación del presupuesto.

La EMT no vincula el cumplimiento de la productividad variable al rendimiento, la actividad y el especial interés con el que se desarrollan las tareas asignadas a un trabajador que, además, tienen que estar relacionadas con el cumplimiento de los objetivos previamente fijados, tal y como regulan los artículos 171 y 172 del Decreto 214/1990 del Reglamento del personal al servicio de las entidades locales.

Cuotas sociales

En esta partida se registra el gasto correspondiente a la Seguridad Social a cargo de la EMT, e incluye doce mensualidades, de enero de 2008 a diciembre de 2008.

2.2.3.2. Gastos de bienes y servicios

Las obligaciones reconocidas por gastos de bienes y servicios en el ejercicio 2008 ascienden a 12,60 M€ y corresponden a un 6,3% del total de la liquidación de gastos de la EMT.

Entidad Metropolitana del Transporte – 2008				
Presupuesto de gastos – Capítulo 2. Gastos de bienes corrientes y servicios				
Artículo	Presupuesto inicial	Presupuesto definitivo	Obligaciones reconocidas	Pendiente pago
21. Reparaciones, mantenimiento y conservación	38.202,82	38.202,82	10.500,01	5.862,20
22. Material, suministros y otros	11.085.818,59	16.571.667,72	12.571.131,14	299.965,06
23. Indemnizaciones por razón de servicio	18.893,47	21.153,11	16.159,37	1.788,68
Total	11.142.914,88	16.631.023,65	12.597.790,52	307.615,94

Importes en euros.

Fuente: Elaboración propia a partir de la Cuenta general del ejercicio 2007.

Del total de las obligaciones reconocidas en el capítulo 2, 9,94 M€, el 78,8%, corresponden a las partidas de Servicio transporte T4, incluidas en el artículo 22, en que se contabilizan las compensaciones realizadas a las empresas de transporte por la Cámara de compensación de la tarjeta multiviaje a precio reducido, denominada T4. Su funcionamiento se explica a continuación.

En el año 2001 se llevó a cabo la implantación del sistema de integración tarifaria en el ámbito del área metropolitana de Barcelona, por el que, para realizar un desplazamiento, se permite la utilización de diferentes tipos de transporte (metro, autobús, etc.) con un único título de transporte, en un intervalo horario determinado, de acuerdo con las zonas que incluyen.

Asimismo, la Ordenanza metropolitana reguladora del sistema de tarifación social del transporte creó la tarjeta multiviaje de precio reducido para determinados grupos de usuarios (personas mayores de sesenta y cinco años o con disminución superior al 33%, con

unos ingresos anuales superiores al indicador público de renta de efectos múltiples (IPREM) e inferiores al doble de dicho indicador). Esta tarjeta, válida para diez multiviajes, llamada T4, tiene un precio de venta a los usuarios durante el ejercicio 2008 de 3,05 €.

La venta de la tarjeta T4 la realizan los diferentes operadores. La EMT distribuye el importe de estos ingresos a los diferentes operadores, en función de la utilización de sus servicios por los usuarios mediante una cámara de compensación. Los costes del servicio de distribución y venta de la tarjeta también se integran en la cámara de compensación para su distribución entre los operadores.

Los gastos contabilizados en las partidas presupuestarias, Servicio transporte T4, son la plasmación contable de la distribución entre los diferentes operadores, de los ingresos de la Cámara de compensación de la tarjeta multiviaje T4, y se compensan con los ingresos correspondientes a partidas del presupuesto de ingresos, Servicios de transporte, por 9,94 M€.

El resto de los gastos, 2,66 M€ corresponden, fundamentalmente, a gastos de gestión del recargo del IBI, gastos de fabricación y gestión de la tarjeta rosa del sistema de tarificación social, encuestas y estudios, etc., que se han fiscalizado con resultado satisfactorio.

2.2.3.3. Gastos financieros

El detalle de los gastos financieros es el siguiente:

Entidad Metropolitana del Transporte – 2008 Presupuesto de gastos – Capítulo 3. Gastos financieros				
Concepto	Presupuesto inicial	Presupuesto definitivo	Obligaciones reconocidas	Pendiente pago
Intereses de préstamos	126.473,89	126.504,88	112.838,72	374,26
Gastos de gestión de créditos	6.000,00	6.000,00	6,31	-
Intereses por operaciones de tesorería	100.000,00	37.286,22	-	-
Intereses según convenio	517.000,00	579.682,76	579.682,76	-
Total	749.473,89	749.473,86	692.527,79	374,26

Importes en euros.

Fuente: Elaboración propia a partir de la Cuenta general del ejercicio 2008.

Intereses de préstamos

Corresponden a los intereses de cuatro préstamos con tres entidades financieras.

Intereses según convenio

Corresponden a los intereses de la deuda de la EMT con TBSA y FMBSA, incluidos en el convenio firmado el 22 de noviembre de 2001 por la financiación de los gastos de la tarificación social de los ejercicios 2001, 2002 y 2003, aplazados hasta el ejercicio 2013, por el que la EMT aporta una transferencia anual para cubrir el déficit derivado de la política tarifaria especial aplicada a determinados grupos de usuarios.

2.2.3.4. Transferencias corrientes

Los gastos por transferencias corrientes ascienden a 170,23 M€, el 85,3% del total de las obligaciones reconocidas del ejercicio 2008.

Entidad Metropolitana del Transporte – 2008 Presupuesto de gastos – Capítulo 4. Transferencias corrientes				
Artículo	Presupuesto inicial	Presupuesto definitivo	Obligaciones reconocidas	Pendiente pago
41. A organismos autónomos de la EMT	500.000,00	800.000,00	550.000,00	550.000,00
44. A empresas de la EMT	6.624.606,80	6.624.606,80	6.624.606,80	0
46. A entidades locales	61.727.209,00	67.613.510,84	66.892.747,78	0
47. A empresas privadas	81.955.437,11	96.167.014,25	96.167.001,97	1.478.672,65
Total	150.807.252,91	171.205.131,89	170.234.356,55	2.028.672,65

Importes en euros.

Fuente: Cuenta general del ejercicio 2008.

A organismos autónomos de la EMT

Los 0,55 M€ de obligaciones reconocidas corresponden, íntegramente, a la transferencia realizada al Instituto Metropolitano del Taxi (IMET) para gastos de funcionamiento.

A empresas de la EMT

Los 6,62 M€ de transferencias a empresas de la EMT se concretan en:

- Transferencia de 2,45 M€, de acuerdo con el convenio firmado con TBSA y FMBSA para la financiación de los gastos de tarificación social del periodo 2001-2003, a los que se hace referencia en el apartado 2.2.3.3, Gastos financieros.
- Transferencia de 2,30 M€, de acuerdo con el convenio firmado con TBSA y FMBSA con fecha de 15 de mayo de 2008, para la financiación de la tarificación social del ejercicio 2008.
- Transferencia de 1,14 M€, de acuerdo con el convenio firmado el 15 de junio de 1998 con TBSA y FMBSA por el que se acordó el saneamiento de la deuda histórica en un periodo de diez años, desde 1999 hasta 2008. La transferencia realizada en 2008 canceló la totalidad de la deuda.
- Transferencia a Cetransa por 0,73 M€, que corresponde a la aprobada en el presupuesto inicial de la EMT, para la gestión del teléfono 010 de información metropolitana y gestión del teléfono de acogida de solicitudes para el servicio público del transporte especial adaptado para personas con movilidad reducida.

A entidades locales

La casi totalidad de los 66,89 M€ de transferencias a entidades locales son las obligaciones reconocidas que se derivan del contrato-programa firmado entre la AGE y la ATM para

el ejercicio 2008, del que se desprende que la EMT participa en la financiación de este en 76,99 M€. Dicho importe se ha contabilizado en los capítulos 4 y 7 del presupuesto de gastos como aportación de la EMT a la ATM, con 66,81 M€ y 10,18 M€, respectivamente.

Transferencias a empresas privadas

Las transferencias a empresas privadas, liquidadas por 96,17 M€, son, principalmente, subvenciones al déficit de explotación de los contratos de gestión interesada que la EMT ha firmado con empresas de transporte privadas para la realización del servicio de transporte colectivo de viajeros en el área metropolitana.

El contrato de gestión interesada es una modalidad de contrato de gestión de servicios públicos por el que la Administración encarga a empresas privadas la gestión de un servicio público, en este caso, el transporte colectivo de viajeros, a determinadas zonas del área metropolitana de Barcelona. La Administración y las empresas adjudicatarias participan en los resultados de la explotación del servicio, en la proporción establecida en las cláusulas del contrato.

Las obligaciones reconocidas recogen los pagos a cuenta de los gastos de los contratos de gestión interesada del ejercicio 2008, por 90,36 M€, más la liquidación final de los gastos del ejercicio 2007, 5,80 M€.

Las liquidaciones de los servicios prestados por las empresas de transporte en 2008 han supuesto un ingreso a favor de la EMT de, aproximadamente, 2,13 M€, puesto que los pagos a cuenta fueron más elevados que las subvenciones devengadas por los servicios prestados. Este ingreso ha sido contabilizado dentro del presupuesto del ejercicio 2009.

2.2.3.5. Inversiones reales

El capítulo 6 de gastos presenta el siguiente detalle:

Entidad Metropolitana del Transporte – 2008 Presupuesto de gastos – Capítulo 6. Inversiones reales				
Artículo	Presupuesto inicial	Presupuesto definitivo	Obligaciones reconocidas	Pendiente pago
60. Inversión en bienes destinados al uso general	1.000.000,00	8.501.532,69	854.825,46	249.594,24
63. Inversión en reposición asociada al funcionamiento operativo de los servicios	48.802,18	104.204,34	86.373,45	16.107,28
Total	1.048.802,18	8.605.737,03	941.198,91	265.701,52

Importes en euros.

Fuente: Cuenta general del ejercicio 2008.

Las obligaciones reconocidas en el ejercicio fueron de 0,94 M€, de las que cabe destacar lo siguiente:

- Asistencia técnica para la construcción de dos cocheras –en Badalona y en El Prat de Llobregat–: 0,73 M€.

La EMT adjudicó los siguientes contratos de asistencia técnica para la ejecución de dos centros operativos de gestión de autobuses (cocheras) en El Prat de Llobregat y en Badalona:

Empresa adjudicataria	Fecha adjudicación	Descripción del objeto del contrato	Importe de la adjudicación
Fabre i Torras Arquitectes Associats, SCP	29.11.2007	Asistencia técnica para la redacción del proyecto básico y del proyecto ejecutivo para la construcción de un centro operativo de gestión de autobuses en El Prat de Llobregat, el estudio de seguridad y salud, el estudio geológico e hidrogeológico, el proyecto de actividades para la licencia medioambiental (que incluirá el estudio acústico e hidráulico) y posterior dirección facultativa y ejecutiva de la obra	3.087.000,00
UTE Alonso Balaguer i Arquitectes Associats, SL – Técnica y Proyectos, SA	17.1.2008	Asistencia técnica para la redacción del proyecto básico y del proyecto ejecutivo para la construcción de un centro operativo de gestión de autobuses en Badalona, el estudio de seguridad y salud, el estudio geológico e hidrogeológico, el proyecto de actividades para la licencia medioambiental (que incluirá el estudio acústico e hidráulico) y posterior dirección facultativa y ejecutiva de la obra	2.774.000,00
Auditorías e Ingenierías, SA (Auding)	7.2.2008	Asistencia técnica para la gestión integrada del proyecto y la dirección de obra de los centros operativos de gestión de autobuses en El Prat de Llobregat y Badalona	1.015.000,00

Importes en euros.

Durante el ejercicio 2008 el gasto de estos proyectos fue de 726.348 €, dividido entre: Fabre i Torras Arquitectes Associats, SCP, 368.004 €; UTE Alonso Balaguer i Arquitectes Associats, SL – Técnica y Proyectos, SA, 266.994 €, y Auditorías e Ingenierías, SA (Auding), 91.350 €.

La EMT ha informado de que esos proyectos han sido interrumpidos durante el ejercicio 2009 debido a los elevados presupuestos de ejecución de las obras. A continuación se detallan los gastos totales ocasionados por dichos contratos:

Empresa adjudicataria	Importe de la adjudicación	Gasto de 2008	Gasto de 2009	Gasto total
Fabre i Torras Arquitectes Associats, SCP	3.087.000,00	368.003,75	1.377.996,20	1.745.999,95
UTE Alonso Balaguer i Arquitectes Associats, SL – Técnica y Proyectos, SA	2.774.000,00	266.994,24	564.986,56	831.980,80
Auditorías e Ingenierías, SA (Auding)	1.015.000,00	91.350,00	91.350,00	182.700,00
Total	6.876.000,00	726.347,99	2.034.332,76	2.760.680,75

Importes en euros.

Fuente: Elaboración propia de acuerdo con las facturas adjuntas a los expedientes de contratación facilitados por la EMT.

2.2.3.6. Transferencias de capital

El detalle de las transferencias de capital es el siguiente:

Entidad Metropolitana del Transporte – 2008 Presupuesto de gastos – Capítulo 7. Transferencias de capital				
Artículo	Presupuesto inicial	Presupuesto definitivo	Obligaciones reconocidas	Pendiente pago
74. A empresas de la entidad local	-	2.716.574,24	1.262.125,20	-
76. A entidades locales	10.176.792,00	10.176.792,00	10.176.792,00	-
Total	10.176.792,00	12.893.366,24	11.438.917,20	-

Importes en euros.

Fuente: Cuenta general del ejercicio 2008.

Las transferencias de capital reconocidas a empresas de la entidad local corresponden a la distribución entre las empresas operadoras del servicio de transporte de la subvención otorgada por la Federación Española de Municipios y Provincias (FEMP) a la EMT correspondiente al programa de colaboración del IMSERSO-FEMP del ejercicio 2006 para instalar plataformas en los autobuses del servicio de transporte, según acuerdo de la Junta de Gobierno de 21 de febrero de 2008. Esta subvención se ha distribuido entre las empresas operadoras del servicio de transporte en función del número de plataformas instaladas.

Los 10,18 M€ del artículo 76 forman parte de las obligaciones reconocidas del contrato-programa firmado entre la Administración General del Estado y la Autoridad del Transporte Metropolitano para el ejercicio 2008 (véase apartado 2.2.3.4, Transferencias corrientes).

2.2.3.7. Variación de pasivos financieros

El capítulo 9 del presupuesto de gastos presenta el siguiente detalle:

Entidad Metropolitana del Transporte – 2008 Presupuesto de gastos – Capítulo 9. Variación de pasivos financieros				
Concepto	Presupuesto inicial	Presupuesto definitivo	Obligaciones reconocidas	Pendiente pago
911. Amortización préstamos de entidades del sector público	572.392,48	572.392,48	572.392,48	-
913. Amortización préstamos de entidades de fuera del sector público	300.506,07	300.506,10	300.506,09	-
Total	872.898,55	872.898,58	872.898,57	-

Importes en euros.

Fuente: Cuenta general del ejercicio 2008.

La variación de pasivos financieros corresponde a las amortizaciones de cuatro préstamos: uno del BCL, con un importe amortizado en el ejercicio 2008 de 0,57 M€; dos con BSCH, con un importe amortizado de 0,15 M€, y uno de Caja Madrid, con un importe de 0,15 M€.

2.2.4. Liquidación del presupuesto de ingresos

Los derechos reconocidos de la EMT están formados por transferencias corrientes, que representan el 53,1% del presupuesto; por ingresos de impuestos directos, el 38,0%, y por tasas y precios públicos, el 7,1%. El resto, 1,8%, corresponde a transferencias de capital, ingresos patrimoniales y venta de bienes.

En el ejercicio se han reconocido derechos por 200,61 M€ de los que el 88,5% se han cobrado durante el ejercicio 2008, y el 11,5% queda pendiente de cobro a 31 de diciembre.

2.2.4.1. Impuestos directos

El presupuesto del capítulo 1 de ingresos está formado, exclusivamente, por el recargo sobre el Impuesto de bienes inmuebles (IBI). Los importes que muestra la liquidación presupuestaria son los siguientes:

Entidad Metropolitana del Transporte – 2008 Presupuesto de ingresos – Capítulo 1. Impuestos directos				
Partida y concepto	Presupuesto inicial	Presupuesto definitivo	Derechos reconocidos	Pendiente de cobro
172. Recargo sobre impuestos directos	62.805.600,19	62.805.600,19	76.244.087,97	20.912.791,57
Total	62.805.600,19	62.805.600,19	76.244.087,97	20.912.791,57

Importes en euros.

Fuente: Elaboración propia a partir de la Cuenta general de 2008.

La Ley 2/2004, reguladora de las haciendas locales, abre la posibilidad a las áreas metropolitanas de establecer, como fuente de financiación, un recargo sobre la base imponible del IBI. El recargo se exigirá a los mismos sujetos pasivos y en los mismos casos previstos en la normativa reguladora del impuesto, y consistirá en un porcentaje único que no podrá ser superior al 0,2% de la base imponible.

La EMT aplica este recargo. En el ejercicio 2008, la EMT aprobó una modificación de la ordenanza reguladora que modificaba el tipo impositivo, que pasó del 0,11% al 0,12%, lo que representa un incremento, vía tipo, del 9,1%.

Las características básicas de este impuesto son las siguientes:

- El recargo se establece como ingreso adicional para financiar la prestación de los servicios de transporte público de viajeros, y se denomina Recargo del transporte.
- No se gravan los inmuebles rústicos.
- El tipo aplicable es del 0,12% excepto en los inmuebles de características especiales de las letras *c* y *d* del apartado 2 del Real decreto legislativo 1/2004, de 5 de marzo,

que aprueba el texto refundido de la Ley del catastro inmobiliario (autopistas, carreteras, túneles, aeropuertos, etc.), que es del 0,2%.

Este impuesto es un recargo del IBI, y la EMT utiliza dos procedimientos para su gestión: en el primero, es el propio ayuntamiento quien se encarga de liquidar y cobrar el recargo, junto con el recibo del IBI; en el segundo, la liquidación y el cobro del recargo lo efectúa la EMT, ya que existen ayuntamientos que no quieren hacerse cargo.

Los ayuntamientos que se encargan de liquidar y cobrar el recargo por cuenta de la EMT son ocho (Badalona, Barcelona, L'Hospitalet de Llobregat, Montgat, Sant Adrià de Besòs, Santa Coloma de Gramenet, Tiana y Viladecans) y representan el 82,48% del total del contraído de este capítulo.

La EMT liquida y cobra, en vía voluntaria, el recargo del IBI de los municipios de Castelldefels, Cornellà de Llobregat, Esplugues de Llobregat, Gavà, Montcada i Reixac, El Prat de Llobregat, Sant Boi de Llobregat, Sant Feliu de Llobregat, Sant Joan Despí y Sant Just Desvern. En cuanto a la gestión del cobro del recargo del IBI en vía ejecutiva, la EMT ha delegado su recaudación en el Organismo de Gestión Tributaria de la Diputación de Barcelona (ORGT).

2.2.4.2. Tasas y otros ingresos

La liquidación del presupuesto del capítulo 3, Tasas y otros ingresos, está formada por los siguientes importes:

Entidad Metropolitana del Transporte – 2008 Presupuesto de ingresos – Capítulo 3. Tasas y otros ingresos				
Artículo	Presupuesto inicial	Presupuesto definitivo	Derechos reconocidos	Pendiente cobro
31. Tasas	1.055.897,70	1.055.897,70	1.189.982,02	1.070,14
34. Precios públicos por prestación de servicios	8.269.000,00	12.896.140,00	9.942.998,11	0,00
38. Reintegros	0,00	2.338.691,31	2.745.573,19	0,00
39. Otros ingresos	412.000,00	412.000,00	319.023,83	0,00
Total	9.736.897,70	16.702.729,01	14.197.577,15	1.070,14

Importes en euros.

Fuente: Elaboración propia a partir de la Cuenta general de 2008.

Artículo 31. Tasas

La EMT estableció la tasa por la ordenación del transporte mediante la aprobación de la Ordenanza fiscal reguladora de la tasa por ordenación del transporte colectivo de viajeros de superficie de 2008. El detalle de la tasa aprobada por la EMT para el ejercicio 2008 y su comparación con el ejercicio 2007 es el siguiente:

Entidad Metropolitana del Transporte – 2008		
Tasa por la ordenación del transporte colectivo de viajeros de superficie. Comparación de los importes vigentes en el ejercicio 2008 respecto al de 2007		
Descripción	2008	2007
A. Actas y otras actuaciones facultativas *		
1) Actas de inauguración	91,96	79,17
2) Toma de datos de campo		
a) Primer día	91,96	79,17
b) Días siguientes	66,61	57,35
3) Estudios de movilidad y transporte (por día)	66,61	57,35
B. Expedición de documentos		
1) Tarjeta de transporte	29,50	25,40
2) Libro de reclamaciones	8,98	7,73
3) Tarjeta rosa metropolitana	5,40	4,65
4) Pase metropolitano de acompañante de personas con disminución	5,40	4,65
5) Entrega de certificaciones	29,50	25,40
C. Adjudicación de servicios regulares de transporte colectivo de viajeros		
1) Redacción de proyectos por la administración	615,72	530,11
2) Comprobación y redacción de informe con relación a proyecto redactado por el interesado	308,83	265,89
D. Modificación de servicios regulares		
1) Prolongaciones y cambios de itinerarios	91,96	79,17
2) Cambio de horarios	31,26	26,91
3) Modificaciones de tarifas	308,10	265,26
4) Nuevas paradas	91,96	79,17
5) Adscripción de vehículos (por cada vehículo)	31,26	26,91
E. Unificación de servicios regulares	91,96	79,17
F. Cambio de titularidad de servicios regulares	615,72	530,11
G. Autorización de servicios discrecionales de transportes de viajeros y transportes privados o sus renovaciones	31,26	26,91

Importes en euros.

Fuente: Ordenanza fiscal reguladora de la tasa por ordenación del transporte colectivo de viajeros de superficie de 2008 y de 2007.

* Las otras actuaciones facultativas incluyen actas de inauguración del inicio de los servicios regulares adjudicados con una licitación. El documento Acta de inauguración que emite el personal de la EMT es el que está gravado por esa tasa. Aparte, incluye también el concepto toma de datos de campo, y los estudios de movilidad y transporte, que gravan el suministro de datos, a un tercer interesado, para realizar un estudio.

Estos importes representan un incremento de la tasa del 16,1% respecto al ejercicio 2007 en todos los conceptos.

Se ha fiscalizado el expediente de modificación de la tasa vigente en 2008, con el siguiente resultado:

Actuación	Fecha	Comentario/incidencia
Inicio del expediente	4.10.2007	
Informes de la Intervención	18.10.2007 y 30.10.2007	
Informe relativo al estudio de costes por la modificación de la tasa de la directora del Servicio de Transportes	30.10.2007	Propone un incremento del 16,1% en el ejercicio 2008 para cubrir los costes previstos.
Informe del jefe del Servicio de Gestión Administrativa y de la directora del Servicio de Transportes	31.10.2007	Propone un incremento del 16,1% en el ejercicio 2008.
Junta de Gobierno. Aprobación	8.11.2007	
Consejo Metropolitano. Aprobación	8.11.2007	
Publicación en el BOP de la aprobación provisional	10.11.2007	
Diario de difusión provincial	12.11.2007	
Publicación en el BOP de la aprobación definitiva por falta de alegaciones.	27.12.2007	

La mayor parte de los ingresos por tasas cobrados en el ejercicio 2008 corresponden a la tasa por la expedición de la tarjeta rosa metropolitana (5,40 €/unidad), con un importe de 1,15 M€.

La tarjeta rosa es un documento necesario para acceder al sistema de tarificación social de la EMT, sistema que tiene como objetivo favorecer los desplazamientos de los ciudadanos mayores de sesenta y cinco años o de los afectados por una disminución mediante la gratuidad o la reducción del precio del transporte público en metro, autobús y líneas de FGC.

El sistema de tarificación social consta de los siguientes títulos de viajeros:

- Tarjeta rosa, que permite utilizar los servicios de transporte dentro del ámbito de los dieciocho municipios de forma gratuita y sin limitación de viajes ni horario. Tienen derecho a ella los ciudadanos empadronados en cualquier municipio de la EMT mayores de sesenta y cinco años (o sesenta según los municipios) o que estén afectados por una disminución igual o superior al 33%, y que tengan unos ingresos económicos inferiores al IPREM (indicador público de renta de efectos múltiples).

Para la expedición de este documento, la EMT cobra la tasa de 5,40€ establecida en la Ordenanza reguladora del transporte colectivo vigente en el ejercicio 2008.

- Tarjeta rosa de tarifa reducida, que permite utilizar los servicios de transporte dentro del ámbito de los dieciocho municipios con un descuento aproximado del 50% mediante la compra de la tarjeta de diez viajes T4. Tienen derecho a ella los ciudadanos empadronados en cualquier municipio de la EMT mayores de sesenta y cinco años (o sesenta según los municipios) o que estén afectados por una disminución igual o superior al 33%, y que tengan unos ingresos económicos entre una y dos veces el IPREM (indicador público de renta de efectos múltiples).

Su expedición no está sujeta a la tasa de expedición de documentos.

Artículo 34. Precios públicos por la prestación de servicios

Los ingresos del artículo 34, Precios públicos por la prestación de servicios, de 9,94 M€, corresponden a los ingresos del servicio de transporte por la venta de la tarjeta T4, ya comentado en el apartado 2.2.3.2 del presupuesto de gastos.

El artículo 2 de la Ordenanza metropolitana reguladora del sistema de tarificación social del transporte establece que el precio de la tarjeta multiviaje T4, para el beneficiario, será de la mitad del de una tarjeta multiviaje de uso general T10. El precio de la T4 (3,05 €), aprobado por el Consejo Metropolitano para el ejercicio 2008, es inferior al establecido en el artículo 2 de dicha ordenanza, en la que se establece que el importe de la T4 debe ser de la mitad del de una tarjeta T10, que es de 7,20 € según el Acuerdo de la Comisión de Precios de Cataluña.

Artículo 38. Reintegros

Los ingresos por reintegros, 2,75 M€, incluyen, fundamentalmente, la devolución de parte de las cantidades entregadas a cuenta por la EMT, en el ejercicio 2007, en concepto de aportación económica a las empresas de transporte que prestan el servicio de transporte colectivo de viajeros mediante contratos de gestión interesada, una vez realizada la liquidación definitiva del servicio del ejercicio 2007.

Artículo 39. Otros ingresos

Este concepto incluye los importes cobrados por el recargo de apremio del recargo de transporte, los intereses de demora, las multas, etc.

2.2.4.3. Transferencias corrientes

La liquidación del presupuesto del capítulo 4, Transferencias corrientes, está formada por los siguientes conceptos e importes:

Entidad Metropolitana del Transporte – 2008				
Presupuesto de ingresos – Capítulo 4. Transferencias corrientes				
Concepto	Presupuesto inicial	Presupuesto definitivo	Derechos reconocidos	Pendiente cobro
463. Transferencias corrientes de la Administración local	24.885.461,36	24.885.461,36	25.662.568,53	670.934,44
467. Transferencias corrientes de la ATM	78.686.500,00	83.545.500,00	80.905.515,78	1.380.851,59
Total	103.571.961,36	108.430.961,36	106.568.084,31	2.051.786,03

Importes en euros.

Fuente: Elaboración propia a partir de la Cuenta general de 2008.

Concepto 463. Transferencias corrientes de la Administración local

Los ingresos por transferencias corrientes de la Administración local provienen de la Mancomunidad Municipal del Área Metropolitana de Barcelona (MMAMB) y de los ayuntamientos que forman la EMT.

Entidad Metropolitana del Transporte – 2008				
Concepto 463. Transferencias corrientes de la Administración local				
Concepto	Presupuesto inicial	Presupuesto definitivo	Derechos reconocidos	Pendiente cobro
MMAMB - Asistencia financiera	23.756.588,16	23.756.588,16	23.756.588,16	-
MMAMB - Tarifación social	292.873,20	292.873,20	292.873,20	-
Ayuntamientos - Tarifación social	836.000,00	836.000,00	1.613.107,17	670.934,44
Total	24.885.461,36	24.885.461,36	25.662.568,53	670.934,44

Importes en euros.

Fuente: Elaboración propia a partir de la Cuenta general de 2008.

La MMAMB transfirió a la EMT 23,76 M€ en concepto de asistencia financiera, sin que existiese ningún convenio entre las partes que la regulan. La EMT ha informado de que la MMAMB ingresa anualmente, desde hace tiempo, dicha asistencia financiera, y que este fondo es necesario para la financiación de la EMT. Se ha verificado la contabilización de estos pagos de la MMAMB.

El ingreso de la MMAMB de 0,29 M€ en concepto de tarifación social corresponde a la última transferencia que la MMAMB se comprometió a realizar anualmente, de acuerdo con el convenio firmado el 15 de junio de 1998, de pago de la deuda histórica por tarifación social de los ejercicios 1994-1995, tal y como se explica en el apartado 1.2.8 del informe.

El importe proveniente de los ayuntamientos en concepto de tarifación social corresponde a la ampliación que algunos ayuntamientos han hecho del sistema de tarifación social para los ciudadanos de 60 a 64 años. La EMT ha firmado un convenio con cada uno de esos ayuntamientos al objeto de que asuman ellos los gastos ocasionados por la ampliación.

Concepto 467. Transferencias corrientes de la Autoridad Metropolitana del Transporte

Del contrato-programa para la financiación del transporte regular de viajeros del ejercicio 2008 se desprende que la EMT participa en su financiación con 76,99 M€, y que tiene unas necesidades de financiación de 80,91 M€, que incluyen 9,57 M€ del ejercicio 2007. Estos importes se han contabilizado en los capítulos 4 y 7 del presupuesto de gastos como aportación de la EMT a la ATM, y en el capítulo 4 de ingresos como aportación de la ATM a la EMT, respectivamente.

La diferencia entre las aportaciones de la EMT y la ATM, de 3,92 M€, se corresponde, por una parte, a los pagos efectuados por la ATM durante los meses de octubre, noviembre y diciembre a la EMT por 2,54 M€ y, por otra, a los ajustes al resultado presupuestario como desviaciones positivas de financiación por 1,38 M€.

2.2.4.4. Ingresos patrimoniales

La liquidación del presupuesto del capítulo 5, Ingresos patrimoniales, está formada por los siguientes conceptos e importes:

Entidad Metropolitana del Transporte – 2008 Presupuesto de ingresos – Capítulo 5. Ingresos patrimoniales				
Concepto	Presupuesto inicial	Presupuesto definitivo	Derechos reconocidos	Pendiente cobro
520. Intereses bancarios	100.000,00	100.000,00	713.638,69	-
550. Concesiones administrativas	1.160.000,00	1.160.000,00	499.019,57	172.133,62
Total	1.260.000,00	1.260.000,00	1.212.658,26	172.133,62

Importes en euros.

Fuente: Elaboración propia a partir de la Cuenta general de 2008.

Los intereses bancarios corresponden a los intereses cobrados en el ejercicio provenientes de la cuenta de entidades financieras.

Los derechos reconocidos por concesiones administrativas incluyen el canon por servicio del Aerobús, 271.410€; el canon por la explotación de la publicidad en las marquesinas, 162.872€; y el canon por la ocupación de un terreno por parte de la empresa Regesa Aparcaments, SL, 64.738€.

Canon del Aerobús

La EMT prorrogó la adjudicación del servicio público de transporte colectivo de viajeros de Barcelona al aeropuerto (Aerobús) el 20 de julio de 2006 hasta el 31 de diciembre de 2009 a la empresa Transports Ciutat Comtal, SA.

Los derechos liquidados en el ejercicio 2008 corresponden a la liquidación de los cánones provisionales de los ejercicios 2005, 2006 y 2007, tal y como se establece en el contrato de prórroga.

Canon de las marquesinas

La EMT concedió la explotación de la publicidad de las marquesinas de las paradas de autobuses a la empresa Cemusa. Los derechos liquidados en el presupuesto del ejercicio 2008 corresponden al canon de 2007.

Canon por ocupación de terreno

La EMT suscribió un Acuerdo con la sociedad pública comarcal Regesa Aparcaments, SA en fecha 19 de abril de 2007 sobre las condiciones de la ocupación de un terreno de la zona lateral del Cinturón Litoral denominado Park & Ride del Besòs. El importe del canon del ejercicio 2008 fue de 5.394,83€/mes, IVA excluido, que representa un total de ingresos de 64.738€.

2.2.4.5. Enajenación de inversiones reales

La liquidación del presupuesto del capítulo 6, Enajenación de inversiones reales, está formada por los siguientes conceptos e importes:

Entidad Metropolitana del Transporte – 2008 Presupuesto de ingresos – Capítulo 6. Enajenaciones de inversiones reales				
Concepto	Presupuesto inicial	Presupuesto definitivo	Derechos reconocidos	Pendiente cobro
Venta de fincas	-	-	900.000,00	-
Total	-	-	900.000,00	-

Importes en euros.

Fuente: Elaboración propia a partir de la Cuenta general de 2008.

Corresponde a los ingresos por la venta del 50% pro indiviso de cien plazas de aparcamiento propiedad de la EMT, situadas en el edificio donde tiene su sede social, a las empresas públicas propiedad de la EMT: Transports de Barcelona, SA y Ferrocarril Metropolità de Barcelona, SA que también ocupan instalaciones dentro del complejo de oficinas de la Zona Franca.

La Dirección General de la Administración Local de la Generalidad, en fecha 25 de febrero de 2008, emitió informe favorable sobre la venta, tal y como establece la legislación vigente.

Esta venta generó unos ingresos extraordinarios para la EMT de 0,83 M€ en el ejercicio 2008.

2.2.4.6. Transferencias de capital

La liquidación del presupuesto del capítulo 7, Transferencias de capital, está formada por los siguientes conceptos e importes:

Entidad Metropolitana del Transporte – 2008 Presupuesto de ingresos – Capítulo 7. Transferencias de capital				
Concepto	Presupuesto inicial	Presupuesto definitivo	Derechos reconocidos	Pendiente cobro
766. De otras entidades que agrupan municipios	-	1.454.449,04	1.460.459,16	-
Total	-	1.454.449,04	1.460.459,16	-

Importes en euros.

Fuente: Elaboración propia a partir de la Cuenta general de 2008.

El ingreso de la tabla anterior corresponde a la subvención otorgada por la FEMP a la EMT correspondiente al programa de colaboración del IMSERSO-FEMP del ejercicio 2007 para instalar plataformas en los autobuses del servicio de transportes.

2.2.4.7. Variación de activos financieros

La liquidación del presupuesto del capítulo 8, Variación de activos financieros, está formada por los siguientes conceptos e importes:

Entidad Metropolitana del Transporte – 2008 Presupuesto de ingresos – Capítulo 8. Variación de activos financieros				
Concepto	Presupuesto inicial	Presupuesto definitivo	Derechos reconocidos	Pendiente cobro
850. Enajenación de acciones	-	-	25.000,00	-
870. Remanente de tesorería	-	23.090.249,62	-	-
Total	-	23.090.249,62	25.000,00	-

Importes en euros.

Fuente: Elaboración propia a partir de la Cuenta general de 2008.

La EMT es titular de doscientas acciones, que representan el 5% del capital de la empresa Torre de Collserola, SA, empresa participada también por Retevisión I, SAU, Telefónica de España, SA y el Centro de Telecomunicaciones y Tecnologías de la Información de la Generalidad de Cataluña.

El ingreso por enajenación de acciones, de 25.000 €, corresponde al ingreso por la reducción del capital de la empresa Torre de Collserola, SA, según Acuerdo de la Junta General de la empresa de 12 de diciembre de 2007, por el que se reduce el valor nominal de las acciones en 125 €/acción.

2.2.5. Resultado presupuestario

El cálculo del resultado presupuestario del ejercicio 2008 es el que se detalla a continuación:

Entidad Metropolitana del Transporte – 2008 Resultado presupuestario				
Concepto	Derechos reconoc. netos	Obligaciones reconoc. netas	Ajustes	Resultado presupuestario
a. Operaciones corrientes	198.222.407,69	186.296.488,39		11.925.919,30
b. Otras operaciones no financieras	2.360.459,16	12.380.116,11		(10.019.656,95)
1. Total operaciones no financieras (a+b)	200.582.866,85	198.676.604,50		1.906.262,35
2. Activos financieros	25.000,00			25.000,00
3. Pasivos financieros		872.898,57		(872.898,57)
Resultado presupuestario del ejercicio	200.607.866,85	199.549.503,07		1.058.363,78
Ajustes:				
4. Créditos gastados financiados con remanente de tesorería para gastos generales			14.903.889,82	
5. Desviaciones de financiación negativas del ejercicio			8.960,01	
6. Desviaciones de financiación positivas del ejercicio			(12.418.168,59)	2.494.681,24
Resultado presupuestario ajustado				3.553.045,02

Importes en euros.

Fuente: Cuenta general de 2008.

El resultado presupuestario del ejercicio 2007 fue de 1,06 M€. Se obtiene de la diferencia entre los derechos y las obligaciones de la liquidación presupuestaria del ejercicio.

El resultado presupuestario ajustado fue de 3,55 M€. Los ajustes más significativos, por importe, fueron los siguientes:

- Ajuste de 14,90 M€, que corresponde a las obligaciones reconocidas en el ejercicio 2008 provenientes de modificaciones financiadas con remanente de tesorería para gastos generales.
- Ajuste de 12,42 M€, que corresponde, fundamentalmente, a desviaciones del contrato-programa, por 9,96 M€ y 1,38 M€, ya analizadas en el apartado 2.2.4.3 del informe sobre transferencias corrientes de la Autoridad Metropolitana del Transporte.

2.3. BALANCE Y CUENTA DEL RESULTADO ECONÓMICO-PATRIMONIAL

2.3.1. Balance

El Balance de la EMT a 31 de diciembre de 2008 es el que se presenta a continuación:

ACTIVO	31.12. 2008	31.12.2007
A) INMOVILIZADO	160.641.613,04	162.144.809,30
II) Inmovilizado inmaterial	300.339,80	235.084,72
3. Otro inmovilizado	456.410,61	373.126,23
4. Amortización	(156.070,81)	(138.041,51)
III) Inmovilizaciones materiales	3.942.818,53	3.035.977,67
1. Terrenos	840.115,49	528.025,67
2. Construcciones	4.260.695,24	3.643.242,76
3. Instalaciones técnicas	11.618,06	13.680,73
4. Otro inmovilizado	214.398,63	229.966,03
5. Amortizaciones	(1.384.008,89)	(1.378.937,52)
VI) Inversiones financieras permanentes	148.718.188,73	148.743.188,73
VII) Deudores a largo plazo	7.680.265,98	10.130.558,18
C) ACTIVO CIRCULANTE	35.077.103,86	46.002.702,41
II) Deudores	23.676.904,29	28.491.470,44
1. Deudores presupuestarios	36.978.318,04	31.685.639,67
2. Deudores no presupuestarios	4.823.773,05	13.044.569,14
3. Administraciones públicas	14.622,82	8.346,68
5. Otros deudores	183.309,45	2.889,80
6. Provisiones	(18.323.119,07)	(16.249.974,85)
IV) Tesorería	11.369.159,56	17.474.320,16
V) Ajustes por periodificación	31.040,01	36.911,81
TOTAL GENERAL	195.718.716,90	208.147.511,71

PASIVO	31.12.2008	31.12.2007
A) FONDOS PROPIOS	168.925.219,52	171.462.755,34
I) Patrimonio	171.759.612,04	168.588.709,75
1. Patrimonio	177.124.852,33	174.250.806,74
3. Patrimonio recibido en cesión	528.556,48	216.466,66
5. Patrimonio entregado en cesión	(1.446.604,56)	(1.446.604,56)
6. Patrimonio entregado al uso general	(4.447.192,21)	(4.431.959,09)
IV) Resultado del ejercicio	(2.834.392,52)	2.874.045,59
C) ACREEDORES A LARGO PLAZO	12.716.484,25	14.504.673,41
II) Otras deudas a largo plazo	12.716.484,25	14.504.673,41
1. Deudas con entidades de crédito	933.715,30	1.656.360,78
2. Otras deudas	11.782.768,95	12.848.312,63
D) ACREEDORES A CORTO PLAZO	14.077.013,13	22.180.082,96
II) Otras deudas a corto plazo	786.588,34	983.383,99
1. Deudas con entidades de crédito	722.645,52	872.898,58
4. Fianzas y depósitos	63.942,82	110.485,41
III) Acreedores	11.835.975,75	15.225.537,58
1. Acreedores presupuestarios	3.379.985,39	4.409.001,96
2. Acreedores no presupuestarios	8.099.905,39	10.475.620,85
4. Administraciones públicas	113.659,94	106.464,77
5. Otros acreedores	242.425,03	234.450,00
IV) Ajustes por periodificación	1.454.449,34	5.971.161,39
TOTAL GENERAL	195.718.716,90	208.147.511,71

Importes en euros.

Fuente: Cuenta general del ejercicio 2008.

2.3.1.1. *Inmovilizado inmaterial y material*

El detalle del inmovilizado de la EMT, así como los movimientos producidos durante el ejercicio 2008, son los siguientes:

Entidad Metropolitana del Transporte – 2008				
Inmovilizado inmaterial				
Descripción	Saldo a 31.12.2007	Altas	Bajas	Saldo a 31.12.2008
Propiedad industrial	13.325,52	0	0	13.325,52
Aplicaciones informáticas	176.227,15	80.565,34	0	256.792,49
Software en curso	183.573,56	2.719,04	0	186.292,60
Amortización acumulada	(138.041,51)	(18.029,30)	0	(156.070,81)
Total inmovilizado inmaterial	235.084,72	65.255,08	0	300.339,80

Importes en euros.

Fuente: Elaboración propia a partir de la Cuenta general del ejercicio 2008.

Entidad Metropolitana del Transporte – 2008				
Inmovilizado material				
Descripción	Saldo a 31.12.2007	Altas	Bajas	Saldo a 31.12.2008
Solares sin edificar	528.025,67	528.556,48	(216.466,66)	840.115,49
Edificios y otras construcciones	3.643.242,76	0	(108.895,51)	3.534.347,25
Maquinaria	9.074,01	0	0	9074,01
Instalaciones	13.680,73	0	(2.062,67)	11.618,06
Elementos de transporte	52.104,53	0	(7.656,79)	44.447,74
Mobiliario	39.088,43	0	0	39.088,43
Equipos de oficina	8.934,56	0	0	8.934,56
Equipos para procesos de información	118.969,78	3.960,99	(11.871,60)	111.059,17
Otros	1.794,72	0	0	1.794,72
Construcciones en curso	0	726.347,99	0	726.347,99
Amortización acumulada	(1.378.937,52)	(61.599,74)	56.528,37	(1.384.008,89)
Total inmovilizado material	3.035.977,67	1.197.265,72	(290.424,86)	3.942.818,53

Importes en euros.

Fuente: Elaboración propia a partir de la Cuenta general del ejercicio 2008.

La EMT dispone de un inventario detallado de los elementos que componen el inmovilizado a 31 de diciembre de 2008, aprobado por el Consejo Metropolitano de fecha 16 de julio de 2009. El inventario se corresponde, con los ajustes pertinentes, con el inmovilizado del Balance a 31 de diciembre de 2008.

A continuación se realiza la descripción de las cuentas más significativas así como de las variaciones de estas durante el ejercicio:

Inmovilizado inmaterial

Las inversiones de este epígrafe figuran valoradas a precio de adquisición y se amortizan en cuatro años (aplicaciones informáticas), o cinco años (propiedad industrial). Las altas del ejercicio corresponden, fundamentalmente, a la adquisición de una aplicación informática para gestionar bases de datos de transporte.

Inmovilizado material

Solares sin edificar

Esta cuenta, de saldo 0,84 M€, incluye varios solares. El de mayor valor, 0,53 M€, dado de alta en el ejercicio 2008, corresponde a un solar cedido por el Ayuntamiento de Badalona, para la construcción de nuevas cocheras.

Por otra parte, la baja del ejercicio 2008 corresponde a una parcela, cedida también por el Ayuntamiento de Badalona, contabilizada por 0,22 M€ que, de acuerdo con el contrato firmado para la construcción de las cocheras, se tenía que devolver.

Edificios y otras construcciones

Esta cuenta incluye fundamentalmente todo el edificio B, que es la sede de la EMT, situado en la calle 62, número 16-18 de la Zona Franca, y el 37,9% del aparcamiento de dicha calle.

Durante el ejercicio 2008 se vendió el 24,2% de aparcamiento del edificio donde tiene la sede social la EMT, y que es propiedad pro indiviso de la EMT y la EMSHTR. Las empresas adquirientes, al 50% cada una, han sido TBSA y FMBSA, sociedades de las cuales la EMT es el único accionista. El precio de la venta de la parte de la EMT fue de 900.000 €. Contablemente la EMT tenía valorado ese activo en 73.958 €, que generaba, por lo tanto, un beneficio extraordinario de 826.042 €.

La MMAMB comparte el uso de ciertos bienes materiales (edificios e instalaciones) y algunos servicios con la EMT, la EMSHTR, así como con el Instituto Metropolitano de Promoción del Suelo y el Instituto Metropolitano del Taxi, sin que se produzcan liquidaciones entre las entidades de los costes de las diferentes prestaciones efectuadas.

Construcciones en curso

Corresponde a los gastos de los trabajos de asistencia técnica para la ejecución de los dos centros operativos de gestión de autobuses (cocheras) en El Prat de Llobregat y Badalona (véase apartado 2.2.3.5 del informe).

Amortización acumulada del inmovilizado

Se ha revisado el cálculo del gasto por amortización y no se han encontrado diferencias significativas. Los porcentajes anuales de amortización aplicados son los siguientes: edificios 2%, equipos informáticos 25%, *software* 20% y otro inmovilizado 10%.

Cobertura de seguros

La MMAMB tiene contratada una cobertura de seguros, en la que se incluye a la EMT como entidad asegurada, que cubre el continente y el contenido del edificio propiedad de la EMT.

La EMT no paga ningún importe por este seguro a la MMAMB.

Incidencias detectadas en la fiscalización del inmovilizado

Las incidencias detectadas en la fiscalización del inmovilizado hacen referencia a los autobuses adscritos al servicio de transporte de viajeros que prestan los operadores privados bajo la titularidad de la EMT mediante contratos de gestión interesada, así como al inventario de bienes.

- Autobuses adscritos al servicio de transporte de viajeros

Los contratos de gestión interesada firmados por la EMT con las empresas operadoras establecen las siguientes premisas:

- La EMT delega a la empresa de transportes la gestión de la adquisición de los vehículos que sean necesarios para el servicio; no obstante, la adquisición debe realizarse con el visto bueno de la EMT.
- Los vehículos adscritos al servicio son propiedad real de la EMT. La empresa operadora actúa como propietaria con carácter fiduciario, es decir, la empresa operadora dispone del dominio del bien mientras preste el servicio público de transporte.
- La EMT paga a la empresa operadora el coste de las cuotas mensuales (leasing, préstamo, etc.) de la compra de los vehículos adscritos al servicio e incorpora ese coste al importe a pagar por el contrato de gestión interesada.

Para la autorización de la compra de un vehículo y su adscripción al servicio de transporte, la EMT firma un acuerdo con la empresa operadora, incluyendo las condiciones antes mencionadas, y en algunos casos, añadiendo una cláusula por la que, en el supuesto de impago de las cuotas de financiación por parte de la empresa operadora, la EMT las satisfará directamente a la entidad financiera.

A pesar de que los contratos de compra de los autobuses, que prestan el servicio público de transporte a partir de contratos de gestión, y los contratos de financiación de estos con la entidad financiera han sido formalizados por las empresas operadoras del servicio de transporte, la propiedad de esos vehículos es de la EMT de acuerdo con el contrato. Por estar cedidos a las empresas operadoras, su valor y la financiación contratada para su adquisición deberían estar reflejados en el Balance de situación, como patrimonio entregado en cesión y, por lo tanto, aminorando los fondos propios e incrementando la deuda pendiente de pago (mediante cuentas a pagar a las empresas operadoras) de aproximadamente 53,50 M€, según el siguiente detalle:

Empresa operadora	Financiación pendiente de devolución a 31.12.2008
Tusgsal	26.121.033,21
Oliveras, SL	2.001.747,21
Mohn, SL	15.699.377,49
Transports Lydia, SL	356.121,43
Transports Ciutat Comtal, SA	2.266.598,40
Soler i Sauret, SA	587.359,61
Rosanbús, SL	6.013.117,97
Authosa	459.377,19
Total	53.504.732,51

Importes en euros.

- Inventario de bienes:
 - El inventario incluye la relación de autobuses adscritos al servicio de transportes con un valor de cero euros, excepto diecinueve autobuses adquiridos en el año 1995 que están valorados en 2,33 M€.

- Según el inventario de bienes, existen cuarenta y seis⁸ autobuses adscritos al servicio que presta la compañía operadora Tusgsal que, según la liquidación de 2008 del contrato de gestión interesada, no han prestado servicio en ese ejercicio. Estos vehículos están pendientes de venta o desguace ya que han sido sustituidos. La cláusula 3 del Pliego de condiciones técnicas del contrato firmado con Tusgsal establece que la EMT delega a la empresa operadora la venta de los vehículos que, a propuesta de la empresa, deban ser objeto de sustitución. El importe económico de la venta obtenido por la empresa operadora supondrá un menor coste del servicio para la EMT.

A la fecha de finalización del trabajo de campo, mayo de 2010, estos vehículos no han sido vendidos. No es posible determinar cuál es el uso que la empresa operadora está haciendo de ellos.

- De los bienes incluidos en el patrimonio entregado en cesión, dentro de Fondos propios, existen 1,22 M€ que fueron dados de baja del inventario de bienes de la EMT, en vez de reflejar su situación de bien cedido mediante la correspondiente anotación en el inventario.

2.3.1.2. *Inversiones financieras permanentes*

Las inversiones financieras permanentes incluyen acciones sin cotización oficial.

Entidad Metropolitana del Transporte – 2008				
Inversiones financieras permanentes				
Cuenta	Saldo a 31.12.2007	Altas	Bajas	Saldo a 31.12.2008
25000. Acciones sin cotización oficial	148.743.188,73	-	25.000,00	148.718.188,73
Total	148.743.188,73	-	25.000,00	148.718.188,73

Importes en euros.

Fuente: Elaboración propia a partir de la Cuenta general del ejercicio 2008.

A finales del ejercicio 2008 el detalle de las acciones sin cotización oficial es el siguiente:

Entidad	Valor contable a 31.12.2008	Participación EMT %
Ferrocarril Metropolità de Barcelona, SA	118.692.678,47	100,0
Transports de Barcelona, SA	29.719.447,55	100,0
Cetramsa	30.050,61	100,0
Torre Collserola, SA	276.012,10	5,0
Total	148.718.188,73	

Importes en euros.

8. Atendiendo a la alegación 10 se incluye “cuarenta y seis” y se elimina “cuarenta y ocho”, del proyecto de informe. Véase la respuesta a la alegación 10.

Se ha verificado que el valor de los fondos propios correspondiente a la participación de la EMT en las cuatro empresas participadas, según sus cuentas anuales auditadas, es superior al valor contabilizado en el Balance de la EMT.

2.3.1.3. Deudores a largo plazo

El epígrafe Deudores a largo plazo incluye la parte a largo plazo de las aportaciones pendientes de cobro de la MMAMB por tarificación social del periodo 2001-2003, tal y como se explica en el apartado 1.2.8 del informe.

Entidad Metropolitana del Transporte – 2008			
Deudores no presupuestarios a largo plazo			
Cuenta	Saldo a 31.12.2007	Traspaso a corto plazo	Saldo a 31.12.2008
444. MMAMB Tarificación social	10.130.558,18	2.450.292,20	7.680.265,98
Total	10.130.558,18	2.450.292,20	7.680.265,98

Importes en euros.

Fuente: Elaboración propia a partir de la Cuenta general del ejercicio 2008.

2.3.1.4. Deudores

El detalle de los deudores a 31 de diciembre de 2008 es el siguiente:

Entidad Metropolitana del Transporte – 2008		
Deudores		
Descripción	31.12.2007	31.12.2008
Deudores presupuestarios	31.685.639,67	36.978.318,04
Deudores no presupuestarios	13.044.569,14	4.823.773,05
Administraciones públicas	8.346,68	14.622,82
Otros deudores	2.889,80	183.309,45
Provisiones	(16.249.974,85)	(18.323.119,07)
Total	28.491.470,44	23.676.904,29

Importes en euros.

Fuente: Elaboración propia a partir de la Cuenta general del ejercicio 2008.

Deudores presupuestarios

El importe de los deudores presupuestarios a 31 de diciembre de 2008 es de 36,98 M€, de los que 23,14 M€ son del presupuesto corriente, que coinciden con el importe pendiente de cobro de la liquidación presupuestaria del ejercicio, y 13,84 M€ son de presupuestos cerrados.

La mayor parte del saldo deudor corresponde al recargo del transporte. Se ha circularizado a los ayuntamientos de Barcelona, Badalona, L'Hospitalet de Llobregat, Sant Adrià de

Besòs y Santa Coloma de Gramenet, que representan el 69,0% del saldo pendiente de cobro a 31 de diciembre de 2008. El resultado de la circularización ha sido satisfactorio, salvo por el Ayuntamiento de Barcelona que informa de la existencia a favor de la EMT de un saldo deudor de 0,85 M€, que corresponde al recargo del transporte del ejercicio 2003 y anteriores, aún pendientes de cobrar por el Ayuntamiento. La EMT no tiene contabilizado ese importe en sus cuentas.

Deudores no presupuestarios

La disminución del saldo de los deudores no presupuestarios a 31 de diciembre de 2008 respecto al ejercicio anterior se debe a que en el ejercicio 2007 se incluía una periodificación de 9,57 M€ de infrafinanciación del contrato-programa a cobrar en el ejercicio 2008.

El detalle de los principales deudores no presupuestarios a corto plazo es el siguiente:

- Deudores a corto plazo por el convenio con el MMAMB por tarificación social 2001-2003 por 2,45 M€, tal y como se muestra en el epígrafe 2.3.1.3.
- Ingresos diferidos del ejercicio 2008 de los cánones del Aerobús por 1,31 M€.
- Ingresos diferidos del ejercicio 2008 de los ayuntamientos por el concepto de tarificación social por 0,36 M€.
- Ingreso a cobrar de 0,51 M€, correspondiente a la liquidación de la Cámara de compensación de la T4, según la liquidación aprobada por la Junta de Gobierno de 18 de diciembre de 2008.

Otros deudores

En su mayor parte, 182.836€, el importe de Otros deudores corresponde a parte de las comisiones pagadas por la EMT a los ayuntamientos de L'Hospitalet de Llobregat, 100.000 €, y Badalona, 40.000 €, y al Organismo de Recaudación y Gestión Tributaria de la Diputación de Barcelona, 42.836 €, por la gestión del recargo del transporte. La EMT ha contabilizado esos pagos, al final del ejercicio, como pagos pendientes de aplicar por falta de consignación presupuestaria, de forma incorrecta, dado que es un gasto del ejercicio.

Provisiones por insolvencia

Al cierre del ejercicio, la provisión por saldos de dudoso cobro dotada por la EMT fue de 18,32 M€. Esta provisión se dotó para hacer frente a los posibles impagos de los recibos del recargo del transporte y cubre, prácticamente, la totalidad de los recibos pendientes de cobro de los ejercicios anteriores a 2008, y el 22% de los pendientes de cobro del ejercicio 2008. La provisión, y especialmente los porcentajes de dotación, están calculados según la experiencia histórica de la recaudación del impuesto, y presentan los siguientes datos:

Entidad	Periodo	Pendiente de cobro a 31.12.2010	Provisión por insolvencias a 31.12.2010	% de dotación respecto al pendiente de cobro
Gestionado por la EMT Gestión de los ayuntamientos	Anterior a 2004	1.352.358,94	1.345.364,35	99,5
	Anterior a 2004	1.039.218,48	1.021.653,13	98,3
	Anterior a 2004	2.391.577,42	2.367.017,48	99,0
Gestionado por la EMT Gestión de los ayuntamientos	2005-2007	4.261.976,97	4.261.976,97	100,0
	2005-2007	4.186.442,78	3.997.397,82	95,5
	2005-2007	8.448.419,75	8.259.374,79	97,8
Gestionado por la EMT Gestión de los ayuntamientos	2008	2.297.038,44	2.108.229,87	91,8
	2008	18.615.753,13	2.500.331,95	*13,4
	2008	20.912.791,57	4.608.561,82	22,0
Total		31.752.788,74	15.234.954,09	48,0

Importes en euros.

Fuente: Elaboración propia a partir de la información facilitada por la EMT.

* De los 18,62 M€ pendientes de cobro del recargo del transporte del ejercicio 2008 gestionado por los ayuntamientos a 31 de diciembre de 2008, el Ayuntamiento de Barcelona había recaudado y no había pagado a la EMT 11,72 M€, por lo que esta cantidad no forma parte del cálculo de la provisión.

Además de los 15,23 M€, la provisión incluye una dotación de 3,05 M€ que corresponde a la totalidad del importe pendiente de cobro al Ayuntamiento de Barcelona por la compensación económica derivada de la ampliación del sistema de tarificación social a las personas de 60 a 64 años de los años 2007 y anteriores. El resto de dotación, 41.752 €, corresponde al pendiente de cobro, de ejercicios anteriores, del capítulo 3 de ingresos, Tasas y precios públicos.

Se han comprobado los cálculos de la provisión por insolvencia a finales del ejercicio y de la dotación del año sin ninguna incidencia a destacar.

2.3.1.5. Tesorería

Los saldos de la tesorería a finales de los ejercicios 2007 y 2008 son los siguientes:

Entidad Metropolitana del Transporte – 2008 Tesorería		
Cuenta	31.12.2007	31.12.2008
571. Bancos e instituciones de crédito. Cuentas operativas.	17.474.320,16	11.369.159,56
Total	17.474.320,16	11.369.159,56

Importes en euros.

Fuente: Elaboración propia a partir de la Cuenta general del ejercicio 2008.

La EMT tiene catorce cuentas operativas abiertas con ocho entidades financieras. Se ha circularizado a las entidades financieras y se ha verificado la correcta conciliación adjunta a los estados financieros de las cuentas de la EMT. Aparte, se incluyen las siguientes

cuentas restringidas de recaudación de las que disponen los bancos para su gestión diaria como entidad colaboradora de la recaudación de tributos:⁹

Núm. cuenta	Saldo a 31.12.2008
XXXX-XXXXXX1495	12.957,37
XXXX-XXXXXX3929	1.428,36
XXXX-XXXXXX5925	14.952,33

Importes en euros.

2.3.1.6. Fondos propios

La evolución de las cuentas de patrimonio de la EMT durante el ejercicio 2008 es la siguiente:

Entidad Metropolitana del Transporte – 2008 Fondos propios					
Concepto	31.12.2007	Aumentos	Disminuciones	Traspaso del resultado de 2007	31.12.2008
100. Patrimonio	174.250.806,74	0	0,00	2.874.045,59	177.124.852,33
103. Patrimonio recibido en cesión	216.466,66	528.556,48	(216.466,66)	0	528.556,48
108. Patrimonio entregado en cesión	(1.446.604,56)	0	0,00	0	(1.446.604,56)
109. Patrimonio entregado al uso general	(4.431.959,09)	0	(15.233,12)	0	(4.447.192,21)
129. Resultado del ejercicio	2.874.045,59	0	(2.834.392,52)	(2.874.045,59)	(2.834.392,52)
Total	171.462.755,34	528.556,48	(3.066.092,30)	0,00	168.925.219,52

Importes en euros.

Fuente: Elaboración propia a partir de la Cuenta general del ejercicio 2008.

El patrimonio recibido en cesión de 0,53 M€ corresponde a la cesión de terrenos por parte del Ayuntamiento de Badalona para la construcción de una nueva cochera.

El patrimonio entregado en cesión, de 1,45 M€, corresponde, fundamentalmente, a la cesión de las obras de acondicionamiento y las instalaciones de la estación de autobuses de Sants al Ayuntamiento de Barcelona en el año 2000.

El patrimonio entregado al uso general, de 4,45 M€, corresponde principalmente a las obras de acondicionamiento de aparcamientos de vehículos en varias estaciones de ferro-

9. Atendiendo a la alegación 12, se añade esta frase y este cuadro, y se elimina del proyecto de informe la frase y el cuadro siguientes:

“...; sin embargo, las respuestas muestran las siguientes cuentas, a nombre de la EMT, que no están recogidas en la contabilidad de esta.”

Núm. cuenta	Saldo a 31.12.2008	Justificación de la incidencia por parte de la EMT
XXXX-XXXXXX1495	12.957,37	Cuenta recaudatoria. Las cuentas recaudatorias son cuentas que crean los bancos para ingresar el dinero de la recaudación de tributos, y que no traspasan a las cuentas reales de la entidad hasta que el cobro es firme.
XXXX-XXXXXX3929	1.428,36	Cuenta recaudatoria
XXXX-XXXXXX5925	14.952,33	Cuenta recaudatoria

carriles, por 2,39 M€, y a instalaciones semafóricas y señales verticales de indicadores de paradas de autobuses, por 1,08 M€. Este tipo de bienes se contabilizan como menos patrimonio de la entidad, en tanto que no forman parte del uso habitual de la entidad sino que pasan a formar parte del uso general.

2.3.1.7. *Acreeedores a largo plazo*

Los acreedores a largo plazo son los siguientes:

Entidad Metropolitana del Transporte – 2008 Acreeedores a largo plazo		
Descripción	31.12.2007	31.12.2008
Deudas con entidades de crédito	1.656.360,78	933.715,30
Otras deudas	12.848.312,63	11.782.768,95
Total	14.504.673,41	12.716.484,25

Importes en euros.

Fuente: Elaboración propia a partir de la Cuenta general del ejercicio 2008.

Deudas con entidades de crédito

El detalle de las deudas con las entidades financieras, a corto y largo plazo, es el siguiente:

Identificación de la deuda	Pendiente a 31.12.2007		Amortización	Pendiente a 31.12.2008	
	Largo plazo	Corto plazo		Largo plazo	Corto plazo
BCL	1.430.981,21	572.392,49	572.392,48	858.588,74	572.392,48
BSCH	150.253,05	75.126,55	75.126,52	75.126,56	75.126,52
BSCH	75.126,52	75.126,51	75.126,51	0	75.126,52
Caja Madrid	0	150.253,03	*150.253,06	0	0
Total	1.656.360,78	872.898,58	872.898,57	933.715,30	722.645,52

Importes en euros.

Fuente: Elaboración propia a partir de la Memoria de las cuentas del ejercicio 2008 de la EMT.

* El importe amortizado en el ejercicio fue de 150.253,06 €, superior en 0,03 € al pendiente a corto plazo a 31 de diciembre de 2007.

Otras deudas

Son deudas con entidades públicas, a corto y largo plazo, con el siguiente detalle:

Identificación de la deuda	Pendiente a 31.12.2007		Adiciones	Amortizaciones	Pendiente a 31.12.2008		
	Largo plazo	Corto plazo			Largo plazo	Corto plazo	Total
ATM	2.717.750,00	2.717.750,00	0	2.717.750,00	0	2.717.750,00	2.717.750,00
TMB	10.130.562,63	3.591.617,89	7.770.000,00	5.891.620,14	11.782.768,95	3.817.791,43	15.600.560,38
Total*	12.848.312,63	6.309.367,89	7.770.000,00	8.609.370,14	11.782.768,95	6.535.541,43	18.318.310,38

Importes en euros.

Fuente: Elaboración propia a partir de la Memoria de las cuentas del ejercicio 2008 de la EMT.

* El corto plazo está contabilizado dentro de las cuentas de Acreeedores no presupuestarios del pasivo del Balance incluido en el epígrafe 2.3.1.9 del informe.

La deuda con la ATM de 2,72 M€ proviene de las menores aportaciones de la EMT al contrato-programa de los ejercicios 2002-2004, que eran inicialmente de un total de 10.871.000 € a pagar en cuatro anualidades, de 2006 a 2009. La ATM ha confirmado que dentro de las cuentas de activo de su Balance a 31 de diciembre de 2008 está incluida esa cantidad bajo el concepto de saneamiento del contrato-programa 2002-2004.

La deuda con TMB corresponde a la deuda por tarificación social de los ejercicios 2001 a 2003, de 10,13 M€, y del ejercicio 2008, de 5,47 M€, según el siguiente detalle:

- Tarificación social de los ejercicios 2001-2003 por 10,13 M€, dividida entre largo plazo 7,68 M€ y corto plazo por 2,45 M€.
- En el caso de la tarificación social 2008, corresponde al convenio firmado entre la EMT, TBSA y FMBSA para la financiación de la tarificación social del año 2008, de 5,47 M€ dividida entre 4,10 M€ a largo plazo y 1,37 M€ a corto plazo.

El contrato-programa entre la AGE y la ATM fijó una aportación de la EMT a TMB (son las empresas públicas TBSA y FMBSA agrupadas bajo la denominación Transports Metropolitans de Barcelona TMB) para la financiación del sistema de tarificación social de 7,77 M€; el presupuesto aprobado por la EMT para el ejercicio 2008 preveía una aportación de 2,30 M€ para la financiación de la tarificación social del ejercicio 2008. El convenio establece que la diferencia entre el importe del contrato-programa y la consignación presupuestaria (5,47 M€) será pagada por la EMT en cuatro anualidades de 1,37 M€ con cargo a los presupuestos de 2009 a 2012.

Se ha verificado que los importes que la EMT debe pagar a TBSA y FMBSA son los registrados en las cuentas anuales auditadas de dichas entidades.

De los 18,32 M€ de deudas con entidades públicas, 8,19 M€ (5,47 M€ con TMB por el concepto de tarificación social de 2008 y 2,72 M€ con la ATM bajo el concepto de saneamiento del contrato-programa de los ejercicios 2002-2004) son aplazamientos de pago de la EMT, formalizados vía convenio, por gastos del transporte del ejercicio 2008 y anteriores, que se pagarán con ingresos de los presupuestos de ejercicios futuros.

2.3.1.8. **Otras deudas a corto plazo**

Las otras deudas a corto plazo incluyen los siguientes conceptos:

Entidad Metropolitana del Transporte – 2008		
Otras deudas a corto plazo		
Descripción	31.12.2007	31.12.2008
Deudas con entidades de crédito	872.898,58	722.645,52
Fianzas y depósitos recibidos a corto plazo	110.485,41	63.942,82
Total	983.383,99	786.588,34

Importes en euros.

Fuente: Elaboración propia a partir de la Cuenta general del ejercicio 2008.

Las deudas con entidades de crédito corresponden a la parte a corto plazo de los préstamos concedidos por las entidades financieras a largo plazo, tal y como se muestra en el apartado anterior.

La cuenta Fianzas y depósitos incluye las fianzas recibidas por la EMT como garantías en metálico de la contratación administrativa.

2.3.1.9. **Acreeedores**

Los acreedores son los siguientes:

Entidad Metropolitana del Transporte – 2008		
Acreeedores		
Descripción	31.12.2007	31.12.2008
Acreeedores presupuestarios	4.409.001,96	3.379.985,39
Acreeedores no presupuestarios	10.475.620,85	8.099.905,39
Administraciones públicas	106.464,77	113.659,94
Otros acreeedores	234.450,00	242.425,03
Total	15.225.537,58	11.835.975,75

Importes en euros.

Fuente: Elaboración propia a partir de la Cuenta general del ejercicio 2008.

Acreeedores presupuestarios

Del importe total, 2,60 M€ son del presupuesto de 2008, y el resto, 0,78 M€, de ejercicios anteriores. De estos últimos, 0,62 M€ se encuentran pendientes de pago en el Instituto Metropolitano del Taxi, organismo autónomo de la EMT, en concepto de transferencias de los ejercicios 2006 y 2007.

Acreeedores no presupuestarios

El saldo incluye, principalmente, los siguientes importes:

- 6,54 M€ corresponden a la parte a corto plazo de las deudas con la ATM y TMB señaladas en el apartado 2.3.1.7 del informe.
- 0,96 M€ corresponden a importes a pagar a operadores de transporte como resultado de la liquidación de la Cámara de compensación aprobada por la Junta de Gobierno de 18 de diciembre de 2008.
- También señalar que se incluyen las retribuciones devengadas pendientes de pago por 23.438 € y las facturas pendientes de recibir de los diferentes proveedores y acreedores de servicios por 65.706 €.

Administraciones públicas

El saldo está formado por 70.106 € de retenciones del Impuesto sobre la renta de las personas físicas y 43.554 € de la Seguridad Social del mes de diciembre de 2008.

Otros acreedores

Corresponden a ingresos bancarios de los distribuidores de la tarjeta T4, pendientes de aplicación a 31 de diciembre.

2.3.1.10. Ajustes por periodificación

El ajuste por periodificación corresponde a la subvención otorgada por la FEMP a la EMT relativa al programa de colaboración del IMSERSO-FEMP del ejercicio 2007 para instalar plataformas en los autobuses del servicio de transportes (véase apartado 2.2.4.6 del informe).

2.3.2. Cuenta del resultado económico-patrimonial

La Cuenta del resultado económico-patrimonial de la EMT del ejercicio 2008 es la que se presenta a continuación:

Entidad Metropolitana del Transporte – 2008 Cuenta del resultado económico-patrimonial					
DEBE	2008	2007	HABER	2008	2007
A) GASTOS	197.085.508,82	169.757.423,50	B) INGRESOS	194.251.116,30	172.631.469,09
3. Gastos funcionam. de servicios y prestaciones sociales	19.731.788,87	17.645.402,35	1. Ventas y prestac. de servicios	9.942.998,11	8.911.220,88
a) Gastos de personal	2.774.092,64	2.423.644,42	b) Prestaciones de servicios	9.942.998,11	8.911.220,88
a1) Sueldos y salarios	2.266.452,61	1.909.325,88	b2) Precios públicos	9.942.998,11	8.911.220,88
a2) Cargas sociales	507.640,03	514.318,54	3. Ingresos de gestión ordinaria	77.434.069,99	69.058.848,06
c) Dotaciones a la amortización	79.629,04	89.232,86	a) Ingresos tributarios	77.434.069,99	69.058.848,06
d) Variación provisión de tráfico	3.500.480,07	2.822.536,77	a1) Impuestos	76.244.087,97	67.959.992,30
d2) Variación de la provisión	3.500.480,07	2.822.536,77	a3) Tasas	1.189.982,02	1.098.855,76
e) Otros gastos de gestión	12.685.059,33	11.530.248,86	4. Otros ingresos de gestión ordinaria	9.803.392,83	3.787.577,11
e1) Servicios exteriores	12.641.773,28	11.489.805,77	a) Reintegros	7.454.609,38	1.402.257,53
e2) Tributos	43.286,05	40.443,09	c) Otros ingresos de gestión	1.343.225,00	1.363.224,24
f) Gastos financieros	692.527,79	779.739,44	f) Otros intereses e ingresos asimilados	1.005.558,45	1.022.095,34
f1) Por deudas	692.527,79	779.739,44	5. Transferencias y subvenciones	95.525.405,09	90.371.766,11
4. Transferencias y subvenciones	177.280.809,48	151.962.145,71	a) Transferencias corrientes	94.257.269,77	90.371.766,11
a) Corrientes	165.841.892,28	142.710.162,14	d) Subvenciones de capital	1.268.135,32	
b) De capital	11.438.917,20	9.251.983,57	6. Ganancias e ingresos extraordinarios	1.545.250,28	502.056,93
5. Pérdidas y gastos extraordinarios	72.910,47	149.875,44	a) Beneficios procedentes del inmovilizado	826.041,80	-
a) Gastos extraordinarios	72.910,47	3.526,29	c) Ingresos extraordinarios	15,65	223,03
b) Gastos y pérdidas de otros ejercicios		146.349,15	d) Ingresos y beneficios de otros ejercicios	719.192,83	501.833,90
Ahorro		2.874.045,59	Desahorro	2.834.392,52	

Importes en euros.

Fuente: Cuenta general del ejercicio 2008.

Las cuentas que integran la Cuenta del resultado económico-patrimonial se han analizado en su respectiva cuenta de Liquidación presupuestaria o en las cuentas de Balance correspondientes.

A continuación se muestra la conciliación entre el resultado de la Liquidación presupuestaria y de la Cuenta del resultado económico-patrimonial.

Resultado presupuestario del ejercicio	1.058
Ingresos del contrato-programa reconocidos en la contabilidad financiera en el ejercicio 2007, y presupuestariamente en 2008.	(4.859)
Importe cobrado de la MMAMB por los convenios de tarificación social, reconocido en la contabilidad financiera al firmar el convenio, y presupuestariamente en el año en que se hace líquido el ingreso.	(2.743)
Ingresos por cánones reconocidos en la contabilidad financiera del ejercicio 2008	819
Baja de obligaciones de presupuestos cerrados por 307 m€, más 412 m€ de ingresos a cobrar a 31.12.2008 por convenios con ayuntamientos para la financiación de la tarificación	719
Diferencia entre la subvención recibida del FEMP 2007 y 2006. La subvención 2007 se reconoce presupuestariamente y se difiere a la contabilidad financiera.	(192)
Valor neto contable de los inmuebles vendidos, que reduce el ingreso contabilizado en el capítulo 6	(74)
Reducción de la participación en Torre de Collserola	(25)
Dotaciones para amortizaciones del Inmovilizado	(80)
Variación provisiones de tráfico	(3.500)
Cancelación de periodificaciones de ingresos	(73)
Amortización de préstamos	873
Inversiones en inmovilizado	941
Provisión de gastos del servicio de transporte a 31 de diciembre de 2007	3.553
Amortización de la deuda con la ATM por aportaciones al contrato-programa, reconocida en la contabilidad financiera cuando se firmó el convenio	2.718
Amortización de la deuda con TBSA y FMBSA por tarificación social, reconocida en la contabilidad financiera cuando se firmó el convenio	3.592
Gasto tarificación social 2008 no contabilizado presupuestariamente por el aplazamiento firmado en convenio y sí financieramente.	(5.470)
Otros	(91)
Resultado económico-patrimonial	(2.834)

Importes en miles euros. No se dispone de los datos en euros.

Fuente: Elaboración propia a partir de los datos de la Cuenta general del ejercicio 2008.

2.4. MEMORIA

2.4.1. Contenido de la Memoria

Se ha fiscalizado si el contenido de la Memoria formada por la EMT se ajusta a lo que regulan las normas de elaboración de las cuentas anuales de la Instrucción de contabilidad local.

2.4.2. Compromisos de gastos con cargo a presupuestos de ejercicios posteriores

El estado de los compromisos de gastos con cargo a presupuestos de ejercicios posteriores es el siguiente:

Entidad Metropolitana del Transporte – 2008					
Compromisos de gastos con cargo a presupuestos de ejercicios posteriores					
Descripción	2009	2010	2011	2012	Años sucesivos
Auditoría	18.642,36	19.201,48	-	-	-
Transferencias a TMB por tarificación social	3.817.792,18	3.817.792,18	3.817.792,18	3.245.662,83	901.518,15
Aportación ATM	2.717.750,00	-	-	-	-
Seguridad Social funcionarios *	437.942,05	-	-	-	-
Fondo social	7.363,80	-	-	-	-
Ayudas almuerzo por horario especial	2.600,00	2.650,00	-	-	-
Estudio riesgos laborales	2.644,80	-	-	-	-
Estudios y promociones del transporte	72.050,00	75.300,00	-	-	-
Gastos de gestión de tarificación social	127.554,10	97.600,00	100.000,00	-	-
Total	7.204.339,29	4.012.543,66	3.917.792,18	3.245.662,83	901.518,15

Importes en euros.

Fuente: Elaboración propia a partir de la Cuenta general de 2008.

* Corresponde a la externalización en una mutua de accidentes de trabajo y enfermedades de la cobertura de las contingencias comunes y de accidentes. Este contrato no supone un coste adicional para la EMT, mas allá de las cuotas a la Seguridad Social, y por lo tanto, no se tiene que incluir en este estado.

El estado de compromisos de gasto con cargo a presupuestos de ejercicios posteriores no recoge los compromisos de gasto de los contratos de gestión de servicios firmados por la EMT con las empresas de transporte de viajeros, a los que se hace mención en el apartado 2.2.3.4 del informe.

A continuación se detallan los contratos de gestión de servicios, con compromisos de gasto para los ejercicios 2009 y posteriores, que deberían haberse incluido en dicho estado:

Servicio	Empresa	Fecha final de vigencia del contrato	Importe del gasto para la EMT en 2008
Servicio público de transporte colectivo urbano de viajeros en El Barcelonès Norte.	Tusgsal	31.12.2010	37.008.638,91
Servicio público de transporte colectivo urbano de viajeros nocturno en Barcelona y otros municipios del ámbito de la EMT	Tusgsal	31.12.2011	12.305.030,98
Servicio público de transporte colectivo urbano de viajeros en L'Hospitalet de Llobregat y otros municipios	Rosanbús, SL	30.6.2011	6.279.449,94
Servicio de transporte adaptado "puerta a puerta" para personas con movilidad reducida severa en L'Hospitalet de Llobregat	Rosanbús, SL	30.6.2009	509.271,62
Servicio de transporte adaptado "puerta a puerta" para personas con movilidad reducida severa en Barcelona	Transports Ciutat Comtal, SA	19.6.2009	2.689.500,00
Total			58.791.891,45

Importes en euros.

2.4.3. Avales concedidos

Los contratos de gestión firmados por la EMT con las empresas operadoras del servicio de transporte de viajeros establecen que la EMT delega a las empresas operadoras la adquisición de los vehículos necesarios para la prestación del servicio, aunque la adquisición debe realizarse con el visto bueno de la EMT. También establecen la inclusión, dentro de la liquidación de los costes del servicio a pagar por la EMT, del coste de las cuotas mensuales del *leasing* por la compra de esos vehículos.

En algunos casos, por exigencia de la entidad financiera, la EMT adquiere el compromiso de pagar directamente a la entidad financiera las cuotas mensuales del *leasing*, en caso de impago por parte de la empresa operadora.

La EMT adopta este compromiso, requerido por la entidad financiera, junto con la autorización de la adscripción de los vehículos al servicio público de transporte colectivo y la inclusión, como gasto del contrato de gestión, del importe de las cuotas derivadas de la financiación de los vehículos. Este compromiso de pago se notifica, con acuse de recibo, a la entidad financiera, pero sin que exista un contrato de aval explícito firmado entre la EMT y la entidad financiera. Se considera que los compromisos de pago de la EMT, directamente a las entidades financieras, de las cuotas de *leasing* impagadas por los operadores, tienen la consideración de avales de las operaciones de *leasing*. La Cuenta general, en el apartado 14 de la Memoria, referida al endeudamiento, debería reflejar esos compromisos de pago.

2.4.4. Indicadores financieros, presupuestarios y de gestión

La Instrucción del modelo normal de contabilidad local, aprobada por la Orden 4041/2004, de 23 de noviembre, del Ministerio de Economía y Hacienda, establece que la Memoria debe incluir una serie de indicadores financieros y presupuestarios. Asimismo, establece que los municipios de más de 50.000 habitantes y las otras entidades locales de ámbito superior tienen que formalizar con carácter obligatorio, además de los indicadores financieros y presupuestarios, los indicadores de gestión.

La EMT ha incluido en la Memoria que forma parte de la Cuenta general de 2008 los indicadores financieros y presupuestarios establecidos en la Instrucción de contabilidad, pero no los indicadores de gestión.

2.4.5. Remanente de tesorería

El estado del Remanente de tesorería presentado por la EMT es el siguiente:

Entidad Metropolitana del Transporte – 2008				
Estado del Remanente de tesorería				
Componentes	Año 2008		Año 2007	
1. Fondos líquidos		11.369.159,56		17.474.320,16
2. Derechos pendientes de cobro		37.282.660,03		31.498.735,76
+ del presupuesto corriente	23.137.781,36		20.207.019,35	
+ del presupuesto cerrado	13.840.536,68		11.478.620,32	
+ de operaciones no presupuestarias	546.767,02		47.546,09	
(-) cobros realizados pendientes de aplicación definitiva	242.425,03		234.450,00	
3. Obligaciones pendientes de pago		4.405.440,84		4.664.967,89
+ del presupuesto corriente	2.604.455,41		3.596.223,70	
+ del presupuesto cerrado	775.529,98		812.778,26	
+ de operaciones no presupuestarias	1.208.764,90		258.855,73	
(-) pagos realizados pendientes de aplicación definitiva	183.309,45		2.889,80	
I. Remanente de tesorería total (1+2-3)		44.246.378,75		44.308.088,03
II. Saldos de dudoso cobro		18.323.119,07		16.249.974,85
III. Exceso de financiación afectada		2.835.300,63		5.114.643,23
IV. Remanente de tesorería para gastos generales (I-II-III)		23.087.959,05		22.943.469,95

Importes en euros.

Fuente: Cuenta general del ejercicio 2008.

El Remanente de tesorería para gastos generales fue de 23,09 M€. Este importe proviene de un Remanente de tesorería de 44,25 M€ ajustado por 18,32 M€ de saldos de dudoso cobro, comentado en el punto 2.3.1.4 del informe, y 2,84 M€ de exceso de financiación afectada proveniente de:

- La subvención otorgada por la FEMP a la EMT que corresponde al programa de colaboración del IMSERSO-FEMP del ejercicio 2007 para instalar plataformas en los autobuses del servicio de transportes, por 1,45 M€ (véase el apartado del informe 2.3.1.10 de ajustes por periodificación).
- La diferencia entre las aportaciones de la EMT y la ATM, de 1,38 M€ (véase el apartado del informe 2.3.1.10 de transferencias corrientes).

2.5. CONTRATACIÓN ADMINISTRATIVA

2.5.1. Información sobre la contratación de la EMT

La EMT presta el servicio de transporte de viajeros, como ya se ha dicho anteriormente, a través de sus empresas: Transports de Barcelona, SA el servicio de autobuses, y Ferrocarrils Metropolitans de Barcelona, SA el servicio de metro; y también por medio de operadoras privadas a partir de contratos de gestión de servicios.

La fiscalización de la contratación administrativa se ha centrado en los contratos de gestión que tiene firmados la EMT con las diferentes empresas operadoras, ya que se trata de la principal actividad de la EMT y, consiguientemente, la de mayor gasto del presupuesto.

Dado que en el ejercicio 2008 no se ha adjudicado ningún contrato de gestión interesada que se aplicase al presupuesto, la fiscalización se ha centrado en los contratos vigentes durante el ejercicio 2008 aunque su licitación y adjudicación se haya efectuado en ejercicios anteriores.

Los gastos de los contratos de gestión de servicios, para el ejercicio 2008, ascienden a un total de 86.756.474,90€, con el siguiente detalle:

Servicio	Empresa	Fecha adjudicación	Concepto	Importe
Servicio público de transporte colectivo urbano de viajeros en El Barcelonès Norte	Tusgsal	17.12.1998	Aportación al déficit del servicio	35.337.110,42
			Compensación tarificación social	1.671.528,49
Servicio público de transporte colectivo urbano de viajeros nocturno en Barcelona y otros municipios del ámbito norte de la EMT	Tusgsal	20.7.2006	Aportación al déficit del servicio	12.269.540,98
			Compensación tarificación social	35.490,00
Servicio público de transporte colectivo urbano de viajeros en L'Hospitalet de Llobregat y otros municipios	Rosanbús, SL	6.6.2002	Aportación al déficit del servicio	5.997.072,32
			Compensación tarificación social	282.377,62
Servicio de transporte adaptado "puerta a puerta" para personas con movilidad reducida severa en L'Hospitalet de Llobregat	Rosanbús, SL	2.6.2005	Aportación al déficit de servicio	509.271,62
Concesión unificación U-1 del servicio público regular de transporte de viajeros por carretera entre Barcelona y Gavà con hijuelas	Mohn, SL	14.4.1983	Compensación integración tarifaria	2.770.894,51
			Compensación mejoras servicios concesión U-1	1.958.368,51
			Compensación tarificación social	776.352,19
Servicio público de transporte colectivo de viajeros entre Castelldefels y Barcelona	Mohn, SL	29.09.1994	Compensación integración tarifaria	1.714.556,81
			Compensación mejoras servicios concesión U-1	3.004.537,52
			Compensación tarificación social	504.498,85
Servicio público de transporte colectivo urbano de viajeros nocturno entre varios municipios de El Baix Llobregat	Mohn, SL	13.6.1996	Aportación al déficit del servicio	5.890.842,98
			Compensación tarificación social	11.760,63
Servicio público regular transporte de viajeros por carretera entre Barcelona y Castelldefels con prolongación a Les Botigues de Sitges (concesión V-140)	Mohn, SL	28.05.1992	Mejoras servicio línea L-94	602.735,32
Concesión unificación U-2 del servicio público regular de transporte de viajeros por carretera entre Barcelona y Sant Boi de Llobregat con hijuelas	Oliveras, SL	14.4.1983	Compensación por mejoras del servicio	5.120.999,18
			Compensación por integración tarifaria	1.540.330,75
			Compensación por tarificación social	572.489,23

SINDICATURA DE CUENTAS DE CATALUÑA — INFORME 18/2011

Servicio	Empresa	Fecha adjudicación	Concepto	Importe
Servicio público de transporte colectivo urbano de viajeros en Esplugues de Llobregat y Sant Just Desvern	Soler i Sauret, SA	5.11.1998	Aportación al déficit del servicio	914.807,54
			Compensación tarificación social	28.122,48
Servicio público de transporte colectivo urbano de viajeros en Sant Feliu de Llobregat	Soler i Sauret, SA	12.2.1998	Aportación al déficit del servicio	323.008,74
			Compensación tarificación social	31.584,46
Servicio público de transporte colectivo urbano de viajeros entre Virrei Amat y Torre Baró de Barcelona	Transports Lydia, SL	28.4.1988	Aportación al déficit del servicio	1.164.688,01
			Compensación tarificación social	36.254,01
Servicio de transporte adaptado "puerta a puerta" para personas con movilidad reducida severa en Barcelona	Transports Ciutat Comtal, SA	7.4.2005	Aportación al déficit del servicio	2.689.500,00
Servicio público de transporte colectivo urbano de viajeros entre c/ Tajo y c/ Calderón de la Barca (línea 86) y entre c/ Tajo y Travessera de Gràcia de Barcelona (línea 87)	Authosa	29.10.1987 y 31.1.1991	Compensación por integración tarifaria	443.943,56
			Compensación tarifaria social	343.766,33
			Compensación por mejoras servicio líneas 86 y 87	210.041,84
Total				86.756.474,90

Importes en euros.

2.5.2. Muestra fiscalizada

Para la fiscalización de la contratación, se han seleccionado los cuatro servicios de transporte con mayor importe, que representan el 72,4% de los gastos totales:

Servicio	Empresa	Concepto	Importe en euros
1) Servicio público de transporte colectivo urbano de viajeros en El Barcelonès Norte	Tusgsal	Aportación al déficit del servicio	35.337.110,42
		Compensación tarificación social	1.671.528,49
2) Servicio público de transporte colectivo urbano de viajeros nocturno en Barcelona y otros municipios del ámbito norte de la EMT	Tusgsal	Aportación al déficit del servicio	12.269.540,98
		Compensación tarificación social	35.490,00
3) Servicio público de transporte colectivo urbano de viajeros en L'Hospitalet de Llobregat y otros municipios	Rosanbús, SL	Aportación al déficit del servicio	5.997.072,32
		Compensación tarificación social	282.377,62
4) Concesión unificación U-2 del servicio público regular de transporte de viajeros por carretera entre Barcelona y Sant Boi de Llobregat con hijuelas	Oliveras, SL	Compensación por mejoras del servicio	5.120.999,18
		Compensación por integración tarifaria	1.540.330,75
		Compensación por tarificación social	572.489,23
Total			62.826.938,99

Importes en euros.

A continuación se presenta el resultado de la fiscalización de la contratación realizada por la EMT de los cuatro servicios de transporte seleccionados, dividido entre observaciones de tipo general y observaciones específicas de cada contrato.

2.5.3. Resultados de la fiscalización

2.5.3.1. Observaciones generales

Las observaciones de tipo general son las siguientes:

- Durante el ejercicio 2008 siete de los catorce servicios de transporte fueron prestados por empresas operadoras que no tenían el contrato en vigor.¹⁰ La relación de servicios sin contrato en vigor, las empresas que los prestaron y el gasto del ejercicio 2008 son como sigue:

Servicio	Empresa	Gasto de 2008
Servicio público regular de transporte de viajeros por carretera entre Barcelona y Castelldefels con prolongación a Les Botigues de Sitges (concesión V-140)	Mohn, SL	602.735,32
Concesión Unificación U-1 del servicio público regular de viajeros por carretera entre Barcelona y Gavà con hijuelas	Mohn, SL	5.505.615,21
Concesión Unificación U-2 del servicio público regular de viajeros por carretera entre Barcelona y Sant Boi de Llobregat con hijuelas	Oliveras, SL	7.233.819,16
Servicio público de transporte colectivo urbano de viajeros en Esplugues de Llobregat y Sant Just Desvern	Soler i Sauret, SA	942.930,02
Servicio público de transporte colectivo urbano de viajeros en Sant Feliu de Llobregat	Soler i Sauret, SA	354.593,20
Servicio público regular de transporte colectivo urbano de viajeros entre Virrei Amat y Torre Baró y entre Ciutat Meridiana y Torre Baró de Barcelona	Transports Lydia, SL	1.200.942,02
Servicio público regular de transporte colectivo urbano de viajeros entre c/ Tajo y c/ Calderón de la Barca (línea 86) y entre c/ Tajo y Travessera de Gràcia de Barcelona (línea 87)	Autobusos Horta, SA	997.751,73
Total		16.838.386,66

Importes en euros.

Las incidencias de tipo general detectadas en la fiscalización de los contratos seleccionados son las siguientes:

- Los pliegos de cláusulas de los contratos establecen la experiencia profesional de la empresa como uno de los criterios de adjudicación del contrato.

La consideración de la experiencia profesional previa de la empresa como criterio de valoración de las ofertas no se ajusta a las disposiciones contenidas en las directivas comunitarias ni en el TRLCAP, que lo consideran un criterio de solvencia.

10. Los contratos expiraron durante el ejercicio 2008 o antes. Aun así, las empresas operadoras siguieron prestando los servicios de acuerdo con las cláusulas de los contratos que obligan a la empresa operadora a continuar la prestación del servicio hasta que no se efectúe una nueva contratación.

- Los pliegos de cláusulas de los contratos establecen, por orden de importancia decreciente, la puntuación máxima que se tiene que aplicar a cada criterio de adjudicación, sin establecer los criterios objetivos que deben seguirse para obtener la puntuación concreta de cada oferta.

La falta de concreción de qué aspectos o consideraciones debe seguir la Mesa de Contratación para otorgar la puntuación a las ofertas de los licitadores, al no establecer una ponderación calificativa para cada criterio de adjudicación, supone una infracción del principio de objetividad en la contratación administrativa.

- En el análisis de la documentación incluida en los ocho expedientes analizados de modificaciones posteriores al contrato, se ha detectado que falta el informe del interventor y la cuantificación del gasto adicional que supone el expediente aprobado, el informe del secretario y la modificación del importe de la garantía. Además, en algunos casos falta también la publicación de la modificación del contrato en los diarios oficiales.

2.5.3.2. Observaciones específicas para cada contrato

Las principales características de los contratos de gestión seleccionados para la fiscalización, así como las observaciones desglosadas para cada uno de ellos, son las siguientes:

1) Servicio público de transporte colectivo urbano de viajeros en El Barcelonès Norte

La empresa Tusgsal realiza el servicio de transporte público colectivo urbano de viajeros en El Barcelonès Norte, de acuerdo con el contrato de gestión de servicios en la modalidad de gestión interesada formalizado el 12 de enero de 1999, y prorrogado por cuatro años a partir del 1 de enero de 2007.

Previamente el servicio también era prestado por la empresa Tusgsal (antes Tubsal), mediante un contrato de gestión interesada que finalizó el 31 de diciembre de 1998.

1.a) Análisis del expediente de contratación

La documentación incluida en el expediente de contratación del contrato vigente en el ejercicio 2008, así como las incidencias detectadas, se desglosan a continuación:

Actuaciones	Datos significativos (fechas, órganos, importes, etc.)	Incidencias/comentarios
Propuesta de inicio de las actuaciones para la apertura de un proceso de contratación	1.7.1998 Jefe del Servicio de Gestión Administrativa Directora de Servicios de Transporte	
Informe del secretario	10.7.1998	
Informe de la Intervención	13.7.1998	

Actuaciones	Datos significativos (fechas, órganos, importes, etc.)	Incidencias/comentarios
Pliegos de cláusulas administrativas y de condiciones técnicas y económicas	- Concurso abierto - Plazo de ocho años, desde el 1 de enero de 1999, y cuatro de prórroga - Sin importe orientativo	Véase en Observaciones generales las observaciones relativas a los pliegos de cláusulas.
Aprobación de los pliegos de cláusulas y convocatoria de concurso	16.7.1998 de la Comisión de Gobierno y también del Consejo Metropolitano del mismo día, como contrato de gestión interesada	
Aprobación del gasto	No existe aprobación del gasto, según la EMT, porque el presupuesto lo establece la empresa a partir del artículo 86.a de la LCAP.	Históricamente este servicio ha generado gasto en el presupuesto de la EMT; por lo tanto, puede ser objeto de un cálculo orientativo del gasto.
Información pública	BOP 22.7.1998 DOGC 22.7.1998	
Proposiciones recibidas	TUBSAL, Autocares Ravigo SL, UTE Urbaser-Alsa, CTSA	
Mesa de Contratación	30.9.1998 y de 8.10.1998	
Informes técnicos sobre las valoraciones de las proposiciones presentadas por los licitadores	Informe de fecha 20.11.1998 firmado por: - Jefe de Sección de Planeamiento - Directora de Servicios Informe de fecha 7.12.1998 firmado por: - Jefe del Servicio de Gestión y Explotación - Directora de Servicios	
Propuesta de adjudicación de la Mesa de Contratación	10.12.1998, a la empresa Tusgsal	
Garantía definitiva	360.608 €	
Adjudicación	Consejo Metropolitano de 17.12.1998	
Formalización del contrato	12.1.1999	
Publicación de la adjudicación	No consta en el expediente.	Debe publicarse, tal y como establecía el artículo 94 de la LCAP.

La vigencia del contrato era hasta el 31 de diciembre de 2006. Tal y como se ha dicho, la EMT prorrogó el contrato por un periodo de cuatro años más. El jefe del Servicio de Gestión y Explotación, el ingeniero de Obras Públicas y la directora de Servicios de Transportes emitieron informe favorable sobre la prórroga el 20 de febrero de 2006. En el expediente facilitado falta el informe del interventor y la modificación del plazo de la garantía. La prórroga se firmó el 24 de abril de 2006, por cuatro años a contar desde el 1 de enero de 2007. Hay que decir que esta prórroga preveía la mejora de la oferta del servicio, de acuerdo con el Plan de actuación 2006 de la EMT, en cuanto al transporte público en Barcelona y en los municipios metropolitanos. Entre otros aspectos, preveía la incorporación de siete nuevas líneas en el año 2007.

Hay que decir que la prórroga de un contrato implica que este se prolonga durante un tiempo determinado después de la fecha inicial de finalización, pero esta prórroga no modifica ninguno de sus elementos esenciales ni conlleva novación y, por lo tanto, deben mantenerse las partes contratantes, el objeto, el precio y el conjunto de derechos y obligaciones establecidos en el pliego de cláusulas administrativas. Así, el contrato válidamente prorrogado debe regirse por las mismas condiciones que las previstas en el Pliego, sin que sea procedente una modificación por la simple circunstancia de la prórroga.

Por lo tanto, se considera que las modificaciones previstas en el contrato de prórroga son modificaciones sustanciales del contrato y, por consiguiente, se tendría que haber llevado a cabo una nueva licitación, en lugar de prorrogarlo.

1.b) Análisis de los posteriores expedientes administrativos del contrato

El contrato ha sido objeto de sesenta y siete expedientes administrativos entre el ejercicio 2000 y el 2008, aprobados por la Comisión de Gobierno de la EMT, principalmente. En concreto, los acuerdos tratan sobre los siguientes aspectos:

- Treinta y dos acuerdos sobre modificación y creación de nuevas líneas del servicio de autobuses.
- Veintitrés acuerdos sobre renovación de la flota o adquisición de nuevos vehículos.
- Cuatro acuerdos sobre modificación de cláusulas del contrato.
- Tres acuerdos sobre instalación del Sistema de ayuda a la explotación (SAE) y otros sistemas informáticos.
- Dos acuerdos sobre revisión de los costes de operaciones del servicio.
- Tres acuerdos sobre otras materias.

De estos conceptos, la renovación de la flota de autobuses, la instalación del SAE y otros sistemas informáticos, así como la modificación de las líneas existentes por razones de servicio público, son aspectos previstos en el contrato inicial que en ciertos casos tienen un plan específico de renovación (en el caso de los autobuses) y de implantación (en el caso del SAE y otros sistemas informáticos). Aun así, en cuanto al Plan de renovación de la flota, hay que decir que se ha modificado en dos ocasiones con posterioridad a la firma del contrato.

En cuanto a la modificación de horarios o itinerarios y/o a la creación de nuevas líneas, hay que decir que la modificación del servicio por razones de interés público se prevé en el contrato. Aun así, se han modificado los itinerarios y/o los horarios en veinticuatro ocasiones, y se han creado nuevas líneas en once ocasiones. Hay que tener en cuenta que el contrato inicial, de acuerdo con la oferta que presentaba Tusgsal, preveía diecisiete líneas, con 6.610.795 kilómetros útiles anuales y 477.846 horas útiles anuales, mientras que en el ejercicio 2008 se había aumentado a treinta líneas, con 10.102.005 kilómetros útiles

anuales y 863.323 horas útiles anuales. Los aumentos que suponen estas modificaciones en los itinerarios, en los horarios y en la creación de nuevas líneas son los siguientes:

Concepto	1999	2008	Diferencia	Diferencia %
Número de líneas	17	30	13	76,5
Kilómetros útiles anuales	6.610.795	10.102.005	3.491.210	52,8
Horas útiles anuales	477.846	863.323	385.477	80,7

Fuente: Datos extraídos de la oferta de Tusgsal y de la liquidación del coste del servicio correspondiente al ejercicio 2008.

Por otra parte, la revisión de los costes de operaciones del servicio también está en principio prevista en el contrato, siempre que concurren una serie de circunstancias.

De los sesenta y siete expedientes, se han escogido nueve, de los que tres corresponden a modificaciones de las cláusulas del contrato (47/00, 427/00 y 307/02), dos corresponden a la revisión de los costes de operaciones del servicio, tres corresponden a la creación de nuevas líneas, y uno que corresponde a la renovación de autobuses según el Plan de renovación de la flota.

Para estos nueve expedientes se ha analizado si los acuerdos tomados por el correspondiente órgano responden a previsiones del contrato o bien, en el supuesto de que se trate de modificaciones de las cláusulas del contrato o del servicio, que se hayan realizado con arreglo a la legislación vigente.

Los expedientes analizados y las principales observaciones de estos son los siguientes:

a) Expedientes administrativos de modificación de las cláusulas del contrato y/o de los pliegos:

- Expediente 47/00, que modifica las cláusulas primera, cuarta y sexta del contrato, considerando el proceso de implantación de la nueva red del servicio público de transporte colectivo urbano de viajeros en El Barcelonès Norte.

Según los informes técnicos, una vez iniciada la prestación del servicio, se constata la necesidad de introducir determinadas modificaciones que afectan básicamente a los itinerarios y al incremento de vehículos en ciertas líneas. Todo eso provoca cambios en la flota actual y en los costes de explotación.

La cláusula primera se refiere al coste de operación del servicio, que se modifica en un importe aproximado de 0,90 M€. También incluye el Plan de renovación de la flota, que se modifica. De acuerdo con la cláusula 5.2 del Pliego de condiciones económicas que regula la revisión de los costes de operación, estos se podrán revisar cuando se modifique la oferta del servicio en términos de horas útiles, en más o menos un 10%. Teniendo en cuenta que estos cambios del servicio han modificado las horas útiles anuales por bus en un 15,3% (pasan de 477.846 a 551.117), sí que se cumple la cláusula 5.2 para poder modificar el coste de operación.

La cláusula cuarta define cómo serán las nuevas características del servicio.

La cláusula sexta, correspondiente al material móvil, modifica el número de vehículos en servicio, que pasa de 96 a 110, es decir, aumenta en un 14,6%.

Como modificación individual, este expediente cumple los requisitos para modificar el contrato previstos en la legalidad vigente y en las cláusulas del contrato y de los pliegos de condiciones, y para adjudicarla de forma directa al adjudicatario.

- Expediente 427/00, que modifica el objetivo de viajeros de pago del contrato de acuerdo con el artículo 5.1 del Pliego de condiciones económicas, Revisión del objetivo de viajeros de pago, que establece que en el caso de que se produzcan alteraciones del sistema de transporte que afecten al servicio, se puede revisar el objetivo a alcanzar de viajeros de pago y, por lo tanto, se modifica la cláusula 1.3 del contrato.

Como modificación individual este expediente cumple los requisitos para modificar el contrato previstos en la legalidad vigente y en las cláusulas del contrato y de los pliegos de condiciones.

- Expediente 307/02, que modifica la cláusula primera del contrato, la cláusula 11 del Pliego de condiciones técnicas (nivel de calidad del servicio), la sexta del Pliego de condiciones económicas (incentivos y penalizaciones por gestión) y el anexo 6 del proyecto anexo al contrato.

La modificación de la cláusula primera del contrato se debe a la instalación del sistema SAE (instalación que ya estaba prevista en el contrato) y a la implantación del sistema tarifario integrado (STI) en la región metropolitana de Barcelona, principalmente.

Esta modificación responde a causas ya previstas en el contrato y a la implantación del STI, que se ha tenido que implantar también en El Barcelonès Norte y, por lo tanto, se considera ajustada a legalidad la modificación de la cláusula primera del contrato, y correcta la adjudicación de forma directa a la empresa adjudicataria.

En cuanto al resto de cláusulas a modificar (en el Pliego de condiciones técnicas, en el Pliego de condiciones económicas y en el proyecto), el 8 de julio de 2002, Tusgsal presentó a la EMT un informe, Propuesta de revisión del sistema de incentivos y penalizaciones de la calidad del servicio público de transporte colectivo urbano de viajeros en El Barcelonès Norte, para modificar este sistema y, por lo tanto, las cláusulas mencionadas. Se justifica esta modificación por razones de interés público y por la mejora de la calidad del servicio.

Dichas modificaciones de las fórmulas aplicables para calcular los incentivos/penalizaciones y el nivel de calidad del servicio no son modificaciones de interés público

ni de restablecimiento del equilibrio económico del contrato, supuesto recogido en el artículo 164.2 de la Ley de contratos de las administraciones públicas sobre modificaciones de las condiciones económicas de los contratos, que obliga a la Administración a restablecer el equilibrio económico existente en el momento de la adjudicación. La modificación de estas cláusulas, cuando estas fueron aceptadas por la adjudicataria en el contrato inicial, no parece responder a interés público sino al interés de la empresa operadora, olvidando el principio de riesgo y ventura que rige en la ejecución de los contratos, aunque este principio en el caso de los contratos de gestión interesada resulte atenuado con la existencia de cláusulas destinadas a mantener el equilibrio económico-financiero de la concesión.

Hay que tener en cuenta el carácter restrictivo con el que la legislación de contratos de las administraciones públicas prevé las modificaciones de los contratos adjudicados y, por consiguiente, hay que poner límites a las posibilidades de modificación de los contratos ya que, celebrada mediante licitación pública la adjudicación de un contrato, la solución que presenta esta adjudicación no puede ser alterada sustancialmente por vía de modificación, ya que eso supone un obstáculo a los principios de libre concurrencia y buena fe, que deben presidir la contratación de las administraciones públicas, teniendo en cuenta que los otros licitadores podían haber modificado sus proposiciones si hubiesen tenido conocimiento de la modificación.

b) Expedientes administrativos de creación de nuevos itinerarios:

Se han analizado los siguientes tres expedientes:

- Expediente 246/06, de creación de un nuevo itinerario, B12, que comunica el centro urbano de Montcada i Reixac con el hospital Can Ruti y su incorporación al contrato de gestión de servicios.
- Expediente 268/06, de creación de un nuevo itinerario, B14, entre Santa Coloma de Gramenet i Sant Adrià de Besòs y su incorporación al contrato de gestión de servicios.
- Expediente 283/07, de creación de un nuevo itinerario, BD2, que comunica los barrios de Les Guixeres, Pomar, Morera, Bufalà, Bonavista, Montigalà, La Pau, Lloreda y La Salut y su incorporación al contrato de gestión de servicios.

La ampliación de las prestaciones en los tres casos se ha realizado a partir de la cláusula 20, Modificaciones del contrato, del Pliego de cláusulas administrativas, en la que se establece que la EMT puede modificar, por razón de interés público, las características del servicio.

Estas nuevas líneas se recogen en el Plan de actuación 2006-2007 de la EMT, para mejorar el servicio en el ámbito territorial de El Barcelonès Norte. Aun así, hay que tener

en cuenta que estas ampliaciones del servicio se realizan en un momento en el que la prórroga ya está firmada y/o en vigor.

La incorporación de estas líneas supone un aumento anual de los siguientes kilómetros y horas útiles:

Concepto	B14	B12	BD2
Kilómetros útiles anuales	245.797	187.459	177.735
Horas útiles anuales	23.195	8.160	13.149

Fuente: Datos extraídos de los contratos modificados.

Los incrementos de los kilómetros útiles anuales y del número de horas útiles, de forma individual, no suponen una modificación sustancial de las condiciones del servicio. Ahora bien, como se ha dicho antes, hay que tener en cuenta que se han creado trece nuevas líneas y se han aumentado los kilómetros útiles anuales en un 52,8% y las horas útiles anuales en un 80,7%. En este contexto, se considera que ha habido modificaciones sustanciales en cuanto a la creación de nuevos itinerarios y, consiguientemente, en cuanto a kilómetros y horas útiles anuales, no de forma individual, pero sí de forma conjunta. Se considera que debería haberse realizado una nueva licitación del servicio, sobre todo en el momento en el que este finalizaba su vigencia, el 31 de diciembre de 2006, en lugar de prorrogar el contrato.

c) Expediente de incorporación de nuevos autobuses:

- Expediente 565/07, para la adquisición de veintinueve autobuses para renovar veintinueve ya existentes, con diez o más años de antigüedad, de acuerdo con el Plan de renovación de la flota.

Este expediente corresponde a un supuesto ya previsto en el contrato, que es el de renovación de la flota de autobuses, y cumple los requisitos previstos en las cláusulas del contrato y de los pliegos de condiciones.

d) Expedientes de revisión de los costes de las operaciones:

- Expediente 575/03, de revisión de los costes de las operaciones por el incremento del volumen de oferta del servicio de acuerdo con la cláusula 5.2, Revisión de los costes de operaciones, del Pliego de condiciones económicas, en la que se establece que los costes pueden ser objeto de revisión cuando se modifique el volumen de oferta del servicio en $\pm 10\%$.

Este expediente corresponde a un supuesto ya previsto en el contrato, que es el de revisión de los costes de las operaciones, y cumple los requisitos previstos en las cláusulas del contrato y de los pliegos de condiciones.

Con todo, una vez analizadas las modificaciones introducidas en los costes de operaciones se ha visto que se han incluido conceptos como por ejemplo el absentismo laboral que no tendrían que haberse incorporado puesto que no están previstos en esa cláusula ni son fruto de modificaciones del contrato solicitadas por la EMT.

Asimismo, en cuanto al incremento del coste del personal no directo, las cláusulas del contrato establecen que se puede incrementar el coste de ese personal manteniendo la proporción de personal no directo/conductor. La modificación aprobada no mantiene esta proporción ya que el incremento de horas¹¹ de ese personal ha sido del 46%, cuando las horas del personal directo se han incrementado en un 24%.

- Expediente 615/07, de modificación de los costes de las operaciones por el incremento del volumen de oferta del servicio de acuerdo con la cláusula 5.2, Revisión de los costes de operaciones, del Pliego de condiciones económicas, en la que se establece que los costes pueden ser objeto de revisión cuando se modifique el volumen de oferta del servicio en $\pm 10\%$.

Este expediente corresponde a un supuesto ya previsto en el contrato, que es el de revisión de los costes de las operaciones, y cumple los requisitos previstos en las cláusulas del contrato y de los pliegos de condiciones. Aun así, esta modificación de los costes es, principalmente, consecuencia del aumento del volumen de oferta del servicio que se incorporó en el contrato de prórroga del contrato inicial, aumento que debería haberse tramitado como una modificación contractual y, por consiguiente, se tendría que haber realizado una nueva licitación.

Aparte de eso, una vez analizada la modificación, se ha visto que se han incluido conceptos que no se tendrían que haber incluido, como por ejemplo la modificación de las bases de la Seguridad Social a raíz de una inspección de la Inspección de Trabajo y Seguridad Social, y también el efecto retroactivo del incremento del gasto por las diferencias de cotización a la Seguridad Social de los ejercicios 2003 a 2006, por 0,24 M€, liquidado en el ejercicio 2008.

1.c) Liquidación de la aportación al déficit del servicio del ejercicio 2008

La fiscalización de la liquidación de la aportación al déficit del servicio del ejercicio 2008 presenta las siguientes incidencias:

- La EMT no conserva los datos de horas y kilómetros, por lo que no se han podido validar los kilómetros y horas útiles liquidados.

11. Atendiendo a la alegación 19.4, se modifica “del coste” del proyecto de informe, por “de horas”.

- Respecto a los ingresos tarifarios, el objetivo mínimo de viajeros a cumplir no se ajusta al contrato, sino que es un dato propuesto por la empresa de transporte y no aprobado por la EMT.
- En el apartado de material móvil, la liquidación presenta la imputación del coste de un terreno para el aparcamiento de vehículos por 0,42 M€. En el contrato firmado no se prevé la compensación de los gastos de pupilaje de vehículos, por lo que la aceptación de la inclusión de estos gastos desvirtúa las condiciones iniciales de la adjudicación del contrato a esa empresa. Pese a que en el expediente se justifica la necesidad de un nuevo espacio de aparcamiento debido al incremento en el servicio, se considera que si las condiciones económicas para aceptar nuevos incrementos de servicio que solicite la EMT no son las del contrato inicial, deberían licitarse los nuevos servicios en concurso público.

El importe de 0,42 M€ se compone principalmente de 0,31 M€ resultantes de aplicar el coste hora conductor y coste por kilómetro de autobús, de los trayectos de ida y vuelta por las operaciones de abastecimiento, lavado y aspirado (según carta de Tusgsal en la que se hace la propuesta de coste de explotación de terreno). Esta compensación no se ajusta al contrato inicial ya que en los pliegos de cláusulas se prevé la compensación de los kilómetros y horas útiles del servicio, pero no los kilómetros y horas de vacío.

La Comisión de Gobierno, de 19 de abril de 2007, aprobó la inclusión de esos gastos, cuando la prórroga del contrato fue aprobada por el Consejo Metropolitano el 4 de abril de 2006 con efectos 1 de enero de 2007.

Adicionalmente, en 2007 la EMT compensó a Tusgsal con un importe de 0,40 M€ por los costes de adecuación del terreno para ubicar un aparcamiento. Esta compensación no se ajusta al contrato firmado por las mismas razones antes detalladas.

2) Servicio público de transporte colectivo urbano de viajeros nocturno en Barcelona y otros municipios del ámbito norte de la EMT

La empresa Tusgsal realiza el servicio de transporte urbano de viajeros nocturno en Barcelona y otros municipios a partir de un contrato de gestión interesada formalizado el 7 de septiembre de 2006.

Previamente, el servicio fue prestado, también, por la empresa Tusgsal (antes Tubsal) mediante un contrato de gestión interesada que finalizó el 31 de diciembre de 2006, una vez agotada la prórroga prevista en el contrato.

2.a) Análisis del expediente de contratación

La documentación incluida en el expediente de contratación del contrato vigente en el ejercicio 2008, así como las incidencias detectadas, se desglosan a continuación:

Actuaciones	Datos significativos (fechas, órganos, importes, etc.)	Incidencias/comentarios
Propuesta de inicio de las actuaciones para la apertura de un proceso de contratación	30.3.2006 Jefe del Servicio de Gestión Administrativa Directora de Servicios de Transporte Secretario general accidental	
Informe de la Intervención		No consta en el expediente.
Pliego de condiciones técnicas y económicas y pliego de cláusulas administrativas	- Concurso abierto - Plazos de 5 años, desde el 1.1.2007, y dos de prórroga - Sin importe orientativo	Véase en Observaciones generales las observaciones relativas a los pliegos de cláusulas.
Aprobación de los pliegos de cláusulas y convocatoria de concurso	6.4.2006 de la Comisión de Gobierno y también del Consejo Metropolitano del mismo día, como contrato de gestión interesada	
Cuantificación del gasto y aprobación de este	No se ha cuantificado ni aprobado el gasto a partir del artículo 85.a del TRLCAP.	Al ser un servicio que se presta desde hace años, el gasto de este podría haber sido cuantificado, de forma orientativa, al inicio del expediente.
Información pública	BOP 8.4.2006 DOGC 11.4.2006	En el anuncio de licitación en los diarios oficiales no se incluye que el contrato es prorrogable por otros dos años.
Proposiciones recibidas	Tusgsal UTE Martí Renom, SA y Transports Ciutat Comtal, SA	
Mesa de Contratación	1.6.2006 Apertura de las proposiciones y su traspaso al Servicio de Gestión y explotación por la emisión de un informe técnico	
Informe técnico sobre la valoración de las proposiciones presentadas por los licitadores	6.6.2006 firmado por: - Jefe del Servicio de Gestión y Explotación - Ingeniero de Obras Públicas - Directora de Servicios de Transporte	
Propuesta de adjudicación de la Mesa de Contratación	13.7.2006, a la empresa Tusgsal	
Garantía definitiva	1.400.000,00 €	
Consejo Metropolitano	Aprobación de 20.7.2006	
Formalización del contrato	7.9.2006	
Publicación de la adjudicación	BOP 21.9.2006	

2.b) Análisis de los posteriores expedientes administrativos del contrato

El contrato inicial se firmó el 7 de septiembre de 2006 y su vigencia se inició el 1 de enero de 2007. Las modificaciones del contrato realizadas en el ejercicio 2006, antes del inicio de su vigencia, y en los ejercicios 2007 y 2008 han sido las siguientes:

Órgano	Modificaciones	Cuantificación del impacto económico de la modificación
Comisión de Gobierno de 23.11.2006	Mejoras del servicio consistentes en ampliaciones de horarios, incrementos de frecuencia de paso, prolongaciones y modificaciones de itinerarios y en la creación de la línea N5 (174/06)	No figura en el expediente.
Comisión de Gobierno de 19.4.2007	Actuaciones de mejora del servicio consistentes en ampliaciones de horarios, incrementos de frecuencia de paso, prolongaciones y modificaciones de itinerarios (292/07)	2.622.000,00 € anuales
Comisión de Gobierno de 10.5.2007	Adscripción al servicio de 30 autobuses nuevos (317/07)	6.610.410,00 € más el coste de financiación a repartir, según las condiciones del <i>leasing</i> , en un periodo de ocho años
Decreto de Presidencia de 18.7.2007	Mejora de la regularidad de la línea N4 con la incorporación de un nuevo vehículo al servicio (412/07)	83.336,66 €
Junta de Gobierno de 24.4.2008	Modificación del precio hora conductor a raíz de una inspección de Trabajo	Sin cuantificación
Junta de Gobierno de 17.7.2008	Autorización de la adscripción al servicio de un autobús nuevo (351/08)	244.620,80 € más el coste de financiación a repartir, según las condiciones del <i>leasing</i> , en un periodo de ocho años

A continuación se analizan los tres primeros expedientes:

- Expediente 174/06, de mejora del servicio: Este expediente, que incluye modificaciones y prolongaciones de itinerarios no recogidos en el Pliego de condiciones técnicas del contrato, se aprobó en la Comisión de Gobierno el 23 de noviembre de 2006, antes de que el contrato iniciase su vigencia, el 1 de enero de 2007. De acuerdo con el Plan de actuación de la EMT para el ejercicio 2006, y para atender la demanda creciente del transporte público nocturno, se propone una primera fase de mejora del servicio NitBus que consiste en iniciar el 23 de noviembre de 2006 las mejoras previstas en el contrato formalizado el 7 de septiembre de 2006 y, además, incluir cuatro modificaciones más en las líneas previstas, básicamente prolongaciones de líneas.
- Expediente 292/07, aprobado por la Comisión de Gobierno el 10 de mayo de 2007, cinco meses después de la entrada en vigor del contrato. También de acuerdo con el Plan de actuación de la EMT se propone la implantación de la segunda fase de mejora del servicio NitBus, que consiste en un aumento de la frecuencia de paso, ampliación de horarios y prolongación de una línea y, por lo tanto, incremento del número de kilómetros útiles, y cambia los intervalos de paso de los autobuses y los horarios de servicio del contrato inicial.

La propuesta implica (juntando las dos fases y, por lo tanto, los dos expedientes) un aumento de los kilómetros respecto a los previstos en el contrato inicial, de un 36,4%, y del número de expediciones, de un 20,1%.

Hay que poner especial énfasis en el hecho de que se modifique un contrato una vez adjudicado pero antes del inicio de su vigencia, que es lo que sucede en el caso del expediente 174/06.

Se considera que estas modificaciones (primera y segunda fase del Plan de actuación de la EMT) antes del inicio de la vigencia del contrato, y tan solo cinco meses después del inicio de la vigencia, son modificaciones sustanciales del contrato y, por lo tanto, desvirtúan la licitación del contrato inicial, ya que las previsiones contenidas en el proyecto y en los pliegos en cuanto a líneas, horarios, frecuencias de paso, etc., han tenido que ser modificadas antes incluso del inicio de la vigencia del contrato. En este caso debería haberse efectuado una nueva licitación que asegurase los principios de publicidad y concurrencia.

Hay que tener en cuenta el carácter restrictivo con el que la legislación de contratos de las administraciones públicas prevé las modificaciones de los contratos adjudicados, ya que las condiciones previstas en la licitación pública de adjudicación de un contrato no pueden ser alteradas de forma sustancial por vía de modificación, puesto que supone un obstáculo a los principios de libre concurrencia y buena fe que deben presidir la contratación de las administraciones públicas, teniendo en cuenta que los otros licitadores podían haber modificado sus proposiciones si hubiesen conocido la modificación.

- Expediente 317/07, correspondiente a la adquisición de treinta autobuses. Esta adquisición de autobuses, correspondiente al Plan de renovación de la flota, se realiza de forma correcta, de acuerdo con las previsiones del contrato.

2.c) Liquidación de la aportación al déficit del servicio del ejercicio 2008

La fiscalización de la liquidación de la aportación al déficit del servicio del ejercicio 2008 presenta las siguientes incidencias:

- Respecto a los gastos por seguros de los autobuses adscritos al servicio, el contrato inicial preveía un gasto de 431.955,75 € por setenta vehículos (6.170,80 €/vehículo) y la liquidación de 2008 presenta un gasto de 671.612,52 € por 75,5 vehículos (8.895,53 €/vehículo), lo cual representa un incremento del 44,2%, que está muy por encima de la inflación (índice de precios al consumo, IPC) del periodo 2006-2008.

El Pliego de condiciones económicas del contrato establece, dentro del apartado Criterio de actualización de costes, que el importe de los seguros se actualizará anualmente de acuerdo con el IPC.

- La liquidación de 2008, en el apartado de material móvil, presenta la imputación del coste de un terreno para el aparcamiento de vehículos por 481.638,80€, ya comentada en el contrato de Tusgsal correspondiente al servicio de viajeros de El Barcelonès Norte diurno, que no se ajusta al contrato inicial.
- En la liquidación de 2008 se aplicó un gasto de 38.761,52€ por la incorporación a los costes del contrato de la modificación de la base de cotización a la Seguridad Social a raíz de una inspección de la Inspección de Trabajo y Seguridad Social, con las siguientes incidencias:
 - Además de ser un incremento de gasto no incorporable, la modificación prevé el efecto retroactivo del incremento del gasto por las cotizaciones de los ejercicios 2003-2006, cuando el inicio de la vigencia del contrato era el 1 de enero de 2007.
 - La modificación se ha aprobado en el expediente de modificación del contrato que tiene firmado la EMT con la empresa Tusgsal correspondiente al servicio de viajeros de El Barcelonès Norte diurno, y no al servicio de viajeros de El Barcelonès Norte nocturno.

3) Servicio público de transporte colectivo urbano de viajeros en L'Hospitalet de Llobregat y otros municipios

La empresa Rosanbús, SL realiza el servicio de transporte público colectivo urbano de viajeros en L'Hospitalet de Llobregat y otros municipios a partir de un contrato de gestión interesada firmado con la EMT el 15 de julio de 2002.

3.a) Análisis del expediente de contratación

El expediente de contratación del contrato del ejercicio 2002 incluye la siguiente documentación:

Actuaciones	Datos significativos (fechas, órganos, importes, etc.)	Incidencias/comentarios
Informe propuesta de la apertura del proceso de contratación	12.12.2001, del jefe del Servicio de Gestión y Explotación y de la directora de Servicios	
Informe del secretario general accidental	13.12.2001	
Informe de la Intervención		No consta en el expediente.
Pliego de condiciones técnicas y económicas y pliego de cláusulas administrativas	<ul style="list-style-type: none"> - Concurso abierto - Plazo de 5 años, desde el 1.7.2002, y cuatro de prórroga - Sin importe orientativo 	Véase en Observaciones generales las observaciones relativas a los pliegos de cláusulas.

Actuaciones	Datos significativos (fechas, órganos, importes, etc.)	Incidencias/comentarios
Aprobación de los pliegos de cláusulas y convocatoria de concurso	20.12.2001 de la Comisión de Gobierno y también del Consejo Metropolitano del mismo día, como contrato de gestión interesada	
Cuantificación del gasto y aprobación de este	No se ha cuantificado ni aprobado el gasto de acuerdo con el artículo 85.a del TRLCAP.	Al ser un servicio que se presta desde hace años, el gasto de este podría haber sido cuantificado, de forma orientativa, al inicio del expediente.
Información pública	BOP 29.12.2001 DOGC 28.12.2001	En el anuncio de licitación en los diarios oficiales no se incluye que el contrato es prorrogable por cuatro años más.
Proposiciones recibidas	Cinco licitadores: Rosanbús, SL, CTSA, TRAPSA, UTE Alsa y UTE Sarbus	
Mesa de Contratación	17.04.2002 Apertura y aceptación de las proposiciones	
Informe técnico sobre la valoración de las proposiciones presentadas por los licitadores	27.5.2002, firmado por: - Jefe de Servicio de Gestión y Explotación - Directora de Servicios	
Propuesta de adjudicación de la Mesa de Contratación	30.5.2002, a la empresa Rosanbús, SL	
Adjudicación	6.6.2002, Consejo Metropolitano	
Garantía definitiva	Importe de la garantía del adjudicatario 217.000,00 €	
Formalización del contrato	15.7.2002	La vigencia del contrato, según su cláusula segunda, es desde el 1.7.2002, anterior a la firma.
Publicación de la adjudicación	BOP 22.6.2002	

La vigencia del contrato era hasta el 30 de junio de 2007. La EMT prorrogó el contrato por un periodo de cuatro años más mediante Acuerdo del Consejo Metropolitano de fecha 8 de noviembre de 2007. El jefe del Servicio de Gestión y Explotación y la directora de Servicios de Transportes emitieron informe favorable sobre la prórroga el 30 de octubre de 2007. En el expediente facilitado falta el informe del interventor, la cuantificación del gasto adicional que supone la prórroga, y la modificación de la garantía.

El contrato inicial venció el 30 de junio de 2007. A pesar de que la solicitud de la prórroga se efectúa de forma correcta un año antes del plazo de vigencia del contrato, esta se aprueba finalmente el 8 de noviembre de 2007 y se firma el 22 de noviembre de 2007, con posterioridad al plazo de la vigencia del contrato. En el contrato de prórroga se modifican una serie de condiciones iniciales del contrato, como por ejemplo la cláusula primera del contrato en cuanto al compromiso de viajeros de pago para los años 2007-2011, mejoras

en el servicio y modificación del sistema de incentivos y penalizaciones que establece el Pliego de condiciones económicas. Se considera que una modificación del sistema de incentivos y penalizaciones, aprovechando el contrato de prórroga, no responde al interés público del servicio sino al interés de las partes contratantes. Del mismo modo que se menciona para el contrato 1, correspondiente al sistema diurno de autobuses de Tusgsal, para modificar un contrato de manera sustancial durante su prórroga debe respetarse el régimen jurídico general de las modificaciones contractuales. En este caso, en vez de prorrogar el contrato, se tendría que haber efectuado una nueva licitación.

3.b) Análisis de los posteriores expedientes administrativos del contrato

El contrato ha sido objeto de veintinueve expedientes administrativos entre los ejercicios 2002 y 2008, aprobados por la Comisión de Gobierno de la EMT, principalmente. En concreto, los acuerdos tratan sobre los siguientes aspectos:

- Dieciséis sobre modificación de itinerarios y frecuencias y creación de nuevas líneas.
- Nueve sobre renovación de la flota y adquisición de nuevos vehículos.
- Uno sobre revisión de los costes de operaciones del servicio.
- Tres sobre otras materias.

De estos conceptos, la renovación de la flota de autobuses, así como la modificación de las líneas existentes por razones de servicio público, son aspectos previstos en el contrato inicial que tienen un plan específico de renovación (en el caso de los autobuses).

En cuanto a la modificación de horarios o itinerarios y/o la creación de nuevas líneas, hay que decir que se prevé en el contrato la modificación del servicio por razones de interés público. Aun así, se han modificado los itinerarios y/o los horarios en dieciséis ocasiones. Hay que tener en cuenta que el contrato inicial preveía siete líneas, con 2.244.253 kilómetros útiles anuales y 169.260 horas útiles anuales, mientras que en el ejercicio 2008 se había pasado a diez líneas, con 2.912.650 kilómetros útiles anuales y 224.490 horas útiles anuales. Los aumentos que suponen esas modificaciones en los itinerarios, en los horarios y en la creación de nuevas líneas son los siguientes:

Concepto	2002	2008	Diferencia	Diferencia %
Número de líneas	7	10	3	42,9
Kilómetros útiles anuales	2.244.253	2.912.650	668.397	29,8
Horas útiles anuales	169.260	224.490	55.230	32,6

Fuente: Datos extraídos del contrato inicial y de la liquidación del coste del servicio correspondiente al ejercicio 2008.

Un aumento del 42,9% en el número de líneas, que supone un incremento del 29,8% en los kilómetros, y de las horas útiles anuales en un 32,6%, son modificaciones sustanciales del contrato, a pesar de que el Pliego de condiciones económicas prevea la posibilidad de aumento del servicio y recálculo de su coste. Dicha previsión incluida en el pliego debe entenderse de modo restrictivo ya que las modificaciones de los contratos suponen una

excepción al cumplimiento de los principios de publicidad y concurrencia que deben regir la contratación.

Por otra parte, la revisión de los costes de operaciones del servicio también está en principio prevista en el contrato, siempre que concurren una serie de circunstancias.

Así, se han escogido cuatro expedientes: tres correspondientes a modificaciones de itinerarios, horarios y creación de nuevas líneas, y uno correspondiente a la revisión de los costes de operaciones del servicio. Para estos expedientes se ha analizado si los acuerdos tomados por el correspondiente órgano responden a previsiones del contrato o bien, en el supuesto de que se trate de modificaciones de las cláusulas del contrato o del servicio, que se hayan realizado con arreglo a la legislación vigente.

- Expediente 306/03, que modifica el itinerario y los horarios de las líneas LH1, LH2, L10, L12, L14 y L16. La ampliación de las prestaciones se realiza de acuerdo con el artículo 20, Modificaciones del contrato, del Pliego de cláusulas administrativas, en el que se establece que la EMT puede modificar, por razón de interés público, las características del servicio.
- Expediente 289/05, de creación de tres nuevas líneas de autobús en El Prat de Llobregat que comprende tres líneas PR1, PR2 y PR3, a solicitud del Ayuntamiento de El Prat de Llobregat. La ampliación de las prestaciones se realiza, también, por razón de interés público.

El alcalde de El Prat de Llobregat envió el 10 de mayo de 2005 un escrito a la EMT en el que solicitaba la creación de una nueva línea de autobús urbano en este municipio. Finalmente, se firmó un convenio el 2 de febrero para el establecimiento de un recorrido urbano de autobús (formado por tres líneas) íntegramente comprendido en dicho municipio. En el convenio se regula que la EMT se hará cargo de dos tercios del déficit del servicio y el Ayuntamiento, de un tercio.

Se modifica el contrato el 24 de febrero de 2006, incorporando esas nuevas líneas, aumentando la flota de autobuses en tres y aumentando el objetivo de viajeros.

Se considera que la contratación de esas nuevas líneas podía haberse efectuado mediante una nueva licitación, de forma totalmente separada del contrato de Rosanbús.

- Expediente 305/06, sobre la ampliación del servicio de la línea PR3 durante el periodo estival. La ampliación de la prestación del servicio se realiza de forma correcta, por razón de interés público y, además, ya estaba prevista en el contrato modificado resultante del expediente 289/05.
- Expediente 391/06, de modificación de la cláusula primera del apartado 1 (condiciones económicas) del contrato de acuerdo con la cláusula 6.2, Revisión de los costes de operaciones, del Pliego de condiciones económicas, en la que se establece que los costes pueden ser objeto de revisión cuando se modifique el volumen de oferta del servicio en $\pm 10\%$.

La revisión de las condiciones económicas se ha efectuado de forma correcta ya que el volumen de la oferta del servicio ha aumentado en más de un 10%, tal y como prevé la cláusula 6.2 del Pliego de condiciones económicas, aunque hay que decir que no debería haberse aumentado el precio/hora de personal debido a la introducción del plus de descanso distribuido por parte de Rosanbús, SL, ya que es una modificación que no entra dentro de las permitidas por el punto 6.2 del Pliego de condiciones económicas, por ser un incremento adicional a los pactados en el convenio sectorial provincial.

Por otra parte, los incrementos de los costes de mantenimiento y reparación y de los seguros no son debidos al incremento de servicios solicitado por la EMT y, por lo tanto, no se pueden considerar dentro de los supuestos que establece el artículo 163.2 del TRLCAP, que obliga a la Administración a restablecer el equilibrio económico del momento de la adjudicación.

- Expedientes 220/07 y 626/07, ambos correspondientes a la adscripción de un nuevo vehículo, de acuerdo con el Plan de renovación de la flota, previsto en el contrato.

3.c) Liquidación de la aportación al déficit del servicio del ejercicio 2008

La EMT no conserva los datos de horas y kilómetros, por lo que no se han podido validar los kilómetros y horas útiles aplicados en la liquidación del déficit del servicio del ejercicio 2008.

4) Concesión Unificación U-2 del servicio público regular de transporte de viajeros por carretera entre Barcelona y Sant Boi de Llobregat con hijuelas

La empresa Oliveras, SL explota los servicios de transporte público colectivo por carretera enmarcados en la concesión Unificación U-2. La concesión tiene su origen en un total de tres concesiones otorgadas por el Estado entre los años 1953 y 1969. En 1976, con la creación de la Corporación Metropolitana de Barcelona (CMB), el Estado traspasó a ese nuevo ente la titularidad de dichas concesiones.

Posteriormente, el 14 de abril de 1983 la CMB adjudicó, de forma directa, la concesión del servicio público regular de transporte de viajeros por carretera denominado U-2 entre Barcelona y Sant Boi de Llobregat con hijuelas al mismo titular de las tres concesiones detalladas anteriormente: Oliveras, SA.

Con la desaparición de la CMB y la creación de la EMT en 1987, esta asumió la titularidad de la concesión Unificación U-2, situación que perduró hasta el 18 de enero de 2008, fecha de finalización de la concesión.

El Consejo Metropolitano de la EMT de 4 de junio de 2009 aprobó la prórroga de la concesión del transporte colectivo de viajeros por carretera Unificación U-2 vinculada a la ejecución de un plan de innovación y mejora de la calidad. Esta prórroga fue solicitada por

la empresa operadora el 14 de enero de 2008 y se firmó el día 4 de diciembre de 2009, fuera del plazo previsto para ejercer el derecho a prórroga.

Asimismo, la EMT no solo prorrogó el contrato hasta el 31 de diciembre de 2017, sino que el otorgamiento de la prórroga se vinculó a la aprobación de un plan de mejoras que incrementaba el número de kilómetros del servicio prestado. Este Plan de mejoras es el que se preveía en el Decreto 128/2003, de 13 de mayo, sobre medidas de innovación y fomento de la calidad en la red de servicios regulares de transporte de viajeros en Cataluña. El Decreto permitía a las empresas titulares de concesiones administrativas de transporte regular de competencia de la Generalidad vigentes en el momento de entrada en vigor de dicho Decreto, presentar un plan individualizado de innovación y mejora de la calidad. El plazo para presentar los planes era de dos meses desde la entrada en vigor del Decreto, y la Dirección General de Puertos y Transportes debía resolver sobre la viabilidad de la propuesta en dos meses más. Estos plazos, en este caso, no se han cumplido.

El Plan que presenta Oliveras, SL incorpora modificaciones significativas en el contrato inicial y no puede considerarse incluido en las previsiones del Decreto de 2003 antes mencionado. Por lo tanto, teniendo en cuenta que el hecho de prorrogar un contrato no puede comportar la modificación sustancial de este, y teniendo en cuenta la necesidad que había de su modificación de forma sustancial, debería haberse efectuado una nueva licitación que garantizase el cumplimiento de los principios de publicidad y concurrencia y que recogiese todas esas nuevas modificaciones.

La prórroga se realizó de acuerdo con la disposición adicional primera y el artículo 16 de la Ley 12/1987, que regula el transporte de viajeros por carretera mediante vehículos a motor. Por lo tanto, la prórroga del contrato, que sí se podía llevar a cabo de acuerdo con la disposición adicional señalada, no se podía supeditar a la realización de un plan de mejoras.

4.a) Liquidación de la aportación al déficit del servicio del ejercicio 2008

La concesión el 14 de abril de 1983 del servicio público de viajeros U-2 establecía una serie de itinerarios a realizar con un número de expediciones diarias y unos horarios determinados. Los ingresos de la empresa para prestar el servicio eran, según la concesión, exclusivamente el cobro al viajero de un precio por viaje y kilómetro recorrido.

En el ejercicio objeto del informe de fiscalización, 2008, la empresa concesionaria cobró del usuario del servicio un precio por viaje, además de unas compensaciones económicas de la EMT, a partir de las sucesivas modificaciones de la concesión inicial, según informa la EMT.

En el ejercicio 2008 la compensación económica de la EMT a Oliveras, SA para hacer frente a esta concesión ha sido de 5,10 M€ (pasa a ser de 5,12 M€ si se incluye una campaña publicitaria de Navidad). Debido a la antigüedad de la concesión inicial, ejercicio 1983, y de las múltiples modificaciones del contrato durante los veinticinco años de duración, no

se ha verificado si ese importe pagado se ajusta a los datos del contrato inicial más las posteriores modificaciones. Sin embargo, se ha comparado el importe pagado por la EMT en el ejercicio 2008 respecto al de 2007, con el siguiente resultado:

Ejercicio	Importe
2007	3.511.883,56
2008	5.096.544,18
Incremento	45,1%

Importes en euros.

El incremento del 45,1% se debe, fundamentalmente, a:

- Incremento en el número de kilómetros útiles, del 11,2%.
- Incremento en los precios aplicados a los gastos directos, de un 30,5%.

Hay que tener en cuenta que la inflación acumulada del periodo fue del 17,6% para los carburantes (que son, aproximadamente, el 17,2% del coste total de las operaciones del servicio), y que el índice de precios al consumo del periodo fue del 1,4%, lo cual hace que la inflación ponderada de los costes sea aproximadamente del 4,2%.

La EMT no conserva los datos de horas y kilómetros, por lo que no se han podido validar los kilómetros y horas útiles aplicados en la liquidación del déficit del servicio del ejercicio 2008.

Como conclusión, durante el ejercicio 2008 la empresa Oliveras, SL ha prestado el servicio de transporte sin contrato en vigor, el contrato se ha prorrogado fuera del plazo previsto y, adicionalmente, los precios y cantidades liquidadas han tenido un incremento sustancial respecto a los de 2007.

2.6. HECHOS POSTERIORES

El 6 de septiembre de 2010, se publica la Ley 31/2010, de 3 de agosto, del Área Metropolitana de Barcelona. Mediante esta ley se crea el Área Metropolitana de Barcelona (AMB) y se prevé la extinción de la EMT y la EMSHTR, creadas por la Ley 7/1987, de 4 de abril, una vez se constituya el Consejo Metropolitano de la AMB. La EMT debe continuar desarrollando sus funciones y ejerciendo sus competencias en el periodo que va entre la entrada en vigor de la Ley y la constitución del primer Consejo Metropolitano.¹²

El Área Metropolitana de Barcelona asume la plena titularidad de todos los servicios, los medios materiales, financieros y personales y los derechos y obligaciones de las dos entidades metropolitanas que se extinguen.

12. La constitución del primer Consejo Metropolitano debe efectuarse, después de la entrada en vigor de esta ley, una vez hayan tenido lugar las primeras elecciones locales que se convoquen.

El Área Metropolitana de Barcelona sucede a la EMT en la titularidad de las acciones, participaciones y otros títulos representativos del capital social de las sociedades mercantiles en las que participa. Los organismos autónomos y las sociedades de capital íntegramente público dependientes de la EMT quedan adscritos y pasan a depender del Área Metropolitana de Barcelona.

El Área Metropolitana de Barcelona también se subroga en la posición de Administración contratante y concedente en los contratos de obras públicas, gestión de servicios públicos, suministros, asistencia técnica, consultoría y servicios formalizados por las entidades metropolitanas que se extinguen.

3. CONCLUSIONES: OBSERVACIONES Y RECOMENDACIONES

A lo largo de este informe se han señalado las observaciones que resultan pertinentes sobre cada uno de los aspectos financiero-contables referidos al Estado de liquidación del presupuesto, al Balance, a la Cuenta del resultado económico-patrimonial y a la Memoria.

En este apartado se destacan las observaciones más significativas, así como las recomendaciones, que se desprenden de la fiscalización realizada por la Sindicatura de Cuentas a la Entidad Metropolitana del Transporte, relativa al ejercicio 2008.

3.1. OBSERVACIONES

A continuación se detallan las incidencias más significativas observadas durante la realización del trabajo, divididas entre observaciones de aspectos contables, de legalidad y de control interno.

3.1.1. Aspectos contables

Las cuentas anuales de la Entidad Metropolitana del Transporte relativas al ejercicio 2008 han sido elaboradas y presentadas conforme a los principios y normas contables y presupuestarios que son de aplicación salvo las observaciones que se mencionan a continuación.

1. La MMAMB comparte bienes materiales (edificios e instalaciones) y algunos servicios con la EMT, la EMSHTR así como con el Instituto Metropolitano de Promoción del Suelo y el Instituto Metropolitano del Taxi, sin que se produzcan liquidaciones entre las entidades de los costes de las diferentes prestaciones efectuadas.

Estos costes deberían repercutirse a cada una de las entidades, entre ellas la EMT, de modo que su presupuesto reflejase el coste real de los servicios prestados.

2. La EMT ha contabilizado las indemnizaciones por asistencia a órganos colegiados, de 345.873,24 €, dentro del capítulo 1 de gastos de personal cuando, de acuerdo con el artículo 23 de la Orden de 20 de septiembre de 1989, de estructura de los presupuestos de las entidades locales, tendrían que estar contabilizadas en el capítulo 2, Gastos de bienes y servicios, en el artículo 23, Indemnizaciones por razón de servicio.
3. La EMT firmó un convenio con TMB el 15 de mayo de 2008 para la financiación de la tarificación social del ejercicio 2008, en el que se establece que TMB se hará cargo de 5,47 M€ de gasto de tarificación social del ejercicio 2008 que corresponde a la EMT. Esta devolverá dicho importe a TMB, a partes iguales, en los ejercicios 2009-2012.

Ese convenio es un aplazamiento de gasto corriente de la EMT del ejercicio 2008 a presupuestos de ejercicios futuros. Así pues, se rompe el principio de anualidad presupuestaria.

También es aplazamiento de gasto corriente a presupuestos de ejercicios futuros lo que se acordó en el contrato-programa de financiación de transporte público de los ejercicios 2002-2004, firmado entre la AGE y la ATM, de 13 de diciembre de 2004, por el que la EMT aplazaba gastos del transporte por 10,87 M€, que se tenían que devolver a la ATM en cuatro años, de 2006 a 2009 a razón de 2,72 M€ anuales.

4. La EMT no tiene contabilizados los recibos pendientes de cobro por 848.999,07 € correspondientes al recargo del transporte del ejercicio 2003 y anteriores, en gestión de cobro al Ayuntamiento de Barcelona.

Hay que señalar que todas las deudas de las administraciones deben recogerse en su contabilidad y que las causas para dar de baja el importe de un recibo de la contabilidad están determinadas por la legislación. Entre estas no se encuentra la antigüedad de un saldo, que es el argumento en el que se basó la EMT para dar de baja esos recibos pendientes de cobro.

5. A pesar de que los contratos de compra de los autobuses, que prestan el servicio público de transporte a partir de contratos de gestión, y de los contratos de financiación de estos con la entidad financiera han sido formalizados por las empresas operadoras del servicio de transporte, la propiedad de esos vehículos es de la EMT de acuerdo con las cláusulas de los contratos y, por lo tanto, su valor y la financiación contratada para su adquisición deberían estar reflejados en el Balance de situación. Así se reducirían los fondos propios y se incrementaría la deuda pendiente de pago en, aproximadamente, 53,50 M€.
6. El estado de compromisos de gasto con cargo a presupuestos de ejercicios posteriores no recoge los compromisos de los contratos de gestión firmados por la EMT con las empresas de transporte de viajeros, que en el ejercicio 2008 representaron un importe de gasto de aproximadamente 58,00 M€.

7. La EMT ha avalado, implícitamente, la compra de parte de los vehículos adscritos al servicio de transporte. La Cuenta general de la EMT, en el apartado 14.c de la Memoria de información sobre el endeudamiento, debería reflejar el importe de esos avales.
8. La Instrucción del modelo normal de contabilidad local, aprobada por la Orden 4041/2004, de 23 de noviembre, del Ministerio de Economía y Hacienda, establece que la Memoria de la Cuenta general debe incluir una serie de indicadores financieros y presupuestarios. Asimismo, establece que los municipios de más de 50.000 habitantes y las otras entidades locales de ámbito superior tienen que formalizar con carácter obligatorio, además de los indicadores financieros y presupuestarios, los indicadores de gestión. La EMT ha incluido en la Memoria, que forma parte de la Cuenta general de 2008, los indicadores financieros y presupuestarios establecidos en la Instrucción de contabilidad, pero no los indicadores de gestión.

3.1.2. Aspectos de legalidad

Las observaciones de tipo legal se han agrupado, debido a su extensión, en legalidad sobre modificación de créditos, personal, tasas y precios públicos, y contratación administrativa:

Modificación de créditos

1. Los expedientes de modificación de créditos fiscalizados presentan, en algunos casos, incidencias en su procedimiento administrativo. Las más significativas son las siguientes incidencias:
 - En los suplementos de crédito: falta la Memoria justificativa, falta del envío a la Generalidad y a la Administración General del Estado y falta la existencia previa en el presupuesto de parte de las partidas.
 - En las ampliaciones de crédito: falta el informe de la Intervención, falta la aprobación expresa de la modificación y se ha ampliado crédito por importe superior al exceso de reconocimiento de derechos sobre los previstos en el presupuesto.¹³
 - En la incorporación de remanentes: se han incorporado remanentes de crédito no recogidos como tales según el artículo 47.1 del Real decreto 500/1990,¹⁴ que deberían tratarse como un crédito extraordinario.

13. Atendiendo a la alegación 4 se suprime la siguiente observación del proyecto de informe: "En la generación de crédito: la fuente de su financiación ya estaba prevista en el presupuesto inicial."

14. Atendiendo a la alegación 5 se añade el siguiente texto a la observación: "que deberían tratarse como un crédito extraordinario."

Personal

2. La Relación de puestos de trabajo de la EMT no describe las características esenciales de los puestos y las funciones atribuidas, no especifica la forma de provisión del puesto de trabajo, y no incluye al personal eventual al servicio de la EMT.

Sin embargo, incluye el complemento específico máximo de los diferentes puestos de trabajo, cuando en la práctica han sido creados diferentes intervalos de complemento específico dentro de un mismo nivel de destino, lo que implica que las retribuciones cobradas por el personal de la EMT no se ajustan, en cuanto al complemento específico, a los importes aprobados en la RPT.

No se tiene evidencia de la exposición al público de la RPT, de acuerdo con el artículo 32 del Decreto 214/1990. Asimismo, la plantilla del personal no se ha publicado ni en el BOP ni en el DOGC, tal y como establece el artículo 28 del Decreto 214/1990.

3. En el ejercicio 2008 fue creado y nombrado el cargo eventual de director de Servicios de Gestión, Organización y Planificación. Con relación a este hecho hay que decir lo siguiente:

- Este nombramiento se hizo por Decreto de Presidencia de 16 de abril de 2008. De acuerdo con el artículo 9 del Decreto 214/1990 el nombramiento de personal eventual directivo corresponde al Pleno u órgano máximo de la entidad local, que en este caso es el Consejo Metropolitano, y no a la Presidencia.
- Este puesto de trabajo no existía en la plantilla de personal de 2008 y durante el ejercicio 2008 no existe ningún acuerdo de aprobación de su retribución. Por lo tanto, no se ha cumplido el artículo 304.1 del Decreto legislativo 2/2003, de 28 de abril, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley municipal y de régimen local de Cataluña, que establece que el número, características y retribución del personal eventual deben ser determinados por el pleno de cada corporación, al inicio del mandato. Estas determinaciones solo se pueden modificar con motivo de la aprobación de los presupuestos anuales.
- No se ha publicado en los diarios oficiales su nombramiento, tal y como establece el artículo 304.3 del Decreto legislativo 2/2003. La publicación debe incluir, entre otros, el régimen de sus retribuciones y su dedicación.

4. [...] ¹⁵

15. Atendiendo a la alegación 25, se suprime el punto 4 del proyecto de informe: "Las retribuciones del personal eventual fueron fijadas, al inicio del mandato 2007-2011, por Acuerdo del Consejo Metropolitano de 26 de julio de 2007. Las retribuciones de los cargos eventuales de asesoramiento se incrementaron en un 9% respecto a las cobradas en el primer semestre de 2007, y las del personal eventual con cargo directivo, un 12%. Por lo tanto, las retribuciones de este personal se han incrementado, entre el ejercicio 2007 y el 2008, por encima del 2% que establece la Ley de presupuestos generales del Estado del ejercicio 2008."

5. En la fiscalización del Acuerdo de condiciones de trabajo para el personal funcionario y del Convenio colectivo para el personal laboral, para los ejercicios 2007-2011 se han observado las siguientes incidencias:

- Las pagas extraordinarias pagadas por la EMT a sus trabajadores incluyen el total de las retribuciones básicas y complementarias. Este hecho contradice el artículo 22 de la Ley de presupuestos del Estado para el año 2008, en el que se establece que las pagas extraordinarias deben incluir el cien por cien del complemento de destino, y únicamente dos terceras partes del complemento específico.
- El punto 7.10 del Acuerdo de condiciones de trabajo dice lo siguiente:

La pérdida de poder adquisitivo, basada en los datos oficiales de inflación de Cataluña, puede fomentar la revisión de la catalogación de los puestos de trabajo de los funcionarios, sin perjuicio del respeto a la regulación retributiva del Estado. A tales efectos se estudiará la actualización del complemento específico.

Esta redacción no se ajusta a la normativa vigente, ya que la pérdida de poder adquisitivo no es una de las causas previstas en el artículo 27.1 del Decreto 214/1990, de 30 de julio, del Reglamento del personal al servicio de las entidades locales, para la modificación de la Relación de puestos de trabajo.

- La jornada laboral de la EMT es de siete horas diarias durante todo el año, con veintitrés días laborables de vacaciones y catorce días de asuntos personales. Por lo tanto, es equivalente a 1.491 horas, inferior a la jornada fijada por la Administración civil del Estado, de 1.647 horas, que debe cumplir el personal de las entidades locales de acuerdo con el artículo 311 del Decreto 214/1990. Asimismo, según el artículo 148.2 del Decreto 214/1990, el número máximo de días de asuntos personales es nueve.¹⁶

6. Respecto al Registro de intereses de los cargos electos, existen cinco cargos que no han presentado la declaración de intereses. Estas declaraciones tendrían que ser publicadas, al menos una vez al año, de acuerdo con el artículo 75 de la Ley 7/1985, reguladora de las bases de régimen local, cosa que la EMT no ha llevado a cabo.

7. Durante el ejercicio 2008 la EMT ha dispuesto de seis trabajadores eventuales de asesoramiento especial y tres eventuales con cargos directivos sin que estuviesen incluidos en la relación de puestos de trabajo. Asimismo, la EMT tiene contratado un asesor especial de la Gerencia, como personal eventual, con una remuneración de

16. Atendiendo a la alegación 26.d se suprime del proyecto de informe la siguiente observación: “El artículo 13 del Acuerdo de condiciones de trabajo establece permisos retribuidos por antigüedad no previstos en la legislación vigente sobre remuneraciones del personal al servicio de la Administración local.”

25.850,58 €, que no forma parte de la Relación de puestos de trabajo ni de la plantilla de personal.

8. La productividad pagada a los trabajadores se divide en un plus de asistencia, que se paga mensualmente, y un plus variable, que se paga en septiembre. La EMT no vincula el complemento de la productividad variable al rendimiento, la actividad y el especial interés con el que se desarrollan las tareas asignadas a un trabajador que, además, tienen que estar relacionadas con el cumplimiento de los objetivos previamente fijados, tal y como regulan los artículos 171 y 172 del Decreto 214/1990, del Reglamento del personal al servicio de las entidades locales.

Tasas y precios públicos

9. El precio de la T4, 3,05 €, aprobado por el Consejo Metropolitano para el ejercicio 2008, es inferior al que establece el artículo 2 de la Ordenanza metropolitana reguladora del sistema de tarificación social de transporte, que establece que el importe de la T4 debe ser la mitad del de una tarjeta multiviaje de uso general (T10), que es de 7,20 €, según Acuerdo de la Comisión de Precios de Cataluña.

Contratación administrativa

Las incidencias observadas en la fiscalización de los contratos de gestión de servicios de los servicios públicos de transporte son las siguientes:

a) Vigencia de los contratos

10. Siete de los catorce servicios públicos de transporte de viajeros de gestión indirecta de la EMT, prestados por empresas operadoras externas mediante contratos de gestión de servicios públicos, no tenían contrato en vigor con la EMT durante parte o durante la totalidad del ejercicio 2008.

b) Contratación inicial

11. Los pliegos de cláusulas de los contratos de gestión de servicios establecen la experiencia profesional de la empresa como uno de los criterios de adjudicación del contrato. La experiencia profesional previa de la empresa debe considerarse un criterio de solvencia, y no de adjudicación de un contrato, de acuerdo con las disposiciones contenidas en las directivas comunitarias y en el TRLCAP.
12. Los pliegos de cláusulas de los contratos establecen, por orden de importancia decreciente, la puntuación máxima que hay que aplicar a cada criterio de adjudicación,

sin establecer los criterios objetivos que se tienen que seguir para obtener la puntuación concreta de cada oferta.

La falta de concreción de qué aspectos o consideraciones debe seguir la Mesa de Contratación para otorgar la puntuación a las ofertas de los licitadores, al no establecer una ponderación calificativa para cada criterio de adjudicación, supone una infracción al principio de objetividad en la contratación administrativa.

13. Asimismo, los contratos tienen una serie de carencias en su tramitación: los pliegos de cláusulas de la contratación no establecen el importe de licitación; en dos de los tres contratos falta el informe del interventor; en dos anuncios de licitación en los diarios oficiales, de los tres examinados, no se incluye la posibilidad de prórroga de los contratos, y en un contrato falta la publicación de la adjudicación en los diarios oficiales.

c) Ejecución de los contratos y prórrogas

14. Los contratos fiscalizados han sido objeto de sucesivos expedientes administrativos de modificaciones. En el análisis realizado se ha observado lo siguiente:
 - En dos expedientes administrativos se ha modificado la cláusula del contrato correspondiente a incentivos y penalizaciones. En uno de estos casos, la modificación se ha efectuado dentro del contrato de prórroga. Estas modificaciones de las fórmulas aplicables para calcular los incentivos/penalizaciones y el nivel de calidad del servicio no son modificaciones de interés público ni de restablecimiento del equilibrio económico del contrato. La modificación de dichas cláusulas, cuando estas fueron aceptadas por la empresa adjudicataria en el contrato inicial, no responden a interés público. Por lo tanto, se olvida el principio de riesgo y ventura que rige en la ejecución de los contratos, aunque este principio en el caso de los contratos de gestión interesada resulte atenuado con la existencia de cláusulas destinadas a mantener el equilibrio económico-financiero de la concesión.
 - En los cuatro contratos analizados, el servicio inicialmente contratado ha sido objeto de diferentes modificaciones, tanto de itinerarios y/o frecuencia de líneas ya existentes, como de creación de nuevas líneas. Estas modificaciones de horarios y/o itinerarios se prevén en el contrato, por razones de interés público. Ahora bien, en los cuatro contratos, si se tiene en cuenta el número de kilómetros útiles anuales y las horas útiles anuales con que se aumenta el servicio debido a la incorporación de nuevas líneas, principalmente, se considera que se han producido modificaciones sustanciales¹⁷ del contrato inicial.

17. Modificación sustancial del contrato: aquellas modificaciones que, de forma sucesiva o aislada, alteran de forma sustancial las condiciones esenciales del contrato.

En el caso del contrato correspondiente al servicio nocturno de autobuses adjudicado a Tusgsal, hay que tener en cuenta que, además, se modifica de forma sustancial el servicio en dos fases: la primera antes del inicio de la vigencia del contrato y la segunda, tan solo cinco meses después del inicio del contrato.

En el caso de Rosanbús, SL, uno de los expedientes administrativos acordaba la creación de tres nuevas líneas en El Prat de Llobregat. Teniendo en cuenta que se trata de un nuevo servicio determinado y concreto, y perfectamente separable del que prestaba hasta entonces Rosanbús, SL, este servicio debería haberse adjudicado mediante una nueva licitación.

A pesar de que el TRLCAP permite la modificación de los contratos una vez están perfeccionados por razón de interés público, en los elementos que lo integran y siempre que se deba a nuevas necesidades o causas imprevistas, esta facultad que tiene el órgano de contratación debe ser interpretada de forma restrictiva porque supone una excepción del cumplimiento de los principios de publicidad y concurrencia que deben regir la contratación. Del mismo modo, los conceptos de nuevas necesidades y causas imprevistas se tienen que interpretar de forma restrictiva para evitar que se desvirtúe el carácter competitivo de la adjudicación inicial y, por consiguiente, se conculquen los principios de transparencia, igualdad de trato y no discriminación.

Si las nuevas estipulaciones incluidas en las modificaciones hubiesen figurado en los anuncios de licitación o en los pliegos, eso habría permitido a los licitadores presentar ofertas diferentes, o bien otros licitadores habrían podido presentar sus ofertas. En este sentido se pronuncia la sentencia del Tribunal de Justicia Europeo C-496/99 P, CAS Succhi di Fruta Spa, de 29 de abril de 2004.

A la vista de las modificaciones realizadas en los contratos de gestión analizados, se puede decir que se produce una modificación sustancial de las condiciones iniciales de los contratos, tal vez no de forma individual, pero sí en su conjunto.

Las modificaciones realizadas de forma sucesiva o aislada que alteran de forma esencial¹⁸ o sustancial el contenido del contrato equivalen a la formalización de un nuevo contrato y, por lo tanto, requieren de un nuevo procedimiento de contra-

18. Condiciones esenciales del contrato: La Comisión Europea, en su comunicación interpretativa de 5 de febrero de 2008, al igual que en la sentencia sobre el asunto C-496/99 P, CAS Succhi di Frutta Spa contra la Comisión de las Comunidades Europeas, entienden como condiciones esenciales aquellas estipulaciones que, si hubiesen figurado en el anuncio de licitación o en los pliegos, habrían permitido presentar a los licitadores una oferta sustancialmente diferente. Una posterior modificación de los requisitos de licitación, especialmente los referidos a la oferta que había que presentar, de una forma no prevista por el mismo anuncio de licitación, violaría el principio de transparencia.

tación. No iniciar un expediente de contratación supone la infracción de los principios de igualdad de trato, no discriminación y transparencia.

- Tres de los cuatro contratos seleccionados para su fiscalización han sido prorrogados. En el contrato de prórroga de los tres contratos se supedita la prórroga a la mejora del servicio por parte de la empresa operadora, con nuevas líneas, más frecuencia de paso, etc. En el contrato de Oliveras, SL, además, la prórroga se supedita a un plan de innovación y mejora de la calidad. En el contrato de prórroga de Rosanbús se incluye, además de otras, una modificación del sistema de incentivos y penalizaciones previsto en el contrato inicial.

El contrato válidamente prorrogado debe continuar rigiéndose por las mismas condiciones previstas en el Pliego, sin que sea procedente una modificación por la simple circunstancia de la prórroga. La prórroga solo supone una variación del elemento del contrato que hace referencia a su duración. Para modificar un contrato de forma sustancial durante su prórroga debe respetarse el régimen jurídico general de las modificaciones contractuales. En el caso de los tres contratos prorrogados, se tendría que haber iniciado una nueva licitación que permitiese asegurar, con las nuevas condiciones del servicio, el cumplimiento de los principios de publicidad y concurrencia.

- Los expedientes administrativos de modificaciones tienen una serie de carencias en su tramitación; las más recurrentes son: falta del informe del interventor, falta de la cuantificación del gasto adicional que supone la modificación, falta de incremento del importe de la garantía, y falta de publicación de las modificaciones en los diarios oficiales.
15. Determinados expedientes administrativos de revisión de los costes de las operaciones realizada de acuerdo con la cláusula 5.2 del Pliego de condiciones económicas recogen conceptos como por ejemplo el incremento del coste de los contratos por un mayor absentismo laboral, por un superior coste de personal no establecido en el contrato, o por incrementos de los costes de mantenimiento y seguros de los vehículos por encima del fijado en el contrato, que no forman parte de los supuestos previstos en el Pliego de condiciones económicas y, por lo tanto, no se ajustan a los supuestos previstos en el artículo 163.2 del TRLCAP sobre modificaciones de las condiciones económicas de los contratos, que obliga a la Administración a restablecer el equilibrio económico existente en el momento de la adjudicación.

d) Liquidación del gasto del ejercicio 2008

16. No se han podido validar los kilómetros y horas útiles liquidados. Asimismo, en algunos casos, el objetivo de viajeros que debe servir como incentivo de la empresa operadora ha sido fijado a propuesta de la propia empresa operadora. También, en algunos casos, la liquidación contiene gastos no incluidos en el contrato inicial.

3.1.3. Aspectos de control interno

Las incidencias observadas en la fiscalización sobre el control interno son las siguientes:

1. La MMAMB transfirió a la EMT 23,76 M€ en concepto de asistencia financiera, sin que existiese ningún convenio entre las partes que lo regulase. La MMAMB ingresa anualmente a la EMT esta transferencia. Ese acuerdo tácito entre las dos entidades debería formalizarse, puesto que la continuidad de los servicios prestados por la EMT depende, entre otros, de dicha financiación.
2. [...] ¹⁹
3. La Secretaría y la Intervención es ejercida en la EMT (incluyendo organismos autónomos y sociedades dependientes) por dos funcionarios adscritos a la EMT y nombrados, el primero, el 6 de noviembre de 1999 como secretario accidental, y el segundo, el 29 de septiembre de 1998, como interventor, para realizar las tareas propias del cargo el tiempo imprescindible mientras no se cubra la plaza vacante de forma reglamentaria.
4. La base 22 de las bases de ejecución del presupuesto de la EMT prevé que los pagos se harán efectivos, únicamente, con la firma conjunta del interventor y del tesorero, o de las personas que legalmente los sustituyan. La EMT no ha tenido en cuenta con esta regulación la necesidad de la firma del ordenador de pagos, tal y como establece el artículo 5.2.c del Real decreto 1174/1987, de 18 de septiembre, por el que se regula el régimen jurídico de los funcionarios de la Administración local con habilitación de carácter estatal.
5. Respecto a la confección de las actas de los órganos colegiados (Junta de Gobierno y Consejo Metropolitano) hay que poner de manifiesto que estas no incluyen los anexos a los que hacen mención, y estos son básicos para dejar constancia de los hechos que se aprueban.
6. La EMT ha interrumpido tres contratos de asistencia técnica correspondientes a la ejecución de dos cocheras –en El Prat de Llobregat y Badalona– adjudicados por 6,88 M€, debido a los elevados presupuestos de ejecución de las obras. El importe de los gastos realizados de estos contratos asciende a 2,76 M€.
7. La Memoria ²⁰ demostrativa del grado de cumplimiento de los objetivos de la EMT debería incluir la evaluación del grado de cumplimiento de los objetivos programados con indicación de los previstos y conseguidos.

19. Atendiendo a la alegación 34, se suprime el punto 2 del proyecto de informe: “La MMAMB tiene contratada una cobertura de seguros en la que se incluye a la EMT como entidad asegurada. Hay que revisar este sistema de seguros que no incluye a la EMT como tomador del seguro y, por lo tanto, beneficiario en caso de siniestro”.

20. Atendiendo a la alegación 2 se suprime del proyecto de informe lo siguiente: “justificativa del coste y rendimiento de los servicios públicos y”, “, regulada en el artículo 211 del TRLRHL, que acompaña a la Cuenta

.../...

8. Según el inventario de bienes, existen cuarenta y seis²¹ autobuses adscritos al servicio que presta la compañía operadora Tusgsal que, según la liquidación de 2008 del contrato de gestión interesada, no han prestado servicio en ese ejercicio. Estos vehículos están pendientes de venta o desguace ya que han sido sustituidos. La cláusula 3 del Pliego de condiciones técnicas del contrato firmado con Tusgsal establece que la EMT delega a la empresa operadora la venta de los vehículos que, a propuesta de la empresa, tengan que ser objeto de sustitución, y que el importe económico de la venta obtenido por la empresa operadora supondrá un menor coste del servicio para la EMT.

Estos vehículos no han sido vendidos a la fecha de finalización del trabajo de campo, mayo de 2010. Por otra parte, no es posible determinar cuál es el uso que la empresa operadora está dando a esos vehículos.

9. La conciliación entre el inventario de bienes a 31 de diciembre de 2008 y la contabilidad financiera proporcionada por la EMT muestra las siguientes incorrecciones del inventario de bienes, que habría que corregir:
- El inventario incluye la relación de autobuses adscritos al servicio de transportes con un valor de cero euros, salvo diecinueve autobuses adquiridos en 1995, que están valorados en 2.326.640,01 €.
 - De los bienes incluidos en el patrimonio entregado en cesión, dentro de los fondos propios, existen 1,22 M€ que fueron dados de baja del inventario de bienes de la EMT, en vez de reflejar su situación de bien cedido, mediante la correspondiente anotación en el inventario.

3.2. RECOMENDACIONES

De acuerdo con lo que se ha expuesto a lo largo de este informe, y a partir de las observaciones formuladas, se proponen las siguientes recomendaciones:

3.2.1. Aspectos contables

Las recomendaciones de aspectos contables son las siguientes:

- Para los gastos compartidos entre las diferentes entidades, debería formalizarse un convenio que regulase aquellos costes asumidos por cada una de las entidades y aquellos costes a repercutir entre ellas, atendiendo a criterios objetivos definidos en el propio convenio.

general de 2008, no puede considerarse como tal, ya que de su lectura no se desprende el rendimiento de los diferentes servicios públicos prestados, ni” y se añade “debería incluir”.

21. Atendiendo a la alegación 10, se incluye “cuarenta y seis” y se elimina “cuarenta y ocho” del proyecto de informe.

- Hay que contabilizar las indemnizaciones por asistencia a órganos colegiados dentro del capítulo 2 del presupuesto de la entidad.
- Debería evitarse el aplazamiento de gastos corrientes, principalmente relativos a los contratos-programa o a tarificación social, a presupuestos de ejercicios futuros.
- Hay que contabilizar el saldo deudor con el Ayuntamiento de Barcelona de 0,85 M€, que corresponde al recargo del transporte del ejercicio 2003.
- Habría que contabilizar los autobuses comprados por las empresas operadoras del servicio de transporte, ya que son propiedad de la EMT, de acuerdo con los contratos de gestión interesada, adscritos a dichas operadoras.
- Hay que incluir en el estado de compromisos de gasto con cargo a presupuestos de ejercicios posteriores los compromisos de los contratos de gestión firmados por la EMT con las empresas de transporte de viajeros, que en el ejercicio 2008 representaban 58,00 M€, aproximadamente.
- En la Memoria de la EMT habría que²² incluir los indicadores de gestión.

3.2.2. Aspectos de legalidad

Las recomendaciones de tipo legal son las siguientes:

- Debería mejorarse la tramitación de los expedientes de modificación de créditos, para evitar las diferentes incidencias detectadas.
- En la Relación de puestos de trabajo habría que mejorar los siguientes aspectos:
 - Se tienen que describir las características esenciales del puesto y las funciones atribuidas, especificar la forma de provisión de puestos de trabajo e incluir al personal eventual. También deben especificarse los diferentes intervalos de complemento específico que en la práctica se utilizan.
 - Debe realizarse la exposición al público de la RPT, y publicar la plantilla del personal en el BOP y en el DOGC.²³

22. Atendiendo a la alegación 14, se suprime del proyecto de informe lo siguiente: "informar sobre los avales concedidos a las empresas operadoras del servicio de transporte por la adquisición de los vehículos adscritos al servicio de transporte, así como".

- Deberían publicarse anualmente las declaraciones de intereses de todos los cargos electos que forman parte de los órganos de gobierno de la EMT.
- El pago del complemento de productividad que abona la EMT debería vincularse al rendimiento, la actividad y el especial interés con que se desarrollan las tareas asignadas a un trabajador. Estas tareas, por su parte, tienen que estar relacionadas con el cumplimiento de objetivos previamente fijados.
- Respecto a las tasas y precios públicos, a la hora de fijar el precio de la T4, hay que tener en cuenta el Acuerdo de la Comisión de Precios de Cataluña.
- En cuanto a la contratación se han observado los siguientes aspectos de mejora:
 - Debería tenerse presente la vigencia de los contratos para que no pase como en el ejercicio 2008, en que siete de los catorce servicios públicos que se prestaban, se realizaban sin contrato en vigor.
 - Habría que mejorar los pliegos de bases en los siguientes aspectos:
 - a) Dentro de los criterios de adjudicación, tienen que establecerse unos criterios objetivos que debe seguir la Mesa de Contratación para otorgar la puntuación concreta de cada oferta.
 - b) Los pliegos tienen que incluir el importe de licitación.
 - c) Hay que evitar la inclusión de la experiencia profesional como criterio de valoración de las ofertas.
 - En cuanto a las modificaciones de los contratos y las prórrogas, habría que tener en cuenta que, modificaciones sustanciales de las condiciones esenciales del contrato inicial alteran de forma sustancial el contenido de este y, por lo tanto, se tiene que iniciar una nueva licitación que permita garantizar los principios de igualdad de trato, no discriminación y transparencia. Del mismo modo, se tiene que evitar prorrogar los contratos que ya han sido modificados de forma sustancial y/o aprovechar esta prórroga para su modificación sustancial. En estos casos, hay que aprovechar que finaliza la vigencia del contrato para iniciar un nuevo procedimiento de licitación, en lugar de prorrogarlo.

23. Atendiendo a la alegación 25, se suprime del proyecto de informe la siguiente recomendación: “Respecto a las retribuciones del personal eventual, hay que atenerse a los aumentos aprobados por la Ley de presupuestos del Estado, y no incrementarlas por encima de esos porcentajes legalmente previstos.”

- Para poder tener un buen control de la ejecución de los contratos de gestión de prestación del servicio de transporte en autobús, es necesario mantener los datos de kilómetros y horas útiles liquidados por la empresa operadora.

3.2.3. Aspectos de control interno

En último lugar, se destacan los siguientes aspectos de control interno, susceptibles de mejora,:

- [...] ²⁴
- Deberían incluirse los anexos en las actas de la Junta de Gobierno y del Consejo Metropolitano, para dejar constancia de los hechos aprobados.
- Deberían incluirse los anexos en las actas de la Junta de Gobierno y del Consejo Metropolitano, para dejar constancia de los hechos aprobados.
- Es necesario que las modificaciones de los contratos de gestión de servicios realizadas a partir del artículo 163.2 del TRLCAP sobre modificaciones de las condiciones económicas de los contratos, que obliga a la Administración a restablecer el equilibrio económico existente en el momento de la adjudicación, se ajusten a las cláusulas de los contratos y no incluyan otros incrementos del coste que los estrictamente recogidos en los pliegos de cláusulas del contrato firmado.
- La Memoria ²⁵ demostrativa del grado de cumplimiento de los objetivos debería hacer una evaluación de cumplimiento de los objetivos de la entidad.
- Habría que realizar un seguimiento de los cuarenta y seis ²⁶ autobuses adscritos al servicio de Tusgsal que no han prestado servicio en el ejercicio, para conocer su uso o bien instar a la compañía operadora a su venta.
- Debería adecuarse el inventario de bienes de la EMT con la contabilidad financiera para evitar que existiesen bienes a un lado y no al otro y al revés.

24. Atendiendo a la alegación 34, se elimina del proyecto de informe lo siguiente: “El seguro del edificio, que tiene contratado la MMAMB, debería incluir a la EMT como tomadora y, por lo tanto, beneficiaria en caso de siniestro.”

25. Atendiendo a la alegación 2, se elimina del proyecto de informe lo siguiente: “justificativa del coste y rendimiento de los servicios públicos y” y “recogiese el rendimiento de los diferentes servicios públicos prestados y”.

26. Atendiendo a la alegación 10, se incluye “cuarenta y seis” y se elimina “cuarenta y ocho” del proyecto de informe.

4. TRÁMITE DE ALEGACIONES

De conformidad con la normativa vigente, en fecha 8 de febrero de 2011 el proyecto del presente Informe de fiscalización fue enviado a la Entidad Metropolitana del Transporte para que, en su caso, presentase las alegaciones correspondientes en el plazo establecido.

Se transcribe* a continuación la respuesta de la Entidad, una vez conocido el contenido del Informe, recibida a través de un escrito firmado por el presidente, con registro de entrada en la Sindicatura de Cuentas número 1327, de 24 de febrero de 2011.

Sr. D. Ernest Sena Calabuig
Síndico
Sindicatura de Cuentas de Cataluña
Avenida Litoral, 12 – 14
08005 - Barcelona

Muy Señor nuestro:

En relación con el Proyecto de informe 22/2010 – F relativo a la Entidad Metropolitana del Transporte, ejercicio 2008, recibido el pasado día 10 de febrero de 2011 con registro de entrada número 352, adjunto le hacemos llegar las correspondientes alegaciones previamente a su aprobación por el Pleno de la Sindicatura, para que se tengan en cuenta y sean incorporadas al Proyecto.

Atentamente,

[Firma del presidente y sello de la Entidad]

Barcelona, 23 de febrero de 2011

Antoni Poveda Zapata, en calidad de Presidente de la Entidad Metropolitana del Transporte

MANIFIESTA

I.- Que el pasado día 10 de febrero de 2011, con número de registro de entrada 352, la Entidad Metropolitana del Transporte ha recibido oficio de fecha 8 de febrero de 2011 del síndico de Cuentas mediante el cual se nos envía el Proyecto de informe de fiscalización 22/2010-F realizado por la Sindicatura de Cuentas de Cataluña a efectos de poder presentar alegaciones.

* La respuesta de la Entidad estaba redactada en catalán. Aquí figura una traducción al castellano de su transcripción.

II.- Que considerando lo dispuesto en el escrito enviado, en el plazo otorgado a esta Entidad y de conformidad con lo previsto en el artículo 6 de la Ley 6/1984, de 5 de marzo, de la Sindicatura de Cuentas, en la representación que ostento formulo las siguientes

ALEGACIONES

al

Proyecto de informe de fiscalización 22/2010-F
realizado por la Sindicatura de Cuentas de Cataluña

Alegación 1

Apartado 1.1.2, párrafo 2º, pág. 10,^[27] referente a la conservación de los datos de horas y kilómetros realizados por los servicios de transporte

Apartado 3.1.2. Observaciones de legalidad. Contratación administrativa, punto 16, pág. 92

En este apartado se escribe:

“No se ha podido validar la liquidación de la aportación al déficit del servicio de transporte de viajeros de los contratos de gestión interesada, que la EMT tiene firmados con las empresas operadoras de transporte, puesto que la EMT no conserva los datos de horas y kilómetros realizadas por dichos servicios.”

Esta afirmación es inexacta, ya que sí que se conservan estos datos sobre el número de kilómetros y horas efectuados realmente en los servicios. Esta información, detallada por servicio, línea y mes, se guarda en ficheros informáticos y consta en los expedientes de liquidación.

Lo que no se conservó, y así se manifestó a los inspectores de la Sindicatura, fue el cálculo de validación de esos datos. La incorporación de dichos datos a los informes de liquidación llevaba implícita la validación efectuada de esos datos, a pesar de que no se conservasen los cálculos realizados.

Alegación 2

Apartado 2.1., pág. 20, referente a la aprobación y rendición de las cuentas a la Sindicatura

Apartado 3.1.3. Observaciones de control interno, punto 7, pág. 93

La Sindicatura de Cuentas estima que las Memorias que establece el art. 211.b) del *RDL 2/2004*, una justificativa del coste y rendimiento de los servicios y otra demostrativa del grado de cumplimiento de los objetivos programados, no se pueden considerar como tales. Con relación a estas dos Memorias hay que reconocer que no existe ninguna disposición que detalle cuál debería ser su contenido concreto y bajo qué

27. Los números de página mencionados en las alegaciones se refieren al *proyecto* de informe. En el informe definitivo la paginación ha variado ligeramente.

critérios se tendrían que elaborar, a diferencia de lo que sucede con la *Memoria* que sí que figura dentro de la Cuenta General, cuyo guión sí que está bien definido por el Plan General de Contabilidad Pública adaptado en la Administración Local, que figura como anexo a la Instrucción Normal de Contabilidad Local. Dentro del expediente de la Cuenta General de la EMT 2008, en la *Memoria sobre cumplimiento de objetivos* se detallan los servicios prestados por la EMT en 2008, y en la *Memoria justificativa del coste y rendimiento de los servicios públicos y demostrativa del grado de cumplimiento de los objetivos de la EMT del año 2008* se explica como mínimo y con todo detalle qué le ha costado a la EMT financiar el equilibrio económico de las diferentes líneas de transporte público de viajeros.

Alegación 3

Apartado 2.2.2. Ampliaciones de crédito, pág. 23

Apartado 3.1.2. Observaciones de legalidad. Modificación de créditos, pág. 86

En la ampliación de crédito por servicio de la T4, la Sindicatura de Cuentas afirma que la ampliación se realizó por 4.627.140€ en lugar de 1.702.320,65€, que era realmente la diferencia entre los derechos reconocidos netos y los créditos iniciales del Presupuesto aprobado. Según la Sindicatura de Cuentas hubo, por lo tanto, un exceso de ampliación por importe de 2.948.819,35€ en el concepto de ingresos 34000.

El motivo de la ampliación tal y como se hizo es que se pretendía contraer como Derechos el importe de la T4 hasta el 31 de diciembre, lo que no fue posible, a partir de la información sobre ventas de títulos en poder de los operadores. El caso, pues, es que la ampliación por la T4 hasta finales de año no se pudo llevar a cabo, tal y como era la intención inicial de la EMT, y en consecuencia la ampliación se tenía que haber efectuado por el importe de 1.702.320,65€. La correlación entre ingresos y gastos que se produce en la T4 hizo posible que en el Estado de Gastos, en la partida correspondiente 60 (orgánica) 51300 (funcional) 22707 (económica), denominada “*Servicio transporte T4*”, en el momento del cierre la diferencia de 2.948.819,32€ entre los créditos definitivos de 12.400.000€ (una vez realizada la ampliación) y el importe de 9.475.180,68€ –que fue la suma de las obligaciones reconocidas– fuese prácticamente igual al exceso de ampliación en ingresos (existe una irrelevante diferencia de 0,03€). Por lo tanto, el exceso ampliado en gastos no se ejecutó y pasó a economías el 31 de diciembre. El resultado fue el mismo que si se hubiese efectuado la ampliación correctamente solo por el importe de 1.702.320,65€.

Los importes contabilizados en 2008 serían:

(Importes en €)					
INGRESOS	(1)	(2)	(3)	(4)	(5)
Aplicación 34000	Crédito inicial	Derechos reconocidos netos	Cobros	(2) – (1)	Exceso de ampliación de crédito
	7.772.860,00	9.425.180,65	9.475.180,65	1.702.320,65	2.948.819,35
GASTOS	(1)	(2)	(3)	(4)	(5)
Aplicación 605130022707	Crédito inicial	Modificación (ampliación)	Créditos definitivos	Obligaciones netas	(3) – (4) Economías ≈ exceso de ampliación
	7.772.860,00	4.627.140,00	12.400.000,00	9.475.180,68	2.948.819,32

Alegación 4

Apartado 2.2.2. Generaciones de crédito, pág. 23

A juicio de la Intervención, la infrafinanciación del ejercicio de 2007 a aportar por la ATM, por importe de 4.859.000,00€, podía ser fuente de generación de crédito en 2008.

En el ejercicio 2007 la ATM liquidó a la EMT por gestión indirecta un total de 62,491M€, produciéndose una infrafinanciación de 4,859 M€ en relación con las necesidades aprobadas. El contrato-programa aprobado en el ejercicio 2008, que además regularizaba el ejercicio 2007, preveía en la cláusula quinta que esa infrafinanciación se liquidaría con cargo al ejercicio 2008.

La EMT habilitó en el presupuesto de ingresos por generación de crédito el concepto 46702 “Aportación de la ATM Infrafinanciación necesidades 2007 GI” para reconocer e ingresar esa cantidad. Para poder aplicarse al presupuesto de gastos, ya que no había sido en el transcurso del ejercicio anterior ejecutado, se llevó a cabo la generación de crédito mencionada.

La EMT habilitó en el presupuesto de ingresos por generación de crédito el concepto 46702 “Aportación de la ATM Infrafinanciación necesidades 2007 GI” para reconocer e ingresar esa cantidad, completando la financiación por parte de la ATM prevista del C.P. 2007-2008. La generación de crédito en el estado de gastos fue aprobada para hacer frente a las necesidades estimadas de gestión indirecta con cargo al presupuesto del ejercicio 2008.

En la formulación y aprobación del presupuesto inicial de 2008, al no estar suscrito el contrato-programa, el estado de ingresos y gastos no preveía la infrafinanciación posteriormente reconocida por el sistema, y por lo tanto, una vez formalizado se considera que sí que procedía la generación de crédito realizada.

Alegación 5

Apartado 2.2.2. Incorporación de remanentes, pág. 24

Apartado 3.1.2. Observaciones de legalidad. Modificaciones de crédito, último punto referente a la incorporación de remanentes, pág. 86

El remanente de crédito que se considera que no está recogido por el artículo 47.1 del *RD 500/1990*, se trata de un crédito con financiación afectada. En concreto, la Sindicatura de Cuentas constata que como remanente incorporable se incluye un remanente que en 2007 no contaba con ninguna AD o D. En realidad se trata de un exceso de financiación que proviene del ejercicio de 2007, en concepto de regularización por las devoluciones de IVA a los operadores, y que estos entregan a la EMT, en cumplimiento de la Sentencia del Tribunal de Justicia de la Unión Europea. Por lo tanto, tiene la consideración de remanente de incorporación obligatoria, ya que está unido a un ingreso finalista. El Contrato-programa 2008 y 2007, aprobado en 2008, aplicó la devolución del IVA consecuencia de esa Sentencia a las necesidades de la gestión indirecta dentro del ámbito de la EMT.

Alegación 6

Apartado 2.2.3. Liquidación del presupuesto de gastos, pág. 24

El número 2 del artículo 5 del R.D. 1147/87, de 18 de septiembre, haciendo referencia a las funciones de la tesorería, establece:

“c) Ejecutar, conforme a las directrices marcadas por la Corporación, las consignaciones en bancos, caja general de depósitos y establecimientos análogos, autorizando junto con el ordenador de pagos y el interventor los cheques y demás órdenes de pago que se giren contra las cuentas abiertas en dichos establecimientos.”

De la expresión utilizada por esta norma no se desprende “la necesidad de la firma del ordenador de pagos”, y no se opone a la regulación establecida en las bases de ejecución del presupuesto, ya que es diferente la autorización de la firma (es evidente que si se hubiese querido establecer la obligación de la firma se habría utilizado la expresión “firmando” y no la de “autorizando”). Por otra parte, la regulación de las BEP en relación con este extremo cumple la función que le es reservada por el artículo 165 del texto refundido de la Ley de Haciendas Locales.

Alegación 7

Apartado 2.2.4.2. en relación con el precio de la T4, pág. 40

Apartado 3.1.2. Observaciones de legalidad. Tasas y precios públicos, punto 9, pág. 89

Apartado 3.2.2. Recomendaciones de legalidad, sexto párrafo, referente al precio de la T4, pág. 95

El precio aprobado por la EMT para la tarjeta T4 para 2008 fue de 3,05 €. Para el mismo año, el precio aprobado por la ATM para la tarjeta T10 fue de 7,20 €, por lo que el precio de la tarjeta T4 representaba un 42,36% del precio de la T10.

Este porcentaje es inferior al 50% (la mitad) que establece la Ordenanza metropolitana reguladora del sistema de tarificación social, pero hay que entender que se trata de un título social y que en este caso no provoca ningún perjuicio al beneficiario, sino, contrariamente, un beneficio aún superior al establecido por la Ordenanza.

Alegación 8

Apartado 2.2.4.3. Transferencias corrientes (Transferencias corrientes de la administración local), pág. 40.

La proyección económica cuatrienal de un mandato (4 años) determina la cuantía de la asistencia financiera que realiza la MMAMB a la Entidad Metropolitana del Transporte, a fin de contribuir a la financiación del transporte público de viajeros. Respetando este importe cuatrienal, cada año la MMAMB, al confeccionar su presupuesto, aprueba una cifra como transferencia corriente a favor de la EMT, que se entrega de la forma que establece la Base 12 b) de Ejecución del Presupuesto.

Alegación 9

Apartado 2.3.1.1. Inmovilizado inmaterial y material, referente a los autobuses adscritos a los servicios de transporte, pág. 49

La EMT ostenta la propiedad fiduciaria de los autobuses adscritos al servicio de transportes. Considerando el principio de prudencia y por recomendación de los auditores, estos figuran registrados en su inventario con valor cero para no sobrevalorar el activo real de la entidad, ya que en el momento de su rescate quedarán totalmente amortizados y por lo tanto en el supuesto de intentar hacer líquido ese activo su valor será 0.

Alegación 10

Apartado 2.3.1.1. referente a la situación de 48 autobuses adscritos al servicio que presta la empresa TUSGSAL, pág. 50 2º párrafo
Apartado 3.1.3. Observaciones de control interno, punto 8, pág. 93

En primer lugar hay que insistir de nuevo, como ya se respondió en su día a los técnicos de la Sindicatura, que la diferencia de vehículos de Tusgsal observada entre el inventario de bienes y las liquidaciones de los servicios prestados por Tusgsal (diurno y nocturno) no era de 48 sino de 46 autobuses.

En las liquidaciones se hace una ponderación de los vehículos en servicio a lo largo del año para valorar sus costes. Así en el servicio diurno se liquidaban los costes relativos a flota para 193,25 autobuses (resultado de considerar 193 autobuses durante 9 meses y 194 durante tres meses, ya que se incorporó un autobús en octubre de 2008), mientras que en el nocturno se liquidaban los costes relativos a flota para 75,5 autobuses (resultante de considerar 75 autobuses durante 6 meses y 76 durante 6 meses, ya que se incorporó un autobús en julio de 2008), pero el número real de autobuses a 31.12.2008 era de 194 y 76 respectivamente.

Así pues, a finales de año, el número de autobuses en servicio era de 270 (194+76), mientras que en el inventario de bienes (que refleja también la situación a final de año) figuraban 316, y por lo tanto la diferencia es de 46 y no de 48 autobuses.

Estos 46 autobuses de diferencia, como también se explicó en su día, correspondían a vehículos que habían sido sustituidos en los procesos de renovación, pero que aún no habían sido dados de baja definitiva (por desguace o por venta) a 31.12.2008, y que al no estar en servicio no computaban a efectos del cálculo de costes pero sí continuaban presentes en el inventario de bienes en aquella fecha.

Estos 46 vehículos se identificaron en una tabla que se envió a los técnicos de la Sindicatura. De los 46, 18 fueron dados de baja durante el año 2009 y 21 fueron dados de baja durante el año 2010, como puede comprobarse en los expedientes 161/94, 335/96, 236/97, 344/98 y 248/99, mientras que los 7 restantes fueron puestos a disposición del departamento de cooperación de la AMB (véase informe expediente 464/10) por si podían formar parte de algún programa de cooperación (y en consecuencia se encuentran en uno de los aparcamientos de Tusgsal, apartados del servicio).

La siguiente tabla refleja la situación de cada uno de esos 46 autobuses:

SINDICATURA DE CUENTAS DE CATALUÑA — INFORME 18/2011

	Matrícula	Marca y modelo	Fecha matrícula	Núm. bastidor	Situación a 31.12.2010
1	B-8653-VK	Mercedes O 405 N2 Hispano	19-may-99	WEB61241311092208	Dado de baja 2010
2	B-8654-VK	Mercedes O 405 N2 Hispano	19-may-99	WEB61241311092209	Dado de baja 2010
3	B-8655-VK	Mercedes O 405 N2 Hispano	19-may-99	WEB61241311092210	Ofrecido a cooperación
4	B-8656-VK	Mercedes O 405 N2 Hispano	19-may-99	WEB61241311092211	Ofrecido a cooperación
5	B-8657-VK	Mercedes O 405 N2 Hispano	19-may-99	WEB61241311092212	Ofrecido a cooperación
6	B-8658-VK	Mercedes O 405 N2 Hispano	19-may-99	WEB61241311092213	Ofrecido a cooperación
7	B-8659-VK	Mercedes O 405 N2 Hispano	19-may-99	WEB61241311092214	Ofrecido a cooperación
8	B-8660-VK	Mercedes O 405 N2 Hispano	19-may-99	WEB61241311092215	Ofrecido a cooperación
9	B-8661-VK	Mercedes O 405 N2 Hispano	19-may-99	WEB61241311092127	Ofrecido a cooperación
10	B-7165-UG	Mercedes O 405 N2 Hispano	09-jun-98	WEB61241311089068	Dado de baja 2010
11	B-7166-UG	Mercedes O 405 N2 Hispano	09-jun-98	WEB61241311089069	Dado de baja 2010
12	B-7167-UG	Mercedes O 405 N2 Hispano	09-jun-98	WEB61241311089070	Dado de baja 2010
13	B-7168-UG	Mercedes O 405 N2 Hispano	09-jun-98	WEB61241311089071	Dado de baja 2009
14	B-7170-UG	Mercedes O 405 N2 Hispano	09-jun-98	WEB61241311089111	Dado de baja 2009
15	B-7171-UG	Mercedes O 405 N2 Hispano	09-jun-98	WEB61241311089112	Dado de baja 2010
16	B-7172-UG	Mercedes O 405 N2 Hispano	09-jun-98	WEB61241311089115	Dado de baja 2009
17	B-7173-UG	Mercedes O 405 N2 Hispano	09-jun-98	WEB61241311089116	Dado de baja 2009
18	B-9387-TP	Mercedes O 405 N2 Hispano	06-nov-97	WEB61241311087053	Dado de baja 2010
19	B-9388-TP	Mercedes O 405 N2 Hispano	06-nov-97	WEB61241311087054	Dado de baja 2010
20	B-9389-TP	Mercedes O 405 N2 Hispano	06-nov-97	WEB61241311087055	Dado de baja 2010
21	B-9390-TP	Mercedes O 405 N2 Hispano	06-nov-97	WEB61241311087056	Dado de baja 2009
22	B-9391-TP	Mercedes O 405 N2 Hispano	06-nov-97	WEB61241311087057	Dado de baja 2010
23	B-9392-TP	Mercedes O 405 N2 Hispano	06-nov-97	WEB61241311087058	Dado de baja 2009
24	B-9393-TP	Mercedes O 405 N2 Hispano	06-nov-97	WEB61241311087059	Dado de baja 2009
25	B-9394-TP	Mercedes O 405 N2 Hispano	06-nov-97	WEB61241311087060	Dado de baja 2009
26	B-9395-TP	Mercedes O 405 N2 Hispano	06-nov-97	WEB61241311087061	Dado de baja 2010
27	B-2298-TS	Mercedes O 405 N2 Hispano	12-nov-97	WEB61241311087062	Dado de baja 2010
28	B-2718-ST	Mercedes O 405 N2 Hispano	15-nov-96	WEB61241311084317	Dado de baja 2010
29	B-2719-ST	Mercedes O 405 N2 Hispano	15-nov-96	WEB61241311084318	Dado de baja 2010
30	B-2720-ST	Mercedes O 405 N2 Hispano	15-nov-96	WEB61241311084319	Dado de baja 2010
31	B-2721-ST	Mercedes O 405 N2 Hispano	15-nov-96	WEB61241311084320	Dado de baja 2010
32	B-2722-ST	Mercedes O 405 N2 Hispano	15-nov-96	WEB61241311084322	Dado de baja 2010
33	B-2723-ST	Mercedes O 405 N2 Hispano	15-nov-96	WEB61241311084324	Dado de baja 2010
34	B-2724-ST	Mercedes O 405 N2 Hispano	15-nov-96	WEB61241311084325	Dado de baja 2010
35	B-2725-ST	Mercedes O 405 N2 Hispano	15-nov-96	WEB61241311084326	Dado de baja 2010
36	B-2726-ST	Mercedes O 405 N2 Hispano	15-nov-96	WEB61241311084327	Dado de baja 2010
37	B-2156-NX	Pegaso 5522	28-dic-92	ZCF452F0007000148	Dado de baja 2009
38	B-2157-NX	Pegaso 5522	28-dic-92	ZCF452F0007000149	Dado de baja 2009
39	B-2158-NX	Pegaso 5522	28-dic-92	ZCF452F0007000150	Dado de baja 2009
40	B-2162-NX	Pegaso 5522	28-dic-92	ZCF452F0007000166	Dado de baja 2009
41	B-2167-NX	Pegaso 5522	28-dic-92	ZCF452F0007000172	Dado de baja 2009
42	B-2173-NX	Pegaso 5522	28-dic-92	ZCF452F0007000177	Dado de baja 2009
43	B-2175-NX	Pegaso 5522	28-dic-92	ZCF452F0007000179	Dado de baja 2009
44	B-2179-NX	Pegaso 5522	28-dic-92	ZCF452F0007000183	Dado de baja 2009
45	B-2184-NX	Pegaso 5522	28-dic-92	ZCF452F0007000188	Dado de baja 2009
46	B-2186-NX	Pegaso 5522	28-dic-92	ZCF452F0007000190	Dado de baja 2009

Alegación 11

Apartado 2.3.1.4. Deudores. Deudores presupuestarios, pág. 51

Apartado 3.1.1. Observaciones de aspectos contables, punto 4, pág. 85

La información de que dispone la EMT referida al recargo del transporte es agregada, sin diferenciar por ejercicios. Cuando se hace efectivo el ingreso, el Ayuntamiento indica a qué ejercicios deben aplicarse los cobros, y la EMT lo aplica según la información recibida. En la cuenta del ejercicio 2008, el saldo que se da de baja consiste en la diferencia entre este agregado y los cobros efectivamente realizados y pendientes de transferir a la EMT.

En el ejercicio 2010 se ha procedido, de acuerdo con la información suministrada por el Ayuntamiento, a contabilizar, en forma agregada, todo el saldo deudor correspondiente al ejercicio 2005 y anteriores, en la forma propuesta por la Sindicatura.

Alegación 12

Apartado 2.3.1.5. Tesorería, pág. 53

Respecto a las cuentas *“que no están recogidas en la contabilidad”*, se indican: *“cuentas recaudatorias”* y se explica que son *“cuentas que crean los bancos”*.

Hay que tener presente:

1. Que esas cuentas no han sido abiertas por la EMT. No son, por lo tanto, cuentas corrientes (OM de 12 de diciembre de 1989).
2. El saldo de esas cuentas no puede ser objeto de disposición por parte de la entidad, motivo por el que no se consideran disponibilidades líquidas.

Los importes que pueden figurar constituyen mandatos aceptados por la Entidad financiera para cancelar las deudas que mantienen sus clientes con la EMT. Pero este mandato no ha sido perfeccionado a 31 de diciembre, ya que su importe no ha sido ingresado a la tesorería. Razón por la que esas cuentas no forman –ni pueden formar– parte de la contabilidad de la EMT.

Alegación 13

Apartado 2.4.2. Compromisos de gastos con cargo a presupuestos de ejercicios posteriores, pág. 59 y 60

La Sindicatura de Cuentas estima que el estado de compromisos de gasto con cargo a Presupuestos posteriores debería recoger los contratos firmados por la EMT con los operadores.

Las subvenciones de la EMT a las empresas que prestan el servicio público de transporte de viajeros por medio de contratos de gestión interesada dependen de unas circunstancias que, en algunos casos, no se pueden valorar a priori y para toda la vida del contrato, y su aplicación es de una enorme complejidad (modificaciones de itinerarios y de frecuencias de paso, creación de nuevas líneas, sustituciones de vehículos, precios de los carburantes, inflación, etc.).

Alegación 14

Apartado 2.4.3. Avaless concedidos, pág. 60 y 61

La EMT no concede ningún aval, ni bancario ni de ningún otro tipo. Lo que hace es:

- O bien pagar *leasings* a las compañías para la compra de autobuses, excluyendo el IVA porque se lo pueden deducir. En este caso no entra el concepto de aval, ya que el vehículo constituye la propia garantía de la operación.
- O bien incluir el coste del préstamo que conciertan los operadores para la compra de autobuses dentro del cálculo de la subvención que concede la EMT para el funcionamiento del servicio.

En ninguno de los dos casos se puede considerar que la EMT otorgue un aval. La EMT, además, es la propietaria de los autobuses; por lo tanto, no tiene por qué avalar a los operadores que, en todo caso, los tienen en cesión.

Alegación 15

Apartado 2.4.4. Indicadores financieros, presupuestarios y de gestión, pág. 61

Los indicadores de gestión no se incluyen porque, tal y como se afirma en la hoja 42 de la Memoria de la Entidad Metropolitana del Transporte del ejercicio 2008, Nota 21,

“En el ejercicio de 2008 los servicios prestados por la EMT con financiación de tasas o precios públicos no son significativos”.

Alegación 16

Apartado 2.5.3.1. epígrafe 1, pág. 65, referente a los contratos en vigor.

Apartado 3.1.2. Observaciones de legalidad. Contratación administrativa, punto 10, pág. 89

En el proyecto de informe se escribe:

10. Siete de los catorce servicios públicos de transporte de viajeros de gestión indirecta de la EMT, prestados por empresas operadoras externas mediante contratos de gestión de servicios públicos, no tenían contrato en vigor con la EMT durante parte y/o la totalidad del ejercicio 2008.

En primer lugar cabe recordar que, tal y como reconoce el propio proyecto de informe en el pie de página numerado como 1, las empresas habían seguido prestando los servicios de acuerdo con las cláusulas de los contratos que obligaban a las operadoras a continuar el servicio hasta que se efectuase una nueva contratación y de acuerdo con los requerimientos efectuados, en ese sentido, por la EMT.

De estos siete contratos hay que decir que su situación en aquel año ya estaba en vía de normalización (seis de los siete casos) o que ha sido normalizada posteriormente (el caso restante):

- Los contratos de servicio público de transporte colectivo de viajeros en Esplugues de Llobregat y Sant Just Desvern, y el servicio público de transporte colectivo de viajeros en Sant Feliu de Llobregat, estaban siendo objeto de licitación durante el año 2008. El 5 de junio de 2008 el Consejo Metropolitano aprobaba inicialmente el proyecto y pliegos de condiciones y el 6 de noviembre de 2008 el mismo Consejo aprobaba la adjudicación del nuevo servicio (exp. 297/08).
- Los contratos del servicio público regular de transporte de viajeros por carretera entre Castelldefels y Barcelona con prolongación a Les Botigues de Sitges (concesión V-140), del servicio público regular de transporte de viajeros por carretera entre Barcelona y Gavà con hijuelas (concesión U1) y del servicio público regular de transporte de viajeros por carretera entre Barcelona y Sant Boi de Llobregat con hijuelas (concesión U2) habían sido objeto de controversia, desde principios de 2007, entre las empresas operadoras y la EMT sobre la vigencia de los contratos, que se resolvió mediante acuerdo del Consejo Metropolitano de la EMT de fecha 10 de mayo de 2007 que establecía la finalización del contrato el 18 de enero de 2008.

Posteriormente a dicho acuerdo, las empresas operadoras presentaron sendas solicitudes de prórroga de las concesiones, de modo que durante el año 2008 se estaba trabajando en el estudio de aquellas peticiones.

Finalmente, el Consejo Metropolitano de la EMT, en sesión de 4 de junio de 2010, acordó la concesión de las prórrogas de dichos servicios (exp. 120/07).

- El servicio público regular de transporte colectivo urbano de viajeros entre Virrei Amat y Torre Baró y entre Ciutat Meridiana y Torre Baró de Barcelona, por acuerdo del Consejo Metropolitano de la EMT de fecha 18 de diciembre de 2008, fue resuelto en la prestación por Transports Lydia, SL y se encargó a Transports de Barcelona, SA, encargo materializado en el convenio firmado entre esa empresa y la EMT en fecha 29 de julio de 2009 (exp. 475/08).
- El servicio público regular de transporte colectivo urbano de viajeros entre c/ Tajo y c/ Calderón de la Barca (línea 86) y entre c/ Tajo y Travessera de Gràcia de Barcelona (línea 87) se encuentra en proceso de licitación como consecuencia del acuerdo del Consejo Metropolitano de la EMT de fecha 16 de diciembre de 2010 (exp. 606/10).

Alegación 17

Apartado 2.5.3.1. epígrafe 2, pág. 65, referente al establecimiento de la experiencia profesional como criterio de adjudicación del contrato.

Apartado 3.1.2. Observaciones de legalidad. Contratación administrativa, punto 11, pág. 89

La exclusión de la experiencia profesional como criterio de valoración de las ofertas ha sido un proceso dilatado en el tiempo, que se inició con la Directiva del Consejo de 14 de junio de 1993 y tuvo plasmación en la legislación estatal en la Ley de contratos de 1995, aunque no se incorporó esta prohibición de manera explícita.

La doctrina y la jurisprudencia fueron concretando la exclusión de la experiencia en la valoración de las ofertas de forma progresiva, aunque determinadas sentencias de

la jurisprudencia europea, como la del TJCE de 20 de septiembre de 1988 y la de 16 de septiembre de 1999, admiten la posibilidad de valorar determinadas cualidades especiales o condiciones peculiares de las ofertas en casos especiales.

Por otra parte, la jurisprudencia ha refutado radicalmente este concepto en el proceso de valoración de las ofertas cuando significa una discriminación grave como son los casos de discriminación por razón de la procedencia de la empresa o del ámbito territorial donde se había obtenido la experiencia. Eso conlleva una cierta modulación de este criterio por razón del grado de discriminación que implica.

Es por todo ello que la Junta Consultiva de Contratación Administrativa de la Generalidad de Cataluña dictó sus informes 1/1997 y 7/2002, ante las dudas que planteaba esa regulación, lo cual ha quedado definitivamente resuelto en la más reciente legislación sobre contratos del sector público. En la Ley de contratos de 1995 (art. 87) se decía que *“en los pliegos se establecerán los criterios objetivos que deben servir de base para la adjudicación”*, mientras que en la Ley de 2007 (art. 134) ya se dice que estos criterios *“deberán estar directamente vinculados al objeto del contrato”*. En 1995 la objetividad se aplicaba a los criterios (criterios objetivos) mientras que en 2007 la objetividad se aplica a la vinculación entre el criterio y el contenido del contrato.

Justamente en este proceso de modificaciones legales y de definición de los criterios jurisprudenciales se adjudicaron los contratos de los servicios objeto del informe de la Sindicatura. En los contratos adjudicados a partir del año 2008 (que es el de referencia del informe de la Sindicatura) este criterio de la experiencia ha sido suprimido. Así, se puede consultar el pliego del transporte en Esplugues, Sant Just y Sant Feliu (exp. 297/08).

En consecuencia, en las contrataciones realizadas a partir del año 2008 ya no se incorpora la experiencia como criterio de adjudicación de los contratos de transporte.

Alegación 18

Apartado 2.5.3.1. epígrafe 3, pág. 65, referente a los criterios de adjudicación.

Los Pliegos de cláusulas que regían las licitaciones de los servicios objeto de fiscalización cumplían estrictamente lo que las leyes vigentes en su día, Ley 13/1995, de 18 de mayo, de Contratos de las Administraciones Públicas, y 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, establecían en relación con los criterios para la adjudicación de los concursos.

Así, tanto el artículo 87 de la Ley 13/1995 como el artículo 86 del RDL 2/2000 solo establecen para los pliegos de condiciones la obligación de la ordenación por importancia decreciente de los criterios y su ponderación, obligaciones que se cumplieron en los pliegos que regían las licitaciones de los servicios objeto de fiscalización.

Hay que decir también, que en los cuatro procedimientos de licitación de servicios de transporte llevados a cabo desde 2008 (incluido), los pliegos de condiciones ya han establecido detalladamente los diferentes aspectos concretos que se tendrían en cuenta en la puntuación de cada criterio de valoración.

Alegación 19

Apartado 2.5.3.2. 1) Servicio público de transporte colectivo urbano de viajeros en El Barcelonès Norte pág. 66 a 74.

19.1.

El Proyecto de informe incluye, en el análisis del expediente de contratación, una tabla con la relación de actuaciones y comentarios/incidencias.

Concretamente, en relación con la información pública consta la siguiente incidencia/comentario:

Actuaciones	Datos significativos (fechas, órganos, importes, etc.)	Incidencias/comentarios
Aprobación del gasto	No existe aprobación del gasto, según la EMT, porque el presupuesto lo establece la empresa a partir del artículo 86.a de la LCAP	Históricamente este servicio ha generado gasto en el presupuesto de la EMT; por lo tanto, puede ser objeto de un cálculo orientativo del gasto.

Al respecto cabe recordar que en esa licitación se solicitaba el diseño de una red nueva en términos cualitativos (itinerarios y líneas) y en términos cuantitativos (oferta de km y horas). Eso, y las circunstancias derivadas de este hecho, hacían prácticamente imposible cualquier aproximación al gasto que representaría el nuevo contrato.

Se reproduce, a continuación, la argumentación que al respecto se hacía en el informe del Servicio de Gestión y Explotación previo a la aprobación de los pliegos de condiciones por parte del Consejo Metropolitano de la EMT (exp. 360/98):

“En cuanto a la aportación económica que el nuevo servicio supondrá para la EMT es prácticamente imposible de determinar de forma previa a la adjudicación del concurso, puesto que gran parte de las variables determinantes tienen que ser propuestas por los concursantes en sus plicas:

- *La definición de la red en términos cuantitativos (km y horas de servicio), así como el plan de etapas para su implementación.*
- *La flota necesaria y el plan de renovación adaptado a las etapas de implementación de la red.*
- *El coste unitario por km útil de servicio.*
- *eventuales mejoras con repercusión económica favorable.*
- *El compromiso de viajeros (y por lo tanto el compromiso de ingresos tarifarios).*

También existen otros factores que dificultan cualquier valoración económica rigurosa:

- *La incertidumbre sobre el coste del sistema SAE*
- *El impacto del prorrateo del IVA (de acuerdo con las nuevas normas legales), que dependerá totalmente de cuál sea la empresa adjudicataria y su estructura de negocio.*

- *El resultado del juego incentivos/penalizaciones, que dependerá de la gestión que efectúe la empresa adjudicataria.*
- *La evolución de las tarifas, que fija la Comisión de Precios de Cataluña, o de la estructura tarifaria, que puede modificar la Autoridad del Transporte Metropolitano.*

Todo ello hace que no se pueda realizar una propuesta de aprobación de gasto, supuesto que queda recogido en los artículos 70 y 86 a) de la Ley de Contratos de las Administraciones Públicas.”

19.2.

En relación con el expediente 307/02 de modificación del contrato de gestión interesada del servicio público de transporte colectivo urbano de viajeros en El Barcelonès Norte, la propuesta de informe de la Sindicatura de cuentas señala en la pág. 70 que

Dichas modificaciones de las fórmulas aplicables para calcular los incentivos/penalizaciones y el nivel de calidad del servicio no son modificaciones de interés público ni de restablecimiento del equilibrio económico del contrato.

Sobre este aspecto, el informe de Planificación y Estudios del día 16 de julio de 2002 da cuenta de la justificación de las modificaciones que se aprueban en cuanto a los niveles de calidad que dan lugar a incentivos/penalizaciones previstos en el contrato.

Vista la evolución de los resultados de algunos indicadores, se consideró necesario adaptar el mecanismo de cálculo de algunos incentivos y penalizaciones para ajustarlos a la realidad de la prestación del servicio y, de esta manera, fomentar una mejora continua de la calidad, que con el sistema de incentivos anterior se había demostrado inviable.

Por otra parte, el sistema de obtención de los indicadores de calidad va evolucionando a medida que los usuarios exigen controlar nuevos aspectos de la calidad del servicio. Por este motivo, se incorporó el cálculo del indicador del nivel de calidad del interior de los vehículos (ICI) que en el contrato original no estaba previsto y que no necesariamente es favorable al operador ya que puede comportar una penalización. En todo caso, es un indicador que responde al interés público porque permite controlar con más fiabilidad el estado de la limpieza, mantenimiento e información de los vehículos.

Por todo ello, se considera que de no haberse realizado las modificaciones del sistema de incentivos y penalizaciones de dicho contrato, no era viable la mejora continuada de la calidad del servicio y, en consecuencia, la modificación aprobada está justificada desde un punto de vista del interés público.

19.3.

En cuanto a las consideraciones que en la pág. 71 se hacen sobre la sustancialidad de las modificaciones tramitadas en los expedientes 246/06, 268/06 y 283/07, nos remitimos a los argumentos expuestos en la alegación 32.

19.4.

En relación con el expediente 575/03, de revisión de costes de operaciones, el proyecto de informe, en la pág. 72, afirma:

Este expediente corresponde a un supuesto ya previsto en el contrato, que es el de revisión de los costes de las operaciones, y cumple los requisitos previstos en las cláusulas del contrato y de los pliegos de condiciones.

Con todo, una vez analizadas las modificaciones introducidas en los costes de operaciones se ha visto que se han incluido conceptos como por ejemplo el absentismo laboral que no tendrían que haberse incorporado puesto que no están previstos en esa cláusula ni son fruto de modificaciones del contrato solicitadas por la EMT.

El propio informe reconoce que este expediente corresponde a un supuesto ya previsto en el contrato y que cumple los requisitos previstos en las cláusulas del contrato y en los pliegos de condiciones, pero cuestiona que se hayan incluido conceptos como por ejemplo el absentismo laboral, entendemos que equivocadamente porque la petición relativa a ese concepto fue rechazada.

Así, el informe anexo (pág. 8) al acuerdo de la Comisión de Gobierno de 8.7.2004 que aprobó la revisión, en relación con el absentismo del personal indirecto decía textualmente:

“(c) Absentismo del personal indirecto (tráfico y taller). En relación con esta petición, entendemos que no se ha producido ninguna circunstancia, en relación con la propuesta presentada por TUSGSAL en el concurso del servicio en el año 1998, que justifique la inclusión de un concepto de coste que no fue valorado en términos económicos por la empresa en aquel momento.”

En relación con el absentismo del personal de conducción, y puntualizando que el absentismo al que se refería la petición de Tusgsal era el correspondiente a las horas perdidas de servicio efectivo por este personal como consecuencia de la asistencia a cursos de formación y por horas sindicales, se rechazó la primera parte y solo se aceptó considerar el incremento de horas de representación sindical porque, debido a los incrementos de servicio instados por la EMT, la plantilla de la empresa había sobrepasado los 500 trabajadores (circunstancia que no se daba en el momento de la adjudicación) y, por lo tanto, de acuerdo con la legislación, el número de miembros del comité de empresa había aumentado.

Así lo recogía, citando textualmente, el informe anexo (pág. 3) al acuerdo de la Comisión de Gobierno de 8.7.2004 que aprobó la revisión:

“(b) Incremento del absentismo. En su oferta inicial, TUSGSAL contabilizaba un absentismo del 5%. En el informe presentado argumenta que se ha elevado al 7%, aunque propone contabilizar, a efectos económicos, solo el 6%. El motivo de este incremento recae en parte en la suplencia de las horas destinadas a formación de los conductores (en horas de jornada laboral, por ser obligatoria) y en la suplencia de horas de representación sindical, que se han incrementado.

Respecto a la primera parte, entendemos que el coste derivado de la suplencia de las horas de formación es un coste que la empresa debería haber contabilizado en su oferta en la fase de concurso (el coste es un elemento que sirvió en la comparación con las ofertas de otras empresas). Por su parte, TUSGSAL presentó la formación de sus trabajadores como un elemento de mejora de la oferta presentada.

En cuanto a la segunda parte, el incremento de plantilla debido al incremento de servicio ha llevado a sobrepasar los 500 empleados en la empresa, con lo que el comité de empresa se ha ampliado con 4 miembros, de los que hay que cubrir las ausencias de horas de representación sindical.

...

En consecuencia, consideramos justificado el incremento de conductores de retén y la suplencia de las horas derivadas del incremento del comité de empresa.”

Por otra parte, en relación con el mismo expediente, y en la misma página, el informe de la Sindicatura escribe:

Asimismo, en cuanto al incremento del coste del personal no directo, las cláusulas del contrato establecen que se puede incrementar el coste de ese personal manteniendo la proporción de personal no directo/conductores. La modificación aprobada no mantiene esta proporción, ya que el incremento del coste de ese personal ha sido del 46%, cuando las horas del personal directo se han incrementado en un 24%.

Entendemos que esta afirmación tampoco es ajustada, ya que el informe está estableciendo una proporción en unos términos que, ni son homogéneos (coste de personal indirecto y horas de servicio de personal directo) ni son acordes a lo establecido en el pliego de condiciones (último párrafo del apartado 5.2 del pliego de condiciones económicas), que establece la relación en términos de número de trabajadores de personal directo e indirecto.

19.5.

En relación con la afirmación contenida en el apartado 1.c), pág. 73, de que

- La EMT no conserva los datos de horas y kilómetros, por lo que no se han podido validar los kilómetros y horas útiles liquidados.

remitimos a la argumentación dada en la alegación 1.

19.6.

En relación con la afirmación contenida en el segundo epígrafe del apartado 1.c), pág. 73, de que

- Respecto a los ingresos tarifarios, el objetivo mínimo de viajeros a cumplir no se ajusta al contrato, sino que es un dato propuesto por la empresa de transporte y no aprobado por la EMT.

entendemos que no se ajusta a la realidad, ya que, en todo caso, los datos propuestos por Tusgsal no eran aceptados por los servicios técnicos de la EMT sin una validación previa y dado que sí que fueron aprobados por la Junta de Gobierno de la EMT en diferentes acuerdos. La liquidación del ejercicio 2008 recogió el conjunto de los diferentes incrementos de compromiso de viajeros aprobados, tal y como ya se explicó y justificó en la respuesta a los técnicos de la Sindicatura en su día, explicación que volvemos a reproducir:

“En relación con las modificaciones del contrato con Tusgsal del servicio de El Barcelonès Norte que modifiquen la cifra de viajeros objetivo para 2008, hay que precisar lo siguiente:

Con motivo de la aprobación de la prórroga del servicio, se estableció el objetivo de viajeros de pago para los años 2007 a 2010 y se establecieron unos incrementos parciales de viajeros totales (no de pago) correspondientes a las actuaciones de mejora de la oferta que en aquel momento estaban previstas (documento de formalización, cláusula 2ª, apartado 2 exp. 193/06).

De estas actuaciones, algunas no se llevaron a cabo (línea 6), se hicieron actuaciones no previstas en aquella relación (líneas 803, B12, BD2, BD0, B21) y posiblemente otras no se implantaron de la forma que estaba inicialmente prevista.

Eso llevó a que con cada aprobación efectiva por la Junta de Gobierno de las diferentes actuaciones de mejora se revisasen los objetivos de viajeros y se reconvirtiesen de términos de viajeros totales a viajeros de pago.

Eso fue así en los siguientes casos:

- *Línea TM, 2 fases (exp. 625/05)*
- *Línea BD7 (exp. 365/05)*
- *Línea B14 (exp. 268/06)*
- *Línea B26 (exp. 540/06)*
- *Línea B21 (exp. 378/06)*
- *Líneas BD0 y BD4 (exp. 529/06)*
- *Líneas 801, 802 y 803 (exp. 409/06)*
- *Línea B12 (exp. 246/06)*
- *Líneas B15 y B16 (exp. 200/07)*
- *Línea BD2 (exp. 283/07)*
- *Línea BD5 (exp. 183/07)*
- *Líneas BD1, BD3, BD4 y B23 (exp. 276/06)*

Considerando todos estos cambios, y puesto que en algún caso (líneas 803, BD2 y B12) no se había llegado a concretar el incremento del objetivo de viajeros de pago que supondría la actuación de mejora, en fecha 7 de mayo de 2008 se solicitó a Tusgsal (véase escrito en el expediente 43/08) definir nuevamente la propuesta de objetivo de viajeros para 2008, 2009 y 2010.

La respuesta de Tusgsal de fecha 29 de mayo (véase mismo expediente), recogiendo el objetivo aprobado en la liquidación 2007 y todas las actuaciones realizadas durante el año 2007, sirvió para establecer el objetivo de viajeros de la liquidación del año 2008.”

19.7.

En el tercer epígrafe del apartado 1. c), pág. 73, se cuestiona el pago en la liquidación del ejercicio 2008 de los gastos ocasionados por la adecuación y funcionamiento de un nuevo aparcamiento de vehículos que se tuvo que habilitar al resultar insuficientes las instalaciones iniciales del servicio como consecuencia de los incrementos de oferta instados por la EMT.

El informe de la Sindicatura considera que no se podían aceptar los gastos de pupilaje puesto que no figuraban en los pliegos de condiciones, pero al respecto pueden oponerse los siguientes argumentos:

- Los pliegos de condiciones no recogían los gastos de pupilaje porque las instalaciones eran propiedad de la EMT, y es en el momento que se hace necesario utilizar otros espacios que no son propiedad de la EMT cuando hay que establecer este concepto de gasto, hecho contemplado en los pliegos.
- Los pliegos de condiciones, en el apartado 5 del pliego de condiciones económicas que se reproduce textualmente, preveían la posibilidad de modificar las condiciones económicas del servicio en determinadas situaciones concretas, con independencia de que se pudiese llevar a cabo cuando se produjesen circunstancias justificadas que lo requiriesen:

“5. REVISIÓN DE LAS CONDICIONES ECONÓMICAS DEL SERVICIO

Con independencia de que determinadas condiciones económicas del contrato puedan ser revisadas cuando se produzcan circunstancias que, de forma objetiva y justificada, así lo hagan necesario, se prevén las siguientes situaciones:”

También cuestiona que con esa compensación se pague el coste de los trayectos de ida y vuelta al aparcamiento por considerarlos en vacío, ya que los pliegos de condiciones solo hablan de pago de km y horas útiles.

Eso no es cierto, ya que los pliegos no dicen que se pagarán los km y las horas útiles, sino que el coste de operación se expresará en términos de km útil (apartado 3.2 del pliego de condiciones económicas). Textualmente:

“3.2. Coste de operación

El coste de operación se expresará en términos netos (sin IVA) y en pta./km útil de servicio y se calculará y justificará de acuerdo con una estructura de costes que deberá tener la forma de la que sigue y, como mínimo, las partidas indicadas.”

Así, en sus proposiciones, los licitadores contemplan la totalidad de costes y repercuten sobre los km y horas útiles los que se producen en vacío, de manera que el coste por hora y km útil lleva implícito el coste de los trayectos en vacío. En el caso del pago de los gastos de operación del nuevo aparcamiento solo se ha hecho explícito lo que figura implícitamente en el coste.

Finalmente, en el primer párrafo de la pág. 74 el informe de la Sindicatura cuestiona el pago, en el año 2007, de las obras de adecuación del aparcamiento por no ajustarse al contrato firmado.

En oposición, podemos manifestar que, como ya se ha dicho en párrafos anteriores, los pliegos de condiciones contemplaban la modificación de las condiciones económicas del contrato en caso de producirse situaciones de necesidad justificadas y, por su parte, los pliegos preveían la inclusión en el componente Cm del coste del servicio de las instalaciones necesarias para la prestación del servicio (apartado 3.1 del pliego de condiciones económicas):

“3.1. Coste del material móvil y otros equipamientos

En este capítulo se incluirán el coste derivado de la financiación del material móvil y el coste derivado de la financiación del sistema SAE. También se podrá incluir el coste derivado de la financiación de otros equipos o instalaciones necesarios para la prestación del servicio que eventualmente pueda realizar el operador en el futuro con la aprobación de la EMT.”

Alegación 20

Apartado 2.5.3.2. 2) Servicio público de transporte colectivo urbano nocturno en Barcelona y otros municipios del ámbito norte de la EMT pág. 74 a 77.

20.1.

El Proyecto de informe incluye, en el análisis del expediente de contratación, una tabla con la relación de actuaciones y comentarios/incidencias.

Concretamente, en relación con la información pública escribe como incidencia/comentario:

Información pública	8.4.2006 BOP 11.4.2006 DOGC	En el anuncio de licitación en los diarios oficiales no se incluye que el contrato es prorrogable por otros dos años.
---------------------	--------------------------------	---

Al respecto es justo decir que, a diferencia del modelo de anuncio de licitación que propone el RD 817/2009, de 8 de mayo, por el que se desarrolla parcialmente la Ley 30/2007, de 30 de octubre, de Contratos del Sector Público, donde figura, junto con el plazo del contrato, la admisión de prórroga, en la legislación vigente en el momento de publicación del anuncio al que se refiere el Proyecto de informe, RD 1098/2001, de 12 de octubre, por el que se aprueba el Reglamento general de la Ley de Contratos de las Administraciones Públicas, el modelo de anuncio de licitación solo contemplaba el plazo de ejecución, sin referencia a las posibles prórrogas.

20.2.

Sobre el expediente 292/07, de actuaciones de mejora del servicio NitBus, en la pág. 76 se afirma

La propuesta implica (juntando las dos fases y, por lo tanto, los dos expedientes) un aumento de los kilómetros respecto a los previstos en el contrato inicial, de un 36,4% y del número de expediciones, de un 20,1%.

Hay que poner especial énfasis en el hecho de que se modifique un contrato una vez adjudicado pero antes del inicio de su vigencia, que es lo que sucede en el caso del expediente 174/06.

Consideramos que esta apreciación es inexacta, tal vez confundida por el hecho de que estamos tratando de un servicio que se presta sin solución de continuidad en el tiempo, pero que está sujeto a dos contratos diferentes: un contrato adjudicado el 17 de diciembre de 1998 y que finaliza el 31 de diciembre de 2006 y un nuevo contrato, adjudicado el 20 de julio de 2006, pero que se inicia el 1 de enero de 2007 tal y como establecen los pliegos de condiciones de la licitación (apartado 1 del pliego de condiciones económicas del proyecto).

“La duración del contrato será de cinco (5) años, prorrogables por una única vez por dos (2) años más.

Este periodo se contará a partir del día uno de enero de 2007. Se levantará acta oficial del inicio del servicio.”

En consecuencia entendemos que no se puede hablar de “*juntando las dos fases y, por lo tanto, los dos expedientes*”, ya que se trata de expedientes referentes a contratos diferentes, ni de una modificación del contrato después de adjudicado, pero antes de su vigencia (el informe de la Sindicatura se refiere a la modificación recogida en el exp. 174/06, “actuaciones de mejora 2006 servicio NitBus”, aprobada el 23 de noviembre de 2006, ya que lo que se estaba modificando era un contrato que finalizaba el 31 de diciembre de 2006, con unas modificaciones aprobadas que respondían al plan de actuación 2006 y que anticipaban las líneas de servicio previstas en los pliegos de condiciones del contrato que se iniciaba en 2007.

Por otra parte, en cuanto a las consideraciones que en la misma página se hacen sobre la sustancialidad de las modificaciones, nos remitimos nuevamente a los argumentos expuestos en la alegación 32.

20.3.

En relación con la liquidación del ejercicio 2008, en el primer párrafo de la pág. 77, se escribe:

- Respecto a los gastos por seguros de los autobuses adscritos al servicio, el contrato inicial preveía un gasto de 431.955,75€ por setenta vehículos (6.170,80€/vehículo) y la liquidación de 2008 presenta un gasto de 671.612,52€ por 75,5 vehículos (8.895,53€/vehículo), lo cual representa un incremento del 44,2%, que está muy por encima de la inflación (índice de precios al consumo, IPC) del periodo 2006-2008.

El Pliego de condiciones económicas del contrato establece, dentro del apartado Criterio de actualización de costes, que el importe de los seguros se actualizará anualmente de acuerdo con el IPC.

Al respecto hay que decir que el cálculo del coste de seguros no contenía ninguna actualización, sino que se desprendía de la proposición de la empresa operadora en la licitación y de la consideración del número de coches en servicio durante el ejercicio 2008. Se reproduce nuevamente la justificación ya facilitada a los técnicos de la Sindicatura en su día:

“La oferta presentada en el concurso por parte de Tusgsal solo tenía en cuenta, en el coste de los seguros, el material realmente adscrito al servicio en aquel momento (45 vehículos).

La compra de 30 vehículos nuevos (incorporados al servicio en abril de 2007), así como las actuaciones de mejora de servicio aprobadas por la Junta de Gobierno de fecha 19 de abril de 2007 (exp. 292/07), y la incorporación posterior de otro vehículo en julio de 2008 (exp. 351/08) han comportado el nuevo cálculo de coste de esta partida (aplicando la proporcionalidad correspondiente). El resultado ha sido el siguiente:

	Oferta 45 vehículos	Nuevo cálculo 75 vehículos
Coste seguros vehículos	426.342,60 €	710.571,00 €
Coste seguros trabajadores	5.613,15 €	6.383,52 €
	431.955,75 €	716.954,52 €
Coste a descontar según oferta		-85.521,48 €
Coste total	431.955,75 €	631.433,04 €
Coste unitario	9.599,02 €	8.419,11 €
Actualización IPC 2007 (4,2%)		8.772,71 €
Actualización IPC 2008 (1,4%)		8.895,53 €
Actualización vehículos (75,5 vehículos)		671.612,52 €

Este resultado es el valor utilizado en la liquidación 2008”

20.4.

En relación con la liquidación del ejercicio 2008, en el segundo epígrafe de la pág. 77, se escribe:

- La liquidación de 2008, en el apartado de material móvil, presenta la imputación del coste de un terreno para el aparcamiento de vehículos por 481.638,80 €, ya comentada en el contrato de Tusgsal correspondiente al servicio de viajeros de El Barcelonès Norte diurno, que no se ajusta al contrato inicial.

Al respecto, reiteramos la alegación 19.7.

Alegación 21

Apartado 2.5.3.2. 3) Servicio público de transporte colectivo urbano de viajeros en L'Hospitalet de Llobregat y otros municipios pág. 77 a 81.

21.1.

El Proyecto de informe incluye, en el análisis del expediente de contratación, una tabla con la relación de actuaciones y comentarios/incidencias.

Concretamente, en relación con la información pública escribe como incidencia/comentario:

“En el anuncio de licitación en los diarios oficiales no se incluye que el contrato es prorrogable por cuatro años más.”

Al respecto es válida la misma argumentación expuesta en la alegación 20.1.

21.2.

En el último párrafo de la pág. 78 y primero de la pág. 79, se lee:

“En el contrato de prórroga se modifican una serie de condiciones iniciales del contrato, como por ejemplo la cláusula primera del contrato en cuanto al compromiso de viajeros de pago para los años 2007-2011, mejoras en el servicio y modificación del sistema de incentivos y penalizaciones que establece el Pliego de condiciones económicas.”

Al respecto hay que decir que el contrato inicial de prórroga solo hacía referencia al compromiso de viajeros del periodo 2002-2006, por lo que había que establecer el compromiso para el periodo de prórroga 2007-2011, y que las modificaciones introducidas como mejoras de servicio y modificación del sistema de incentivos y penalizaciones establecían unas condiciones más exigentes respecto al operador que el contrato inicial, por lo que se entiende que se efectuaban de acuerdo con el interés público.

Además, eso era posible porque los Pliegos de condiciones del proyecto así lo preveían:

En el punto 3 del apartado 8 del pliego de condiciones económicas del proyecto únicamente se requería el objetivo de viajeros de pago para el periodo 2002-2006

“3. Estimación de la demanda prevista (viajeros de pago y viajeros totales) para el servicio propuesto. Objetivo de viajeros de pago para el periodo 2002-2006. Justificación técnica.”

mientras que la concesión de la prórroga dependía, entre otras cosas, de la propuesta de compromiso de viajeros que efectuase la empresa en el momento de la solicitud de la prórroga y de la aceptación de los nuevos requerimientos de calidad que fijase la EMT para el periodo de la prórroga, tal y como preveía el apartado 1.1 del pliego de condiciones económicas

“La prórroga del contrato tendrá que ser solicitada por la empresa operadora a la EMT con una antelación mínima de doce (12) meses respecto a la finalización del primer periodo contractual.”

En esta solicitud la empresa operadora deberá formular su compromiso de viajeros de pago para la fase de prórroga.

La EMT decidirá conceder o denegar la prórroga tras analizar los siguientes puntos:

...

➤ *la propuesta de compromiso de viajeros de pago para el periodo de la prórroga.*

➤ *la aceptación por parte del operador de los nuevos requerimientos de calidad (se revisarían en función de los resultados del primer periodo) que fije la EMT para el periodo de prórroga.”*

Por lo tanto no se considera correcta la siguiente afirmación efectuada en el primer párrafo de la pág. 79 del proyecto de informe:

“Se considera que una modificación del sistema de incentivos y penalizaciones, aprovechando el contrato de prórroga, no responde al interés público del servicio sino al interés de las partes contratantes.”

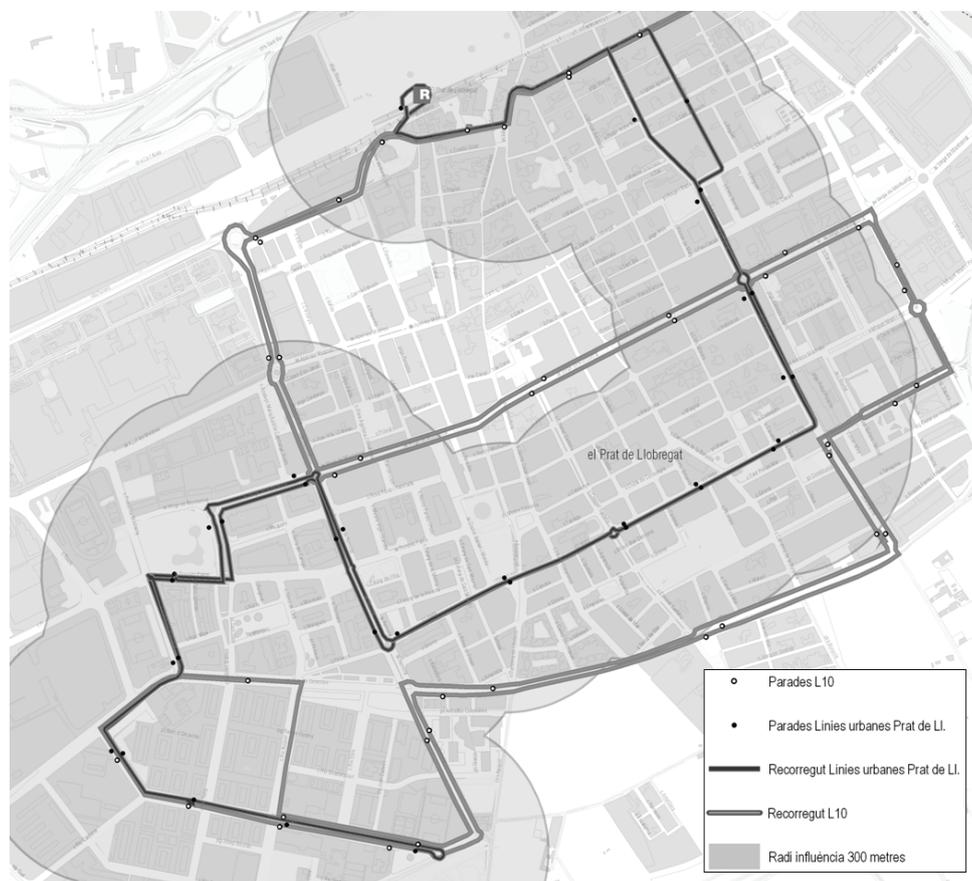
ya que entraba dentro de las previsiones de los pliegos de condiciones, además de ser más exigente que en el contrato inicial.

21.3.

En relación con el expediente 289/05 de creación de tres nuevas líneas de autobús en El Prat de Llobregat, en la pág. 80 del Proyecto de informe de la Sindicatura de Cuentas se apunta que

Se considera que la contratación de esas nuevas líneas podía haberse efectuado mediante una nueva licitación, de forma totalmente separada del contrato de Rosanbús.

Hay que tener en cuenta que la propuesta de recorridos de las nuevas líneas urbanas en El Prat coincide notablemente con el itinerario existente de la línea L10 entre El Prat de Llobregat y Sant Just Desvern, línea que pertenece al servicio público de transporte colectivo urbano de viajeros en L'Hospitalet de Llobregat y otros municipios. Sobre un total de 41 paradas de la línea L10, 34 paradas han quedado afectadas por la proximidad con los nuevos recorridos del autobús urbano, tal y como se observa en el siguiente plano:



En este sentido, el informe de la empresa Rosanbús de fecha 14 de febrero de 2006 ya mencionaba los tramos comunes entre la línea L10 y las nuevas líneas urbanas. Por consiguiente, en ese mismo informe, ya se realizaba un cálculo que estimaba que una parte de las validaciones de la línea L10 pasaría a las nuevas líneas urbanas, en virtud de la superposición de itinerarios y paradas.

Por todo ello, se considera justificado que las nuevas líneas de autobús en El Prat de Llobregat formen parte del servicio público de transporte colectivo urbano de viajeros en L'Hospitalet de Llobregat y otros municipios, junto con la línea L10 que ya existía previamente.

21.4.

En el segundo párrafo de la pág. 81, en relación con el expediente 391/06, de revisión de condiciones económicas del servicio, se cita:

El incremento del precio/hora de personal debido a la introducción del plus de descanso distribuido por parte de Rosanbús, SL no entra dentro de las modificaciones permitidas por el punto 6.2 del Pliego de condiciones económicas, por ser un incremento adicional a los pactados en el convenio sectorial provincial.

La modificación del coste de personal de conducción que se aprobó en ese expediente estaba sustentada en el propio pliego de condiciones económicas del proyecto de servicio.

Así, el apartado 6 de este pliego establece que

“Con independencia de que determinadas condiciones económicas del contrato puedan ser revisadas cuando se produzcan circunstancias que, de forma objetiva y justificada, así lo hagan necesario, se prevén las siguientes situaciones:”

y también el apartado 6.2 del mismo pliego detalla:

“Los costes de operación, en su conjunto, podrán ser objeto de revisión (convenientemente justificada) cuando, de acuerdo con la EMT, se modifique el volumen de oferta del servicio, en términos de horas útiles, en cuantía superior a $\pm 10\%$.”

Entendemos que, tal y como se justifica en el informe técnico que consta en el expediente, la modificación estaba amparada por el propio pliego ya que se daba la circunstancia de que el servicio se había modificado en una cuantía superior al 10%, y se justificaba la circunstancia objetiva que motivaba la modificación del coste de personal de conducción, que no era otra que la reorganización de los turnos de trabajo para optimizar la explotación tras el incremento de servicio que se había producido instado por la EMT, reorganización que repercutía positivamente en la regularidad del servicio y por lo tanto en la calidad de servicio que recibía el ciudadano.

21.5.

En el tercer párrafo de la pág. 81, en relación con el expediente 391/06, de revisión de condiciones económicas del servicio, se cita:

Por otra parte, los incrementos de los costes de mantenimiento y reparación y de los seguros no se deben al incremento de servicios solicitado por la EMT y, por lo tanto, no se pueden considerar dentro de los supuestos que establece el artículo 163.2 del TRLCAP, que obliga a la administración a restablecer el equilibrio económico del momento de la adjudicación.

La modificación de los costes de mantenimiento y reparación y de los seguros que se aprobó en ese expediente estaba sustentada en el propio pliego de condiciones económicas del proyecto de servicio.

Así, el apartado 6 de este pliego establece que

“Con independencia de que determinadas condiciones económicas del contrato puedan ser revisadas cuando se produzcan circunstancias que, de forma objetiva y justificada, así lo hagan necesario, se prevén las siguientes situaciones:”

y también el apartado 6.2 del mismo pliego detalla:

“Los costes de operación, en su conjunto, podrán ser objeto de revisión (convenientemente justificada) cuando, de acuerdo con la EMT, se modifique el volumen de oferta del servicio, en términos de horas útiles, en cuantía superior a \pm 10%.

.....

De forma parcial, teniendo en cuenta la constante evolución de la tecnología de los vehículos, se podrá revisar cada cuatro años, previa justificación por la empresa operadora, el coste unitario de mantenimiento de los vehículos y su consumo de combustible.”

Entendemos que, tal y como se justifica en el informe técnico que consta en el expediente, las modificaciones estaban amparadas por el propio pliego ya que se daba la circunstancia de que el servicio se había modificado en una cuantía superior al 10%, se justificaban las circunstancias objetivas que motivaban la modificación del coste de seguros y se hacía una descripción detallada de todos los cambios tecnológicos experimentados en la flota de autobuses como consecuencia del proceso de ampliación y renovación de la flota que motivaban la modificación del coste de mantenimiento y reparación.

21.6.

En relación con la afirmación contenida en el apartado 3.c), pág. 81, de que

3.c) Liquidación de la aportación al déficit del servicio del ejercicio 2008

La EMT no conserva los datos de horas y kilómetros, por lo que no se han podido validar los kilómetros y horas útiles aplicados en la liquidación del déficit del servicio del ejercicio 2008.

remitimos a la argumentación dada en la alegación 1.

Alegación 22

Apartado 2.5.3.2. 4) Concesión U-2 del servicio público regular de transporte de viajeros por carretera entre Barcelona y Sant Boi de Llobregat pág. 81 a 83.

22.1

1. En el apartado 4) del punto 2.5.3.2 del informe de la Sindicatura de Cuentas de Cataluña se analiza la concesión unificada U-2 del servicio público regular de transporte de viajeros por carretera entre Barcelona y Sant Boi de Llobregat, que explota la empresa Oliveras, SL. En términos generales la exposición de los antecedentes que formula el Informe de la Sindicatura se ajusta a lo que consta en el expediente.
2. En todo caso, es esencial subrayar que el 4 de enero de 2007 la empresa Oliveras, SL presentó la instancia registrada con el núm. 27 del Registro de Entradas, en la que, en síntesis y después de formular los razonamientos adecuados, se solicitaba a la EMT que se diese por enterada de que el plazo de vigencia de la concesión "Unificación U-2" era hasta el 24 de abril de 2082, es decir, 99 años desde el día del otorgamiento, que fue el 24 de abril de 1983.
3. Esta petición de la empresa se fundamentaba en el informe jurídico anexo a su instancia, que figura en las hojas 5 a la 42 del expediente administrativo.
4. Ante esta petición, la Secretaría de la Entidad emitió el informe de 19 de enero de 2007, que figura en el expediente, en el que, en síntesis y después de los razonamientos que se consideraron adecuados al caso, se concluía que la concesión terminaba el 12 de diciembre de 2007, lo que fue ratificado por acuerdo del Pleno del Consejo Metropolitano de la EMT de 8 de marzo de 2007.
5. Contra ese acuerdo la empresa Oliveras, SL presentó recurso de reposición el 18 de abril de 2007, en el que insistía, en los razonamientos jurídicos fundamentados, en que la concesión era vigente hasta el 14 de abril de 2082, lo que llevó a la estimación parcial del recurso por acuerdo del Pleno del Consejo Metropolitano de 10 de mayo de 2007, en el sentido de enmendar un error anterior y de determinar que la vigencia terminaba el 18 de enero de 2008.
6. El 11 de noviembre de 2008, la empresa presentó nuevo escrito en el que, insistiendo en sus argumentos sobre la vigencia de la concesión hasta el año 2082, aceptaba y proponía una prórroga hasta el 31 de diciembre de 2017 para resolver definitivamente la cuestión, propuesta que se fundamentaba en un proyecto de diferentes compromisos y de actuaciones para la mejora del servicio.
7. Por acuerdo del Pleno del Consejo Metropolitano de 4 de junio de 2009, la EMT aprobó el Plan de Innovación y Mejora de la Calidad en la red del servicio que prestaba Oliveras, SL, con la prórroga hasta el año 2017, según se incorporaba a dicho Plan a petición razonada de la empresa.
8. En el informe que figura en las hojas 147 a 150 del expediente se justifica en derecho este acuerdo. En síntesis, los razonamientos para justificar la prórroga y la aprobación del Plan que la justifica son:
 - a) La base del cálculo de la fecha de referencia de la vigencia de la concesión U-2 hasta el 18 de enero de 2008, que ha mantenido esta Entidad, es la

aplicación de la disposición transitoria primera de la Ley 12/1987, de 28 de mayo, la cual, aunque se refería literalmente tan solo a las concesiones otorgadas por la Generalidad, se entendía que también eran extensivas a todas las administraciones con competencia sobre transporte público.

- b) Para dar respuesta a la situación de duración indefinida de determinadas concesiones de gestión de los servicios de transporte público, la Generalidad de Cataluña aprobó el Decreto 128/2003, de 13 de mayo, que autorizaba una revisión y ampliación del plazo concesional hasta un máximo de 25 años, siempre que la empresa presentase y la Generalidad aprobase un Plan de innovación y mejora de la calidad del servicio.
 - c) Este Decreto de la Generalidad no era aplicable directamente a las concesiones de la Entidad Metropolitana del Transporte, tal y como ya se recogía en el informe de la Secretaría General de la EMT de 3 de marzo de 2009, que figura en los folios 147 a 150 del expediente. Aun así, en el mismo informe ya se consideraba que, a pesar de no ser directamente aplicable ese Decreto, su alcance debe seguir el mismo criterio interpretativo que se sustentó en los acuerdos del Consejo Metropolitano respecto a la extensión a los servicios locales de la disposición transitoria primera de la Ley 12/1987.
 - d) Por lo tanto, contrariamente a lo que se manifiesta en el párrafo primero de la hoja 82 del proyecto de informe de la Sindicatura, la EMT no aplicó el Decreto 128/2003, sino que atendió a sus principios y criterios, para adoptar una solución simétrica a la aplicada por la Generalidad de Cataluña en idéntica situación. Era evidente que, mediante esta solución idéntica, la EMT no aplicaba directamente el Decreto 128/2003, entre otras cosas porque los plazos que preveía ya habían terminado. Lo que se hizo fue aprobar por el máximo órgano de gobierno aplicar a esa situación de indefinición legal y de pugna jurídica la misma solución impulsada por la Generalidad, es decir, el otorgamiento de una prórroga que definiese de forma definitiva y pactada el plazo de la concesión, condicionada a la aplicación de un Plan de Mejora e Innovación de la Calidad del servicio.
 - e) Es evidente que esta solución significaba una determinación pactada de la fecha de finalización de la concesión, que el particular fijaba en el año 2082, fecha que la EMT no aceptaba y que comportaba el proceso litigioso mencionado en los apartados anteriores.
9. Por todo ello, hay que insistir en que, contrariamente a lo que se manifiesta en el proyecto de Informe de la Sindicatura (página 82), la EMT no aplicó directamente el Decreto 128/2003, de 13 de mayo, de la Generalidad, cuyos plazos ya habían terminado y cuya ordenación se refería exclusivamente a los servicios de transporte de la Generalidad, sino que la EMT aprobó aplicar a esa situación idéntica a la del repetido Decreto una ordenación regulada por el propio Consejo Metropolitano por analogía con el Decreto, lo que significaba:
- a) Fijar de forma definitiva e indudable tanto para la Administración como para el particular una fecha final de la vigencia de la Concesión U-2, evitando los elementos de litigiosidad y de inseguridad jurídica planteados en el expediente.
 - b) Obtener de la empresa un plan de mejora de la calidad del servicio a aplicar durante los años que quedaban de la concesión, con el objetivo de conseguir que esa "prórroga" no fuese en detrimento o perjuicio de esa calidad.

10. En definitiva, el proyecto de Informe de la Sindicatura no se ajusta en este punto a los antecedentes mencionados que figuran en la documentación facilitada, ni estamos ante una regulación propia de una prórroga ordinaria del servicio. Se trata de aplicar a esta situación de inseguridad jurídica una solución idéntica a la contenida en el Decreto de la Generalidad, solución que, por cierto, significó la modificación de su contenido y comportó la no convocatoria de nuevas licitaciones que tenían que garantizar el cumplimiento de los principios de publicidad y concurrencia. Es evidente que con el Decreto de 2003 la Generalidad priorizó los principios de seguridad jurídica y de continuidad y mejora del servicio público sin interrupciones, lo que también ha hecho en este caso la EMT.

11. En el último párrafo del apartado 4 (página 82 del proyecto de Informe) manifiesta la Sindicatura que se podía realizar la prórroga de acuerdo con la disposición adicional 1ª y con el artículo 16 de la Ley 12/1987, que regula el transporte de viajeros por carretera mediante vehículos a motor, pero no se podía supeditar a la realización de un Plan de mejoras. Esta afirmación es del todo cuestionable bajo el punto de vista jurídico, ya que, si se acepta que el contrato puede ser prorrogado sin ninguna condición ni variaciones en las prestaciones, más se tiene que aceptar que esta prórroga vaya acompañada de una modificación de las prestaciones del contratista aceptadas voluntariamente por este, lo que, en definitiva, repercute en la mejora del servicio durante el tiempo de la prórroga. Efectivamente, tanto el artículo 74 del Decreto 923/1965, del texto articulado de la Ley de Contratos del Estado, como el artículo 164 de la Ley 13/1995, de contratos de las Administraciones Públicas, como el actual artículo 258 de la Ley 30/2007, de 30 de octubre, de contratos del sector público, admiten las prórrogas de los contratos acompañadas de medidas de modificación del contenido de las prestaciones basadas en razones de interés público.

22.2.

En el primer párrafo de la página 83 se escribe:

Debido a la antigüedad de la concesión inicial, ejercicio 1983, y de las múltiples modificaciones del contrato durante los veinticinco años de duración, no se ha verificado si ese importe pagado se ajusta a los datos del contrato inicial más las posteriores modificaciones.

Si entendemos que, de acuerdo con los argumentos recogidos en el punto 22.1 de la presente alegación, la concesión de la prórroga era legal, la comprobación de la liquidación del ejercicio 2008 debía realizarse en función de las cláusulas contractuales recogidas en la formalización de dicha prórroga.

22.3.

En relación con la afirmación contenida en la pág. 83 de que

La EMT no conserva los datos de horas y kilómetros, por lo que no se han podido validar los kilómetros y horas útiles aplicados en la liquidación del déficit del servicio del ejercicio 2008.

remitimos nuevamente a la alegación 1.

Alegación 23

Apartado 3.1.2. Observaciones de legalidad. Personal, punto 2, pág. 86

El proyecto de informe de la Sindicatura de Cuentas observa que la RPT:

- a) No describe las características esenciales del puesto, entre ellas la forma de provisión, ni las funciones atribuidas.
- b) No incluye al personal eventual al servicio de la EMT.
- c) Incluye el complemento específico máximo de los diferentes puestos, cuando en la práctica son varios para cada nivel, de modo que el importe percibido por el personal no se ajusta al que indica la RPT.
- d) No se tiene evidencia de la exposición al público de la RPT.
- e) La plantilla de personal no se ha publicado ni en el BOP ni en el DOGC.

Con relación a estas observaciones se formulan las siguientes alegaciones:

- a) La RPT contiene una serie de características esenciales de los puestos de trabajo: denominación puesto; grupo; nivel; complemento específico; régimen jurídico; número de efectivos; ocupación. En el expediente administrativo se incorpora la ficha de descripción de cada puesto, donde constan: código del puesto; identificación (área, denominación puesto y tipología de puesto de mando, base o singular; dedicación horaria; funciones genéricas del puesto y enumeración de las funciones; condiciones de trabajo; requisitos del puesto (titulación y otros); y méritos relevantes para la provisión. Entendemos que este contenido se ajusta a las previsiones legales, si se tiene presente que el instrumento aprobado está a medio camino entre un catálogo de puestos de trabajo y una RPT completa. En cuanto al sistema de provisión, la EMT aplica los sistemas ordinarios de provisión –concurso y libre designación–, de acuerdo con lo establecido por la legislación de función pública vigente para los puestos adscritos a funcionarios públicos.
- b) Las plazas de personal eventual constaban en la plantilla de personal aprobada y publicitada en el BOP y en el tablón de anuncios junto con el presupuesto del año 2008. Los puestos de trabajo de este tipo de personal no figuraban en la RPT del año 2008, pero ya se ha procedido a su inclusión durante el año 2010.
- c) El complemento específico que figura en la RPT es el correspondiente a cada puesto de trabajo y es el mismo que percibe el empleado que lo ocupa. Además, se da la circunstancia de que la cuantía del complemento específico es la misma para todos los puestos con el mismo grupo/subgrupo de titulación y nivel, como se comprueba con mayor detalle en las tablas salariales de 2008 que formaban parte del expediente de aprobación del presupuesto y la plantilla.
- d) En cuanto a la exposición al público de la RPT, se elevó el expediente y la propuesta correspondiente al órgano competente (Consejo Metropolitano) para su aprobación; la propuesta de aprobación se incluyó en el orden del día de la sesión del día 18/12/2008 con el tiempo reglamentario suficiente para la consulta o revisión.
- e) En el BOP del día 10 de noviembre de 2007 se publicó el anuncio de la aprobación inicial del presupuesto 2008 de la entidad, integrado por el presupuesto y la plantilla de personal, y en el BOP del día 22 de diciembre de 2007 se publicó el de la aprobación definitiva.

Alegación 24

Apartado 3.1.2. Observaciones de legalidad. Personal, punto 3, pág. 87

En el ejercicio 2008 fue creado y nombrado el cargo eventual de director de Servicios de Gestión, Organización y Planificación, respecto al cual el proyecto de informe de la Sindicatura observa que:

- a) El nombramiento se hizo por decreto de Presidencia cuando el órgano competente era el Pleno u órgano máximo de la entidad local, según el art. 9 del Decreto 214/1990.
- b) Este puesto no existía en la plantilla de personal de 2008 y no existe ningún acuerdo de aprobación de su retribución, lo cual supone vulnerar el art. 304.1 del Decreto legislativo 2/2003.

Con relación a estas observaciones se formulan las siguientes alegaciones:

- a) Según el art. 306 del Decreto legislativo 2/2003, el personal eventual que ocupa puestos de personal directivo es nombrado por el Pleno u órgano máximo de la entidad a propuesta del presidente. El nombramiento se produjo por Decreto de Presidencia de 16 de abril de 2008 con efectos del día 16 de junio de 2008 y, previo informe favorable de la Comisión Informativa, quedó enterado el Consejo Metropolitano en la sesión de 8 de mayo de 2008, con anterioridad a la toma de posesión que se produjo en la fecha establecida en el Decreto de nombramiento, el día 16 de junio de 2008. En resumen, el Consejo Metropolitano, órgano competente para el nombramiento del personal eventual de carácter directivo, conoció y ratificó el nombramiento con anterioridad a su efectividad. La intervención del secretario en los dos actos mencionados y el sometimiento del Decreto al conocimiento y acuerdo del Consejo Metropolitano ponen de manifiesto el convencimiento de que el procedimiento se llevó a cabo siguiendo todas las previsiones legales.
- b) El puesto de director de Servicios de Gestión, Organización y Planificación es fruto de una reestructuración administrativa y no supuso un incremento de los puestos de personal eventual, de forma que tenía dotación presupuestaria suficiente. Se informó de esta reestructuración a la Comisión de Relación de puestos de trabajo de fecha 19/6/2008. La retribución de este puesto es la correspondiente al personal eventual con puesto de director, aprobada por el Consejo Metropolitano al inicio del mandato e incrementada un 2% para el año 2008, en cumplimiento de lo que establece el art. 304.1 del Decreto legislativo 2/2003.

Alegación 25

Apartado 3.1.2. Observaciones de legalidad. Personal, punto 4, pág. 87

Según el proyecto de informe de la Sindicatura, las retribuciones del personal eventual de asesoramiento se incrementaron un 9% y las del personal eventual directivo, un 12%.

Con relación a esta observación hay que poner de manifiesto que las retribuciones del personal eventual, tanto en puestos de confianza o asesoramiento como en puestos directivos, correspondientes al año 2008, se incrementaron un 2% tal y como se hace constar en el documento (pág. 101 expediente) que forma parte del expediente de aprobación del Presupuesto y Plantilla.

Alegación 26

Apartado 3.1.2. Observaciones de legalidad. Personal, punto 5, pág. 87

El proyecto de informe observa que el Acuerdo de condiciones de trabajo para el personal funcionario y el convenio colectivo del personal laboral de la EMT para los ejercicios 2007-2011 presenta las siguientes incidencias:

- a) Las pagas extraordinarias satisfechas al personal incluyen el total de las retribuciones básicas y complementarias, contraviniendo el art. 22 LPGE 2008.
- b) La redacción del art. 7.10 del Acuerdo de condiciones de trabajo no se ajusta al art. 27.1 del Decreto 214/1990.
- c) La jornada de trabajo del personal es inferior a la legalmente prevista, mientras que el número de días de asuntos personales supera el máximo legal.
- d) El art. 13 establece permisos retribuidos por antigüedad no contemplados en la legislación vigente.

Respecto a las observaciones manifestadas se alega lo siguiente:

- a) Las pagas extraordinarias del año 2008 incorporaban la totalidad del complemento específico porque se entendía que se ajustaba a la legislación vigente. Concretamente, el art. 22.Tres de la Ley 51/2007, de 26 de diciembre, de Presupuestos generales del Estado para el año 2008, tras autorizar un incremento adicional del total de las retribuciones de los funcionarios y de la masa salarial del personal laboral del 1% establecía que: *“Estos aumentos retributivos se aplicarán al margen de las mejoras retributivas conseguidas en los pactos o acuerdos previamente firmados por las diferentes Administraciones Públicas en el marco de sus competencias”*, párrafo que respondía precisamente a la voluntad del legislador de permitir mantener las pagas íntegras en aquellas administraciones públicas en que se venía haciendo con anterioridad y que, por este motivo, ya ha desaparecido de la LPGE actual.
- b) Tenemos que poner de relieve que el art. 7.10 del Acuerdo de condiciones de trabajo prevé la revisión con carácter facultativo y con respeto a lo establecido en la regulación estatal sobre retribuciones. Al negociar el Acuerdo, en ningún momento se planteó la posibilidad de revisar el complemento específico de los puestos de trabajo como una aplicación de las circunstancias previstas en el art. 27.1 del Decreto 214/1990 para la determinación singular del complemento específico de cada puesto, sino como una adecuación de la curva retributiva de referencia como indicativo de la política retributiva de la EMT. En cualquier caso esta posibilidad no se ha hecho efectiva y se ha evitado así la confrontación con la legislación sobre retribuciones y su incremento.
- c) La jornada de trabajo debe ser aprobada por cada administración pública, más aún a partir de la aprobación de la Ley 7/2007, del Estatuto Básico del empleado público; lo cual se reconoce jurisprudencialmente. En cuanto a los días de asuntos personales, entendemos que el EBEP establece el derecho de los funcionarios a unos permisos; derecho que no puede ser aminorado pero sí mejorado en cada entidad local en particular.
- d) En cuanto a los permisos por antigüedad, la EMT ha aplicado lo establecido en el acuerdo de condiciones de trabajo vigente. Entendemos que las pre-

visiones del acuerdo en este punto se pueden considerar adecuadas al ordenamiento legal vigente, ya que la LEBEP es posterior a la firma del acuerdo; además, estaríamos ante un derecho que debe concretarse y se puede mejorar en cada entidad local.

Alegación 27

Apartado 3.1.2. Observaciones de legalidad. Personal, punto 6, pág. 88

En el proyecto de informe se manifiesta que las declaraciones de intereses deberían publicarse, al menos, una vez al año, de acuerdo con el artículo 75 de la Ley 7/1985, reguladora de las bases de régimen local, cosa que la EMT no ha llevado a cabo.

Dicho artículo de la Ley 7/1985 establece que *“las declaraciones anuales de bienes y actividades serán publicadas con carácter anual y, en todo caso, en el momento de finalización del mandato, en los términos que fije el Estatuto municipal.”*

La redacción literalmente contradictoria e incongruente de este artículo determina, por lo visto, que la publicación debe efectuarse *en todo caso* antes de la finalización del mandato, lo que excluye la obligatoriedad de la publicación anual, que, por otra parte, no tiene ningún sentido si la declaración no ha tenido enmiendas.

En último término, el artículo remite la publicación a los *“términos que fije el estatuto municipal”* y este aspecto no ha sido desarrollado por ninguna norma estatutaria o reglamentaria posterior, de manera que esta es una obligación sin contenido que precisa para su efectividad un desarrollo normativo hasta ahora inexistente.

La legislación municipal y de régimen local de Cataluña no prevé la necesidad de esta publicación en el artículo 163 del Decreto legislativo 2/2003, de 28 de abril.

Alegación 28

Apartado 3.1.2. Observaciones de legalidad. Personal, punto 7, pág. 88

Según el proyecto de informe de la Sindicatura de Cuentas:

- a) En 2008 había nueve puestos de personal eventual –seis de asesoramiento especial y tres de carácter directivo– no incluidos en la RPT.
- b) Había un asesor especial de la Gerencia como personal eventual, con una remuneración de 25.850,58€, sin formar parte de la RPT ni de la plantilla de personal.

Con relación a las observaciones anteriores se alega:

- a) Como se ha dicho anteriormente, en la RPT no constaban los puestos de trabajo de personal eventual, dado que el instrumento elaborado y aprobado no era una RPT completa, sino un instrumento a medio camino entre un catálogo y una relación de puestos de trabajo. A partir del año 2010 se ha procedido a incorporar esos puestos a la RPT. Todos los puestos de personal eventual tenían la dotación presupuestaria correspondiente, según consta en el documento Certificado.
- b) Respecto a este apartado y según consta en la documentación del expediente correspondiente, no es un asesor especial de Gerencia. Se trata de un cargo

electo que se incorpora al régimen de dedicación parcial de acuerdo con lo que regula la normativa correspondiente y en base a las especificaciones que constan en el informe de la Secretaría General.

Alegación 29

Apartado 3.1.2. Observaciones de legalidad. Personal, punto 8, pág. 88

El proyecto de informe observa que el complemento de productividad no se ajusta a lo establecido en los art. 171 y 172 del Decreto 214/1990.

Con relación a esta observación hay que alegar que el complemento de productividad se retribuye de acuerdo con lo establecido en el art. 7.3 del Acuerdo de condiciones de trabajo. En su aplicación, el complemento tiene dos componentes:

- a) Un componente en función del cumplimiento efectivo de la jornada y el horario por parte de cada empleado, de devengo mensual según el cumplimiento de estos factores. Dichos factores de asistencia y puntualidad tienen el carácter objetivo requerido por el art. 172.1 del Decreto 214/1990 y han sido reconocidos jurisprudencialmente como parámetros para cuantificar el complemento de productividad, si bien no con carácter exclusivo, entendiéndose que tienen relación directa y son indicativos del rendimiento de los empleados.
- b) Un segundo componente retribuye el especial rendimiento, la actividad extraordinaria y el interés o iniciativa de cada empleado, y se hace efectivo siempre que no exista un informe desfavorable del responsable de la unidad de adscripción del empleado.

Así pues, la cuantía satisfecha a cada empleado por cada uno de los componentes mencionados es la que se deduce de los criterios establecidos en el art. 7.3 del Acuerdo de condiciones de trabajo vigente.

Alegación 30

Apartado 3.1.2 Observaciones de legalidad. Contratación administrativa. Contratación inicial, punto 12, pág. 89

El informe de auditoría en relación con los criterios de valoración fijados en los pliegos pone de manifiesto una falta de concreción de qué aspectos o consideraciones debe seguir la mesa de contratación para otorgar la puntuación a las ofertas de los licitadores, y afirma que eso supone una infracción al principio de objetividad en la contratación administrativa.

Los pliegos examinados, conforme al artículo 86 del Texto Refundido de la LCAP, cuya rúbrica es: "criterios para la adjudicación del concurso", establecen los criterios objetivos que servirán de base para la adjudicación por orden decreciente de importancia y la ponderación atribuida a cada uno, es decir, la puntuación máxima que se puede obtener por cada criterio.

La norma aplicable a estos contratos nada dice en relación con esta carencia expresada por la auditoría. No establece la LCAP que los pliegos deban incluir los aspectos y consideraciones que la mesa de contratación tendrá en cuenta para que una oferta obtenga la máxima puntuación. Por el contrario, en su artículo 88, cuando ha-

bla de la adjudicación de los contratos sí que establece que la mesa, al elevar la propuesta de adjudicación al órgano de contratación, lo hará mediante acta que recogerá en todo caso la ponderación de los criterios indicados en los pliegos de cláusulas administrativas particulares. En consecuencia, será la mesa la que, previamente a la propuesta de adjudicación, explicará y justificará su valoración y la ponderación que ha llevado a cabo de los criterios fijados en los pliegos. En ningún caso la LCAP establece en su articulado que los pliegos deben contener los criterios objetivos a seguir para obtener la puntuación concreta de cada oferta, salvo los criterios cuya puntuación se obtenga en aplicación de una fórmula. En estos casos la fórmula se incluirá en los pliegos. Para el resto de los casos, el pliego no tiene que explicitar los criterios de ponderación que la mesa seguirá para valorar las ofertas en su conjunto y que, de acuerdo con la normativa aplicable a los contratos auditados, los aspectos técnicos y los aspectos económicos de las ofertas se valoraban de forma conjunta y no de forma separada como en la actualidad.

De todo lo expresado anteriormente cabe entender que, si se cumplen las premisas siguientes:

- los pliegos fijan los criterios objetivos que servirán de base para la adjudicación y la puntuación máxima que se le atribuye a cada uno, y
- los criterios que deben valorarse mediante fórmula matemática, esta se incluye en los mismos pliegos
- y el informe de valoración y propuesta de adjudicación de la mesa de contratación recoge y justifica la ponderación de esos criterios

se está cumpliendo con los artículos 85 y 88 de la LCAP y no supone una vulneración del principio de objetividad en la contratación administrativa. Es la mesa de contratación la que tiene la obligación de actuar bajo este principio al aplicar los criterios objetivos fijados en los pliegos para valorar las ofertas.

Alegación 31

Apartado 3.1.2 Observaciones de legalidad. Contratación administrativa. Contratación inicial, punto 13, pág. 89

1. En cuanto a que los pliegos no establecen el importe de licitación, el artículo 85 de la LCAP al establecer los supuestos de aplicación del concurso en su apartado a) determina que se adjudicarán mediante concurso aquellos contratos cuyo presupuesto no haya podido establecer previamente la Administración y tenga que ser presentado por los licitadores. El artículo 67.2 de la LCAP, que regula el expediente de contratación, establece que se incorporará al expediente la aprobación del gasto, salvo el supuesto previsto en el artículo 85 a) mencionado anteriormente. En este mismo sentido, el artículo 69 de la LCAP establece que, junto con la aprobación del expediente de contratación, la misma resolución comprenderá la aprobación del gasto, salvo en el supuesto previsto en el artículo 85 a), es decir, que no se haya podido fijar el presupuesto previamente.

En consecuencia, la ley contempla la posibilidad de licitar la adjudicación de contratos sin establecer un tipo de licitación en los supuestos en los que la administración no haya podido establecer previamente el presupuesto, lo que se justifica y esta justificación se incorpora al expediente. En estos casos la norma establece que la forma de adjudicación será mediante concurso.

2. La posibilidad de prórroga no figura en los anuncios de licitación:

Además de lo que se ha expuesto en la alegación 20.1, se puede añadir:

La regulación de la prórroga y su plazo figura en los pliegos que han estado a disposición de todos los interesados. En consecuencia, no existe ninguna vulneración de los principios de igualdad y concurrencia. Además, aunque este extremo no conste expresamente, en todos los anuncios figura una remisión a los pliegos para obtener más información de la que en el propio anuncio se hace constar.

Alegación 32

Apartado 3.1.2 Observaciones de legalidad. Contratación administrativa. Ejecución de los contratos y prórrogas. Punto 14, pág. 90, 91 y 92

En este apartado, la Sindicatura formula una serie de observaciones sobre la base de considerar que se han producido modificaciones o prórrogas que por su carácter esencial o sustancial exigían nuevas licitaciones.

Ahora bien, desde nuestro punto de vista no se producen estos supuestos defectos ya que:

i) el contrato de gestión de servicios públicos tiene unas singularidades especiales que lo distinguen del resto de los contratos administrativos típicos (obras, suministros o servicios): larga duración, sumisión a la llamada cláusula de progreso, principio de adaptabilidad y mutabilidad, relación de especial intensidad con el contratista como colaborador de la administración, etc. Estas peculiaridades hacen que los criterios a aplicar para las modificaciones de esta tipología contractual deban tener un mayor grado de flexibilidad que en los otros contratos y sin que sea admisible efectuar una interpretación restrictiva de las normas relativas a las modificaciones contractuales.

La importancia del *ius variandi*, los principios de continuidad y adaptabilidad, propios del régimen jurídico del servicio público de transporte de viajeros a prestar, permite que la administración pueda modificar las condiciones de prestación fijadas contractualmente en la forma y medida en que sean necesarias según las circunstancias del momento y la evolución de las necesidades de transporte de la población.

ii) aparte de la legislación de contratos hay que tener también en cuenta la normativa de transportes –legislación especial sobre la materia– que otorga amplia discrecionalidad y contempla un amplio abanico de circunstancias para la modificación de los contratos de gestión indirecta (art. 18 de la Ley catalana 12/1987 y especialmente los art. 57 a 63 del Decreto 319/1990 por el que se aprueba el Reglamento de dicha ley, con relación a lo establecido en los artículos 6 y 8 del Decreto).

En esta normativa se contempla que las modificaciones pueden ser de oficio, a instancias del contratista o incluso de los usuarios, y que se pueden efectuar tanto las previstas en los pliegos como también ampliar, reducir y sustituir los tráficos o itinerarios que sean necesarios o convenientes para una mejor prestación del servicio, respetando siempre el equilibrio económico de la concesión.

iii) también hay que tener presente que según lo previsto en los artículos 229, 235, 238 y 248 a) del Decreto 179/1995, de 13 de junio, por el que se aprueba el Reglamento de obras, actividades y servicios de los entes locales de Cataluña (ROAS) – este último también de aplicación a los contratos de gestión interesada conforme establece el artículo 269 del ROAS–, la administración pública puede ordenar discrecionalmente las modificaciones que el interés público exige y, entre otras cuestiones, la variación de la calidad, cantidad, tiempo o lugar de las prestaciones en que consiste el servicio y la alteración de la retribución del concesionario, así como que en caso de extinción del contrato, el contratista debe prestar el servicio hasta que otro se haga cargo de su gestión, para garantizar su continuidad.

iv) Las modificaciones en los contratos de gestión de servicios públicos (en el marco del RDL 2/2000) son posibles siempre que vayan destinadas a cubrir necesidades de interés público; que respondan a nuevas necesidades, a causas previstas en los pliegos o a causas imprevistas; que se justifique su necesidad en el expediente y que no afecten a las condiciones esenciales del contrato.

En consecuencia resulta importante discernir qué constituye una “condición esencial”. Como dice la Junta Consultiva de Contratación en su Informe 43/08, de 28 de julio, es un concepto jurídico indeterminado que requiere ser evaluado en cada caso, y añade que según el tipo contractual de que se trate ciertas condiciones pueden ser consideradas como esenciales en un contrato y no serlo respecto a otro tipo contractual diferente. Por ello, para determinar si una modificación es esencial o no debería acreditarse que su conocimiento previo habría podido influir en la concurrencia de otros licitadores o en las ofertas presentadas. Pero esta, en nuestro caso, es una hipótesis no probada.

v) El artículo 202 de la vigente LCSP nos dice que no tendrán la consideración de modificados las ampliaciones del objeto del contrato que no puedan integrarse en el proyecto inicial, lo cual implica, *a contrario sensu*, que aquellas que se pueden integrar no son modificados.

En el caso de la prestación del servicio del transporte público urbano de viajeros de la EMT la ejecución de cada uno de los diferentes contratos implica la gestión permanente y continuada de una red compleja de líneas de transporte en un ámbito territorial concreto, denso y altamente poblado que está en constante evolución y que debe dar, día tras día, adecuada respuesta y satisfacción a las necesidades de transporte público de los ciudadanos de los municipios metropolitanos a los que debe servir.

Eso implica que cuando se producen modificaciones en un contrato (transporte de viajeros en un ámbito territorial), estas deben integrarse forzosamente en el servicio tal y como se está prestando, ya que tendrán que convivir armoniosa, sincronizada y pacíficamente con la densa red de líneas de transporte urbano ya preexistentes.

La aplicación de los estrictos criterios de la Sindicatura sobre la cuestión podría comportar que en el seno de cada una de las redes integrales de transporte definidas en cada contrato prestasen servicio diferentes operadores del transporte, lo cual seguro que comprometería la eficacia, la eficiencia y la calidad del servicio.

En consecuencia, y en referencia a la ejecución de contratos y prórrogas, se manifiesta lo siguiente:

a) modificación de la cláusula de incentivos y penalizaciones de la calidad del servicio

Se afirma, en relación con el expediente de modificación 307/02, que no son de interés público, ni de restablecimiento del equilibrio económico del contrato y además que se ha hecho a instancia de TUSGSAL.

Ya hemos visto que nada impide las modificaciones a instancia del contratista y eso no quiere decir que no sean de interés público. La modificación se aprobó sobre la base de los informes técnicos emitidos por los servicios de la Entidad y la Sindicatura no puede limitarse a decir simplemente que según su criterio no existen razones de interés público sin rebatir el razonamiento de los técnicos y servicios expertos y especializados de la EMT.

En cuanto a la posible vulneración del principio de riesgo y ventura, hay que decir que en aquellos contratos en los que la normativa obliga al equilibrio financiero, y en su caso, al reequilibrio, el riesgo y ventura del empresario prácticamente desaparece y resulta inexistente, ya que existe la obligación de la administración pública titular del servicio de compensar económicamente al contratista por razón de las modificaciones que se introduzcan en la prestación del servicio y que incrementen los gastos o disminuyan los ingresos.

b) modificaciones de itinerarios y/o frecuencias de líneas existentes o creación de nuevas líneas

Como reconoce la propia Sindicatura estas modificaciones se prevén en los Pliegos y ya hemos dicho antes que la normativa específica de transportes en general y la de los contratos de gestión interesada en particular permiten una amplia flexibilidad en materia de modificaciones contractuales así como la incorporación progresiva de los cambios que sean adecuados para la mejor prestación del servicio. La ampliación de elementos cuantitativos del contrato inicial (p. ej. kilómetros) no permite analizar el conjunto de las sucesivas modificaciones como si se tratase de una modificación única, ya que es evidente que las modificaciones irán apareciendo en función de la aparición de las nuevas necesidades o de causas no previstas, existiendo una amplia discrecionalidad de la administración limitada solo por la justificación de la concurrencia del interés público.

El hecho de que a consecuencia de sucesivas modificaciones se haya incrementado de forma sustancial el número de kilómetros no significa que estemos ante una modificación sustancial del contrato si responden a una mejora del servicio. Y en este sentido, cualquier mejora del servicio es de interés público, sin que la Sindicatura haya demostrado lo contrario.

Es competencia de la EMT garantizar la eficiencia del servicio público del transporte de viajeros y eso conlleva la necesidad de articular una gestión operativa flexible y eficaz. Y la experiencia demuestra que no es posible gestionar eficazmente una red compleja de transporte urbano en un ámbito territorial concreto (itinerarios, frecuencias, vehículos, horarios, etc.) si en la prestación del servicio intervienen simultáneamente diferentes operadores.

Incluso el caso de creación de nuevas líneas no podrá ser objeto de adjudicación separada si se tienen que insertar funcionalmente en la red territorial de líneas preexistente. Solo sería lógica la licitación separada si tienen autonomía funcional y no generan interferencias en dicha red y, además, entidad propia suficiente para permitir una explotación económicamente independiente, circunstancias que no se dan en los casos analizados.

c) contratos prorrogados

Ante la afirmación de la Sindicatura de que en la prórroga, el contrato debe seguir rigiéndose por las condiciones o cláusulas iniciales, hay que oponer precisamente que una de las razones para prorrogar es precisamente la existencia de alguna modificación o que es el instrumento utilizado para recuperar el equilibrio económico financiero que se ha visto alterado por determinadas circunstancias o para compensar la implementación de determinadas medidas de innovación y mejora.

Todos los argumentos expuestos sobre las modificaciones del contrato de gestión de servicios públicos son plenamente aplicables a las prórrogas, con la única limitación de la duración máxima del contrato, prórrogas incluidas.

El propio Consejo de Estado, en algunos dictámenes (4709/98 o 975/2002) ha aceptado que la prórroga contractual puede ser un instrumento válido para mantener el equilibrio económico alterado por el *ius variandi*.

d) Publicidad de las modificaciones

En cuanto a la publicidad de las modificaciones, la normativa de contratación aplicable a los contratos que nos ocupan no establece que las modificaciones deban publicarse en los diarios oficiales. En consecuencia, no existe ninguna irregularidad en este sentido ni vulneración de la norma.

Alegación 33

Apartado 3.1.2. Observaciones de legalidad. Contratación administrativa, punto 15, pág. 92

Nos remitimos a las argumentaciones expuestas en las alegaciones 19.4, 19.6, 19.7, 20.3, 20.4, 21.2, 21.4 y 21.5.

Alegación 34

Apartado 3.1.3. Observaciones de control interno, punto 2, pág. 92

Apartado 3.2.3. Recomendaciones de control interno, punto 1, pág. 96

La inclusión de la EMT como asegurada en la póliza de seguros de responsabilidad civil contratada por la MMAMB (hecho reconocido por la Sindicatura) implica su condición de beneficiaria en caso de siniestro.

El seguro de edificios contratado por la MMAMB incluye a la EMT como asegurada, lo que implica su condición de beneficiaria en caso de siniestro.

[Firma del presidente de la Entidad]

Barcelona, 23 de febrero de 2011

5. RESPUESTA A LAS ALEGACIONES

Una vez revisadas las alegaciones presentadas por la Entidad Metropolitana del Transporte, se aceptan las alegaciones 4, 12, 26.d y 34. Se aceptan, también, de forma parcial las alegaciones 2, 5, 10, 19.4, 25. En último lugar, se efectúan comentarios y/o matizaciones a las alegaciones 1, 10, 19.4, 19.5, 20.1, 20.3, 21.1, 21.2, 21.6, 22.1, 22.3 y 26.b.

A continuación se explican las alegaciones que se aceptan:

- Alegación 4: se acepta la alegación, porque los 4,86 M€ corresponden a la liquidación del contrato-programa correspondiente al ejercicio 2007, liquidado en el ejercicio 2008. Por esta razón, no se podía prever en el presupuesto del ejercicio 2008. Lo que está previsto en el presupuesto definitivo de la EMT para el ejercicio 2008 corresponde a lo que se preveía cobrar para el ejercicio 2008 en concepto de aportación de la ATM, de acuerdo con el contrato-programa. A pesar de que ambas cuantías provienen de la ATM, estamos ante dos conceptos diferentes: El primer caso se trata de la previsión que hace la EMT respecto a la cifra que cobrará en el ejercicio 2008, conforme al contrato-programa. Se trata de una previsión de 78,69 M€, de la que finalmente se reconocieron derechos por 74,41 M€. El segundo caso corresponde al importe de la liquidación del ejercicio 2007, que se incorpora en el presupuesto del ejercicio 2008 como generación de crédito, puesto que se conoce el importe final de la liquidación.
- Alegación 12: se acepta la alegación, porque se trata de cuentas restringidas de recaudación de las que dispone la entidad colaboradora para incluir los ingresos recaudados, entre el momento de la recaudación y el momento del traspaso en la cuenta operativa de la entidad (habitualmente se realiza de forma quincenal). No son cuentas corrientes de la EMT.
- Alegación 26.d: se acepta que desde la entrada en vigor del Estatuto básico del empleado público están previstos los permisos por antigüedad.
- Alegación 34: se acepta la alegación, puesto que la EMT sería la beneficiaria en caso de siniestro.

Las alegaciones que se aceptan de forma parcial son las siguientes:

- Alegación 2: se acepta de forma parcial la alegación. Efectivamente, las dos memorias incluyen la información que detalla la entidad en la alegación. Mientras que la memoria justificativa del coste y rendimiento de los servicios públicos se considera que recoge la información que se solicita en el TRLRHL, la Memoria sobre cumplimiento de objetivos debería recoger inicialmente los objetivos previstos por la entidad y efectuar su seguimiento, para verificar su cumplimiento.
- Alegación 5: el importe cobrado en concepto de regularización por las devoluciones de IVA como consecuencia de la sentencia del Tribunal de Justicia de la Unión Europea,

efectivamente se tiene que incorporar al presupuesto del ejercicio 2007, pero no como Incorporación de remanente, sino como crédito extraordinario.

- Alegación 10: se acepta el hecho de que se trata de 46 autobuses y no de 48, como se menciona en el proyecto de informe.
- Alegación 19.4: se acepta la segunda parte de la alegación, cuando menciona que la Sindicatura está comparando coste del personal indirecto con horas del personal directo. Efectivamente, si fuese así, se trataría de una comparación no homogénea. Se trata de un error de redacción que hay que modificar: donde dice “el incremento del coste de este personal ha sido del 46%”, debería decir “el incremento de horas de este personal ha sido del 46%”, y, por lo tanto, se modifica el cuerpo del informe.
- Alegación 25: se acepta la alegación de forma parcial. El nuevo Pleno de la corporación, acogiendo al artículo 104 de la Ley 7/1985, de 2 de abril, reguladora de las bases del régimen local, y coincidiendo con el inicio del mandato, derivado de las elecciones municipales de 2007, determinó unas nuevas retribuciones para el personal eventual. Partiendo de estas nuevas retribuciones, el incremento efectivo para 2008 fue del 2%. Aun así, los nombramientos de los funcionarios, su régimen de retribuciones y su dedicación no se publicaron en el BOP, tal y como establece el mismo artículo.

En cuanto al resto de las alegaciones, no se ha alterado el texto del informe por entender que las alegaciones enviadas son explicaciones que confirman la situación descrita en el informe, o porque contienen informaciones que no se corresponden con los hechos analizados o porque no se comparten los juicios expuestos. No obstante, en las siguientes alegaciones se quiere efectuar algún comentario o matización:

- Alegaciones 1, 19.5, 21.6 y 22.3: en las alegaciones la entidad dice que sí que se conservan los datos de horas y kilómetros realizados por los mencionados servicios, y que esta información, detallada por servicio, por línea y por mes, se guarda en ficheros informáticos y consta en los expedientes de liquidación.

Sin embargo, en respuesta a las preguntas planteadas en la realización del trabajo de campo, la entidad respondió por escrito lo siguiente: “El cálculo de comprobación de las horas y kilómetros facilitados por el operador se hizo en su día en base a la oferta teórica de servicio del año, pero no se conservan. Su reproducción puede ser muy costosa en tiempo (e incluso imposible), ya que habría que buscar los cuadros de horarios, de expediciones y las longitudes de líneas de 2008, de las que no se conservan históricos de forma sistemática.”

- Alegación 10: en cuanto a la tabla que se envió a los técnicos de la Sindicatura, en la que se especifica la situación de estos vehículos, hay que destacar que no coincide con la tabla que transcribe la entidad en las alegaciones. En la tabla que se recibió en el momento del trabajo de campo, la situación de todos los vehículos era de pendiente de

baja definitiva. Por lo tanto, a pesar de que se valora muy positivamente la tarea realizada *a posteriori* por el traspaso a baja definitiva de los cuarenta y seis vehículos, no se modifica el cuerpo del informe por corresponder a un hecho posterior.

- Alegación 19.4: cuando en el proyecto de informe se habla de absentismo laboral se hace referencia al aumento de horas de representación sindical puesto que Tusgsal ha superado los quinientos trabajadores y, por lo tanto, el comité de empresa se amplía en cuatro miembros, que no se acepta por entender que las modificaciones en la estructura de Tusgsal no tienen por qué incidir en el coste del servicio contratado por la EMT.
- Alegaciones 20.1 y 21.1: efectivamente, el Real decreto 1098/2001, que es el vigente en el momento de licitación del contrato, en el modelo de anuncio de licitación solo hace referencia al plazo de ejecución del contrato. Ahora bien, cabe mencionar que el plazo de ejecución de un contrato debe incluir la posibilidad de prórroga, a efectos de su conocimiento y consideración por parte de todos los licitadores. Hay que decir que en este sentido se pronunció la Junta Consultiva de Contratación Administrativa de la Generalidad en su informe 4/1999, de 30 de septiembre.
- Alegación 20.3: hay que destacar que en el contrato inicial firmado el 7 de septiembre de 2006 entre las partes, los cálculos están hechos, tal y como se menciona en la nota (1) del contrato: Coste para un promedio ponderado diario de setenta vehículos. Estos datos son los que se han utilizado en el cálculo de la Sindicatura.
- Alegación 21.2: la entidad hace referencia a la modificación del compromiso de viajeros, ya que en el contrato solo se preveía por cuatro años. La Sindicatura está totalmente de acuerdo con esta actualización, pero no con la actualización del sistema de incentivos y penalizaciones, ya que se trata de una modificación de una de las condiciones principales del contrato inicial.
- Alegación 22.1: la entidad señala que no ha aplicado el Decreto 128/2003 de forma directa, cuestión que la Sindicatura tiene claro ya que había pasado el plazo de aplicación de ese Decreto, y así lo expresa en el proyecto de informe. La cuestión de fondo aquí es que en la prórroga no se pueden modificar las condiciones esenciales del contrato. El mismo informe 4/1999, de la Junta Consultiva de Contratación Administrativa, antes mencionado, dice que la prórroga solo debe modificar el elemento del contrato que hace referencia a la duración de este.
- Alegación 26.b: la EMT argumenta que no se ha hecho uso de la revisión facultativa de las condiciones de trabajo a que se refiere el artículo 7.10 del Acuerdo de condiciones de trabajo. A pesar de que la Sindicatura está de acuerdo con esta afirmación, lo que se observa no es este hecho, sino que la redacción de dicho artículo del Acuerdo no se ajusta al artículo 27.1 del Decreto 214/1990.

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: diciembre de 2011

Depósito legal de la versión encuadrada
de este informe: B-42399-2011