

INFORME 6/2009

AUTORIDAD
DEL TRANSPORTE
METROPOLITANO
(ATM)
EJERCICIO 2005

INFORME 6/2009

**AUTORIDAD
DEL TRANSPORTE
METROPOLITANO
(ATM)
EJERCICIO 2005**

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

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

CERTIFICADO:

Que en Barcelona, el día 31 de marzo de 2009, reunido el Pleno de la Sindicatura de Cuentas, bajo la presidencia del síndico mayor, el Excmo. Sr. D. Joan Colom Naval, con la asistencia de los síndicos don Alexandre Pedrós Abelló, don Jordi Pons Novell, don Enric Genescà Garrigosa, don Agustí Colom Cabau, don Ernest Sena Calabuig y don Jaume Amat Reyero, actuando como secretaria la secretaria general de la Sindicatura, doña Montserrat Vendrell Tornabell, y como ponente el síndico don Enric Genescà Garrigosa, previa deliberación se acuerda aprobar el informe de fiscalización 6/2009, relativo a la Autoridad del Transporte Metropolitano (ATM), ejercicio 2005.

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

Barcelona, 21 de abril de 2009

[Firma]

Vº Bº
El síndico mayor

[Firma]

Joan Colom Naval

ÍNDICE

ABREVIACIONES.....	7
1. INTRODUCCIÓN	9
1.1. INTRODUCCIÓN AL INFORME	9
1.1.1. Mandato legal.....	9
1.1.2. Objeto y alcance material.....	9
1.1.3. Alcance temporal y metodología.....	10
1.2. INTRODUCCIÓN AL ENTE FISCALIZADO.....	10
1.2.1. Constitución y naturaleza jurídica.....	10
1.2.2. Objeto social y funciones	11
1.2.3. Actividad de la ATM	11
1.2.4. Órganos de gobierno y estructura organizativa.....	15
1.2.5. Normativa aplicable.....	18
2. FISCALIZACIÓN DE LOS ESTADOS FINANCIEROS	19
2.1. INTRODUCCIÓN.....	19
2.2. INFORMES DE AUDITORÍA.....	19
2.3. BALANCE DE SITUACIÓN	20
2.3.1. Inmovilizado.....	22
2.3.2. Deudores	24
2.3.3. Cuentas financieras	25
2.3.4. Ajustes por periodificación de activo	26
2.3.5. Patrimonio propio	26
2.3.6. Subvenciones de capital	27
2.3.7. Deudas a largo plazo	27
2.3.8. Deudas a corto plazo	28
2.3.9. Ajustes por periodificación de pasivo	33
2.3.10. Cuentas de control presupuestario y cuentas de orden.....	34
2.4. CUENTA DE PÉRDIDAS Y GANANCIAS.....	34
2.4.1. Ingresos de explotación	37
2.4.2. Gastos de explotación.....	40
2.4.3. Gastos por amortizaciones y provisiones.....	46
2.5. ASPECTOS FISCALES REFERENTES AL IVA	47
2.6. HECHOS POSTERIORES: PROPUESTA DE LIQUIDACIÓN DEL CONTRATO PROGRAMA 2005-2006	49
2.6.1. Contrato programa 2005-2006: principales datos	49
2.6.2. Propuesta de liquidación del contrato programa 2005-2006: Acta de la Comisión de Seguimiento.....	50

3.	FISCALIZACIÓN DE LA LIQUIDACIÓN PRESUPUESTARIA.....	52
3.1.	MODIFICACIONES PRESUPUESTARIAS.....	54
3.2.	GRADO DE EJECUCIÓN Y ANÁLISIS DE LAS DESVIACIONES PRESUPUESTARIAS ...	57
3.2.1.	Desviaciones en ingresos	57
3.2.2.	Desviaciones en gastos	58
4.	FISCALIZACIÓN DE LA CONTRATACIÓN	60
4.1.	LEGISLACIÓN APLICABLE	60
4.2.	ANÁLISIS DE LOS PROCEDIMIENTOS DE CONTRATACIÓN APLICADOS POR LA ATM	60
4.2.1.	Listados de expedientes contractuales y de convenios. Selección de las muestras	60
4.2.2.	Expedientes de contratación.....	62
4.2.3.	Expedientes de convenios	68
5.	FISCALIZACIÓN DE OTRAS ACTUACIONES	70
5.1.	TRAMBAIX	70
5.1.1.	Coste de las obras, fuentes de financiación y obra certificada	71
5.1.2.	Entrada en funcionamiento del servicio de transporte: Tarifa técnica, conceptos e importes	73
5.2.	TRAMBESÒS	75
5.2.1.	Coste de las obras, fuentes de financiación y obra certificada	75
5.2.2.	Entrada en funcionamiento del servicio de transporte: Tarifa técnica, conceptos e importes	78
5.3.	<i>RENTING</i> PARA EL SUMINISTRO Y MANTENIMIENTO DE UNIDADES DE TREN.....	80
5.3.1.	Suministro y financiación de treinta y nueve trenes adjudicados a CAF	80
5.3.2.	Suministro y financiación de cincuenta trenes adjudicados a ALSTOM	82
5.3.3.	Suministro y financiación de diez trenes adjudicados a CAF	85
6.	CONCLUSIONES FINALES: OBSERVACIONES Y RECOMENDACIONES	87
6.1.	EN RELACIÓN CON LA FISCALIZACIÓN DE LOS ESTADOS FINANCIEROS.....	87
6.2.	EN RELACIÓN CON LA FISCALIZACIÓN DE LA LIQUIDACIÓN PRESUPUESTARIA	90
6.3.	EN RELACIÓN CON LA FISCALIZACIÓN DE LA CONTRATACIÓN	91
6.4.	EN RELACIÓN CON LA FISCALIZACIÓN DE OTRAS ACTUACIONES.....	93
6.5.	SEGUIMIENTO DE RECOMENDACIONES DE INFORMES ANTERIORES.....	95
7.	TRÁMITE DE ALEGACIONES	99
8.	RESPUESTA A LAS ALEGACIONES.....	101

ABREVIACIONES

AGE	Administración general del Estado
AIE	Agrupación de interés económico
ALSTOM	ALSTOM Transporte, SA
AMTU	Agrupación de Municipios Titulares del Servicio de Transporte Urbano de la Región Metropolitana de Barcelona
ATM	Autoridad del Transporte Metropolitano
BEI	Banco Europeo de Inversiones
BOE	Boletín Oficial del Estado
CAF	Construcciones y Auxiliar de Ferrocarriles, SA
DGPT	Dirección General de Puertos y Transportes
DOGC	Diario Oficial de la Generalidad de Cataluña
DOUE	Diario Oficial de la Unión Europea
DPTOP	Departamento de Política Territorial y Obras Públicas
EMT	Entidad Metropolitana del Transporte
FGC	Ferrocarriles de la Generalidad de Cataluña
FMB	Ferrocarril Metropolità de Barcelona, SA
GISA	Gestió d'Infraestructures, SA
GTACSA	Gabinet Tècnic d'Auditoria i Consultoria, SA
IFERCAT	Infraestructuras Ferroviarias de Cataluña
IGAE	Intervención General de la Administración del Estado
IMSERSO	Instituto de Mayores y Servicios Sociales
IVA	Impuesto sobre el valor añadido
JCCAC	Junta Consultiva de Contratación Administrativa de Cataluña
m€	Miles de euros
M€	Millones de euros
OTM, SA	Operadora del Tramvia Metropolità, SA
PDI	Plan director de infraestructuras del transporte público colectivo 2001-2010
PGCGC	Plan general de contabilidad de la Generalidad de Cataluña
RENFE	Red Nacional de Ferrocarriles Españoles
RGLCAP	Reglamento general de la Ley de contratos de las administraciones públicas
SAE	Sistema de ayuda a la explotación
SEC	Sistema Europeo de Cuentas
STI	Sistema tarifario integrado
TB	Transports de Barcelona, SA
TJUE	Tribunal de Justicia de la Unión Europea
TM, SA	Tramvia Metropolità, SA
TM del Besòs, SA	Tramvia Metropolità del Besòs, SA
TMB	Transportes Metropolitanos de Barcelona
TRLCAP	Texto refundido de la Ley de contratos de las administraciones públicas
TUSGSAL	Transportes Urbanos y Servicios Generales, SAL

1. INTRODUCCIÓN

1.1. INTRODUCCIÓN AL INFORME

1.1.1. Mandato legal

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

En el ejercicio 2005 el presupuesto aprobado para la Autoridad del Transporte Metropolitano (en lo sucesivo la ATM o el consorcio) ha sido de 946,18 M€.

El objeto del presente informe, por lo tanto, es la fiscalización de la ATM, de acuerdo con el artículo mencionado anteriormente y de conformidad con las funciones de la Sindicatura de Cuentas de Cataluña establecidas en su ley.

1.1.2. Objeto y alcance material

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

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

1.1.3. Alcance temporal y metodología

El presente informe se refiere al ejercicio 2005. Para la revisión de determinados aspectos financieros, de legalidad y de funcionamiento, también ha sido necesario hacer referencia a ejercicios anteriores y posteriores.

Las pruebas realizadas, de cumplimiento y sustantivas, han sido aquellas que, de forma selectiva, se han considerado necesarias para obtener evidencia suficiente y adecuada, con el objetivo de conseguir una base razonable que permita manifestar las conclusiones que se desprenden del trabajo realizado, en relación, por una parte, con la información recogida en los estados financieros (Balance y Cuenta de pérdidas y ganancias) y en las liquidaciones presupuestarias y de acuerdo con las normas de auditoría pública generalmente aceptadas y, por otra, con el seguimiento de los preceptos legales que son de aplicación. El trabajo de campo finalizó en marzo de 2008.

La ATM ha sometido a auditoría financiera sus cuentas anuales del ejercicio 2005. En el epígrafe 2.2 se menciona la opinión de auditoría del informe de Gabinet Tècnic d'Auditoria i Consultoria, SA (GTACSA) referido a este ejercicio. Se ha tenido acceso a los trabajos y pruebas que ha realizado para elaborar el informe y se han realizado las pruebas adicionales que se han estimado necesarias, en relación con determinadas cuentas y masas patrimoniales del Balance y de la Cuenta de pérdidas y ganancias.

1.2. INTRODUCCIÓN AL ENTE FISCALIZADO

1.2.1. Constitución y naturaleza jurídica

La constitución de la ATM data del 19 de marzo de 1997, cuando la Generalidad de Cataluña, el Ayuntamiento de Barcelona y la Entidad Metropolitana del Transporte, como administraciones consorciadas, firmaron el Convenio de constitución de la ATM participando con un 51%, un 25% y un 24%, respectivamente, de la dotación fundacional, que fue de 95 millones de pesetas. De acuerdo con sus Estatutos,¹ se pueden adherir a la ATM todas las administraciones titulares de servicios públicos de transportes colectivos, individualmente o a través de entidades que las agrupen y representen, que pertenezcan al ámbito formado por las comarcas de L'Alt Penedès, El Baix Llobregat, El Barcelonès, El Garraf, El Maresme, El Vallès Occidental y El Vallès Oriental.

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

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

1.2.2. Objeto social y funciones

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

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

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

1.2.3. Actividad de la ATM

A continuación se presenta una breve aproximación al contenido y a la evolución o situación en el ejercicio 2005 de las seis líneas de actuación mencionadas en el apartado anterior.

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

El PDI fue aprobado por el Consejo de Administración de la ATM el 25 de abril de 2002 y, de manera definitiva, por el Gobierno de la Generalidad de Cataluña el 25 de junio de 2002. El PDI prevé las actuaciones en infraestructuras de transporte público colectivo en la Región Metropolitana de Barcelona. La ejecución material de las actuaciones es llevada a cabo posteriormente bajo el control de los correspondientes organismos responsables (Dirección General de Puertos y Transportes (DGPT) en la mayoría de los casos, Gestió d'Infraestructures, SA en los casos relacionados con la línea L9 o también la misma ATM en el caso del tranvía). Las actuaciones del PDI se agrupan en tres programas de actuación:

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

Seguidamente se presenta el resumen de los principales datos de seguimiento de los programas de actuación del PDI según la información recogida en la Memoria anual de actividades de la ATM de 2005. La información diferencia, según el grado de adelanto, entre actuaciones finalizadas, en ejecución, en fase de proyecto, o en fase previa a la de proyecto.

Programa	Importe PDI (a)	Estimación coste total (b)	Importe licitación	Importe adjudicación	Complementarios	Pendiente licitar
Ampliación de red	4.431,90	6.627,40	3.386,60	3.162,90	509,20	2.955,30
Modernización y mejora	226,20	290,70	95,00	84,00	2,10	204,60
Intercambiadores	764,80	1.022,80	682,20	613,10	50,80	358,90
Total	5.422,90	7.940,90	4.163,80	3.860,00	562,10	3.518,80

Importes en millones de euros IVA excluido.

Notas:

(a) Importe PDI es la inversión estimada inicialmente en el PDI.

(b) Estimación coste total es la estimación, actualizada a 31 de diciembre de 2005, del coste total de la obra, obtenida, según su grado de adelanto, a partir del importe del proyecto, el de licitación o el de adjudicación, y del coste adicional por modificaciones, revisión de precios y proyectos complementarios. Por lo tanto, esta estimación no tiene porqué coincidir con la suma del importe adjudicado y el de los complementarios, modificaciones y revisiones de precios.

Los anteriores datos, según el grado de adelanto, se pueden diferenciar del siguiente modo:

Actuaciones finalizadas

Programa	Importe PDI	Estimación coste total	Importe obras licitadas	Importe obras adjudicadas	Modificaciones, revis. de precios y complementarios	Pendiente licitar/ adjudicar
Ampliación de red	446,80	564,90	469,10	468,90	96,00	0,00
Modernización y mejora	18,70	21,70	21,70	20,80	1,00	0,00
Intercambiadores	4,70	4,30	3,80	2,20	2,10	0,00
Total	470,20	590,90	494,60	491,90	99,10	0,00

Actuaciones en ejecución

Programa	Importe PDI	Estimación coste total	Importe obras licitadas	Importe obras adjudicadas	Modificaciones, revis. de precios y complementarios	Pendiente licitar/ adjudicar
Ampliación de red	2.593,80	4.426,60	2.917,40	2.694,00	413,30	1.319,40
Modernización y mejora	735,00	990,00	660,40	592,40	49,80	347,80
Intercambiadores	21,70	81,70	91,30	81,70	0,00	0,00
Total	3.350,50	5.498,30	3.669,10	3.368,10	463,10	1.667,20

Actuaciones en proyecto

Programa	Importe PDI	Estimación coste total	Importe obras licitadas	Importe obras adjudicadas	Modificaciones, revis. de precios y complementarios	Pendiente licitar/adjudicar
Ampliación de red	627,30	871,90	0,00	0,00	0,00	871,90
Modernización y mejora	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Intercambiadores	35,00	39,80	0,00	0,00	0,00	39,80
Total	662,30	911,70	0,00	0,00	0,00	911,70

Actuaciones pendientes

Programa	Importe PDI	Estimación coste total	Importe obras licitadas	Importe obras adjudicadas	Modificaciones, revis. de precios y complementarios	Pendiente licitar/adjudicar
Ampliación de red	763,90	763,90	0,00	0,00	0,00	763,90
Modernización y mejora	11,10	11,10	0,00	0,00	0,00	11,10
Intercambiadores	164,90	164,90	0,00	0,00	0,00	164,90
Total	939,90	939,90	0,00	0,00	0,00	939,90

2) Relaciones con los operadores de transporte colectivo

El contrato programa que cubre el periodo 2002-2004 entre la ATM y la Administración General del Estado fue firmado en diciembre de 2004. Posteriormente, en abril de 2005, la Comisión de Seguimiento del contrato programa presentó la propuesta de liquidación y, finalmente, en septiembre de 2006, el informe de control de la Intervención General de la Administración del Estado (IGAE) recoge su liquidación definitiva.²

El nuevo contrato programa ha sido firmado el 22 de diciembre de 2005 y cubre el periodo 2005-2006. En el epígrafe 2.6 de este informe se recogen los principales datos previstos en este nuevo contrato programa y su seguimiento hasta la propuesta de liquidación formulada por la Comisión de Seguimiento en junio de 2007.

En cuanto a los operadores adheridos al Sistema tarifario integrado (STI), deben diferenciarse de manera individual o bien en grandes grupos, de la siguiente manera (según datos referentes a 2005): Ferrocarril Metropolità de Barcelona, SA (FMB) con seis líneas ferroviarias; Ferrocarriles de la Generalidad de Cataluña (FGC) con dos líneas; Cercanías RENFE con cuatro líneas; Transports de Barcelona, SA (TB) con ciento cuatro líneas de autobuses; titularidad de la Entidad Metropolitana del Transporte, ochenta y una líneas de autobuses urbanos e interurbanos; titularidad de la DGPT, doscientas noventa y ocho líneas de autobuses interurbanos; titularidad municipal, con un total de ciento diez líneas.³

2. En el Informe de la Sindicatura de Cuentas referente al ejercicio 2004, concretamente en el epígrafe 2.5, se incluyó el análisis de los principales datos de la propuesta de liquidación de abril de 2005 y de la liquidación definitiva, de septiembre de 2006.

3. En 2004, las líneas titularidad de la Entidad Metropolitana del Transporte eran setenta y siete, las de titularidad de la Dirección General de Puertos y Transportes, ciento noventa y seis y las de titularidad municipal, setenta y dos.

Hasta finales de 2001 había un total de treinta operadores integrados tarifariamente en el sistema. Ejercicio tras ejercicio se han ido produciendo nuevas incorporaciones al sistema integrado. En el ejercicio 2005 las incorporaciones más destacables han sido la de la lanzadera de Rubí (FGC - Cercanías RENFE) así como la de varias compañías en los municipios de Cervelló, Sant Vicenç dels Horts y Sant Esteve Sesrovires, y la de varias líneas de servicios interurbanos como la de Manresa - Olesa - Barcelona y la de Barcelona - Montserrat.

3) Financiación del sistema por las administraciones

Mediante el contrato programa con la Administración General del Estado, los convenios de financiación con la Generalidad de Cataluña, el Ayuntamiento de Barcelona y la Entidad Metropolitana del Transporte y los contratos programa con los operadores FGC y Transportes Metropolitanos de Barcelona (TMB) (que incluye TB y FMB), el consorcio ejerce la función de rótula financiera del sistema de transporte público colectivo. Esta función consiste en recoger las aportaciones de la Administración General del Estado y de las administraciones consorciadas y distribuir las a los operadores, principalmente, para enjugar su déficit de explotación, amortizar su endeudamiento y financiar sus inversiones de mantenimiento. Como ya se ha mencionado en el anterior punto 2, el contrato programa para el periodo 2005-2006 se ha formalizado en diciembre de 2005.

4) Ordenación de tarifas

La ATM ejerce la titularidad de los ingresos de tarifas por títulos integrados del STI y realiza el reparto entre los operadores mediante la Cámara de Distribución de los Ingresos y de acuerdo con el Reglamento de la Mesa de la Cámara,⁴ aprobado el 7 de abril de 2003 y actualizado el 31 de marzo de 2004. Ello permite hacer una liquidación mensual de los saldos de los operadores y entidades implicadas de manera ágil y predeterminada. La ATM también elabora y aprueba el marco de tarifas común definiendo el grado de cobertura de los costes por ingresos de tarifas.

En cuanto a los ingresos distribuidos durante 2005, según información del documento de la ATM "STI Cierre 2005", estos han sido 306,12M€ y corresponden a un total de valida-

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

ciones en títulos integrados de 626.067.421. Dichas validaciones han supuesto un incremento del 2,7% respecto de las validaciones de 2004, que fueron 609.747.973.

5) Comunicación

La ATM tiene la función de comunicación y atención al ciudadano. Dentro de esta actividad cabe destacar las actuaciones referentes al Centro de información TransMet, que ofrece información en tiempo real del estado de la red de transporte público de la Región Metropolitana de Barcelona mediante espacios informativos concertados con diferentes emisoras de radio.

6) Marco normativo futuro

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

1.2.4. Órganos de gobierno y estructura organizativa

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

De acuerdo con la composición del Consejo de Administración prevista en el artículo 6 de los Estatutos de la ATM, sus miembros a 31 de diciembre de 2005 eran los siguientes:

- Presidente: Hble. Sr. D. Joaquim Nadal Farreras, consejero de Política Territorial y Obras Públicas.
- Vicepresidente primero: Sr. D. Xavier Casas Masjoan, primer teniente de alcalde del Ayuntamiento de Barcelona.
- Vicepresidenta segunda: Sra. D^a Maite Arqué Ferrer, presidenta de la Entidad Metropolitana del Transporte.
- Ocho vocales en representación de la Generalidad de Cataluña:
 - Sr. D. Esteve Tomàs Torrens, director general de Puertos y Transportes del Departamento de Política Territorial y Obras Públicas, en sustitución, desde el 3 de mayo de 2005, de don Jordi Julià Sort.
 - Sr. D. Jordi Follia Alsina, director general de carreteras del Departamento de Política Territorial y Obras Públicas.
 - Sr. D. Manel Nadal Farreras, secretario general de movilidad del Departamento de Política Territorial y Obras Públicas.
 - Sr. D. Oriol Nel·lo Colom, secretario general de planificación territorial del Departamento de Política Territorial y Obras Públicas.

- Sr. D. Martí Carnicer Vidal, secretario general del Departamento de Economía y Finanzas.
- Sr. D. Ricard Fernández Ontiveros, secretario de vivienda del Departamento de Medio Ambiente y Vivienda.
- Sr. D. Jordi Cots Domínguez, director de servicios del Departamento de Bienestar y Familia.
- Sr. D. Miquel Àngel Dombritz Lozano, director del programa para la movilidad y grandes infraestructuras del Departamento de Política Territorial y Obras Públicas, en sustitución, desde el 12 de julio de 2005, de don Jordi Cassó Samsó.
- Cinco vocales en representación de las administraciones locales fundadoras, designadas de común acuerdo entre el Ayuntamiento de Barcelona y la Entidad Metropolitana del Transporte:
 - Sr. D. Jordi Portabella Calvete, segundo teniente de alcalde del Ayuntamiento de Barcelona.
 - Sr. D. Jordi Hereu Boher, concejal de Seguridad y Movilidad del Ayuntamiento de Barcelona.
 - Sr. D. Ramón Seró Esteve, director general de la ATM.
 - Sr. D. Dídac Pestaña Rodríguez, alcalde de Gavà.
 - Sr. D. Lluís Tejedor Ballesteros, alcalde de El Prat de Llobregat.
- Dos vocales en representación de la Agrupación de Municipios Titulares de Servicios de Transporte Urbano de la Región Metropolitana de Barcelona (AMTU):
 - Sr. D. Josep Mayoral Antigas, presidente de la AMTU.
 - Sra. D^a Maria Costa Soler, vicepresidenta de la AMTU, en sustitución, desde el 12 de mayo de 2005, de doña Anna Sala Andrés.
- Dos vocales observadores, con voz pero sin voto, designados por la Administración General del Estado:
 - Sr. D. José Luis Garcia, director del Área Funcional de Fomento de la Delegación del Gobierno central en Cataluña del Ministerio de Fomento, en sustitución, desde enero de 2005, de don José María Cacho Herrero
 - Sr. D. Ángel Rodríguez González, subdirector general de planeamiento y coordinación territorial, en sustitución, desde enero de 2005, de don Miguel Pozo de Castro.
- Secretaria: Sra. D^a Carme Sardà Vilardaga, secretaria general de la ATM.

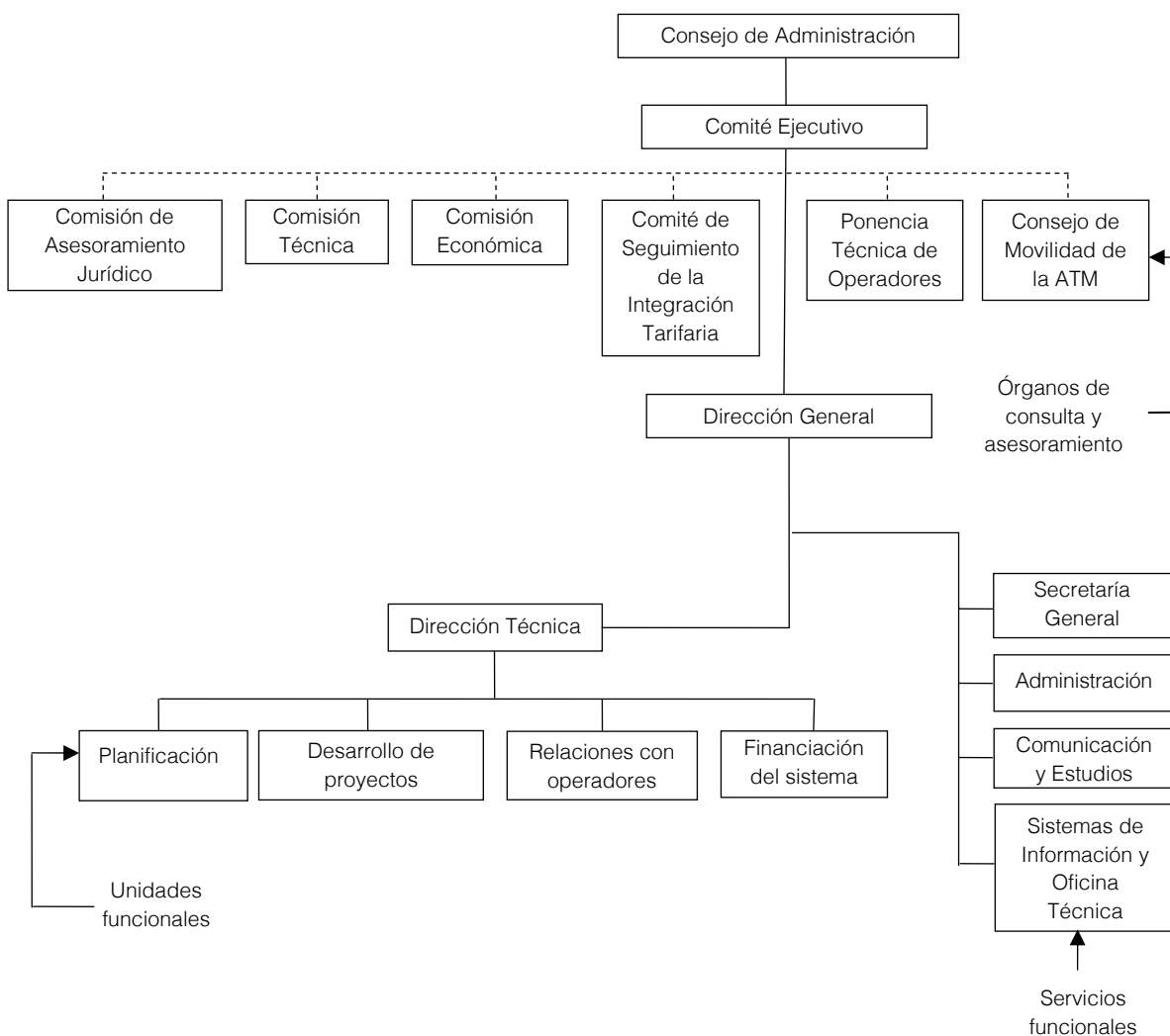
El artículo 5 de los Estatutos de la ATM prevé que el Consejo de Administración pueda crear un Comité Ejecutivo, como órgano más reducido de dirección a quien puede delegar las atribuciones que considere oportunas. Además, también establece la existencia de tres órganos consultivos: la Ponencia de Usuarios y Beneficiarios del Transporte Colectivo Metropolitano (que ha pasado a llamarse Consejo de la Movilidad de la ATM), la Ponencia Técnica de Operadores de Transporte Colectivo Metropolitano y la Comisión de Asesoramiento Jurídico. Adicionalmente, el Consejo de Administración, haciendo uso de sus competencias, acordó crear otros órganos de consulta y asesoramiento. Así, se crearon la Co-

misión Técnica y la Comisión Económica por acuerdo del Consejo de Administración de 16 de noviembre de 1998 y la Comisión de Seguimiento de la Integración Tarifaria, por acuerdo del Consejo de Administración de 27 de abril de 2000.

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

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

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



1.2.5. Normativa aplicable

La normativa directamente aplicable a la ATM es la siguiente:

- Ley 11/2004, del 27 de diciembre, de presupuestos de la Generalidad de Cataluña para 2005.
- Real decreto legislativo 2/2000, de 16 de junio, por el que se aprueba el Texto refundido de la Ley de contratos de las administraciones públicas (TRLCAP), y Real decreto 1098/2001, de 12 de octubre, por el que se aprueba el reglamento de la Ley de contratos de las administraciones públicas.
- Decreto 48/1997, de 18 de febrero, por el que se aprueba la constitución y los Estatutos (modificados por el Decreto 151/2002, de 28 de mayo, por el Decreto 288/2004, de 11 de mayo, y por el Decreto 97/2005, de 31 de mayo) del consorcio autonómico para la coordinación del sistema metropolitano de transporte público del área de Barcelona, Autoridad del Transporte Metropolitano.
- Reglamento de régimen interior de la ATM, aprobado por acuerdo del Consejo de Administración de la ATM del 26 de marzo de 1998.

La ATM se rige, supletoriamente, por las leyes estatales 30/1992, de 26 de noviembre, de régimen jurídico de las administraciones públicas y del procedimiento administrativo común, y 7/1985, de 2 de abril, reguladora de las bases de régimen local,⁵ así como por las leyes de Cataluña 13/1989, de 14 de diciembre, de organización, procedimiento y régimen jurídico de la Administración de la Generalidad de Cataluña; 7/1987, de 4 de abril, reguladora de las actuaciones públicas especiales en la conurbación de Barcelona y en las comarcas comprendidas dentro de su zona de influencia directa, y 8/1987, de 15 de abril, municipal y de régimen local de Cataluña, y las disposiciones que las desarrollan.

En cuanto al régimen contable, el artículo 7 del Reglamento de régimen interior de la ATM establece que el consorcio se somete al régimen de contabilidad pública, sin hacer otra especificación. En los Estatutos de la ATM tampoco se determina qué régimen de contabilidad debe aplicar. A pesar de ello, la ATM desde su creación ha aplicado las normas de contabilidad de la Administración local y la Sindicatura entiende que tendría que seguir el Plan general de contabilidad de la Generalidad de Cataluña (PGCGC). Si bien no tiene un efecto significativo en cuanto a la información y la representatividad de las cuentas presentadas por la ATM en relación con su situación económica, financiera y patrimonial, sí debe

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

destacarse que, de acuerdo con lo que ha mencionado la Sindicatura de Cuentas en anteriores informes (informe 5/2004, referente a los ejercicios 2001 y 2002, informe 4/2006, referente al ejercicio 2003, e informe 25/2008, referente al ejercicio 2004) sigue vigente la recomendación conforme la ATM tiene que llevar su contabilidad de acuerdo con el PGCGC. Los responsables de la ATM informan de que desde el 1 de enero de 2006 ya aplican el PGCGC.

2. FISCALIZACIÓN DE LOS ESTADOS FINANCIEROS

2.1. INTRODUCCIÓN

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

La fiscalización mencionada ha comportado que se revisen a la vez aspectos económico-financieros y contables y aspectos de procedimientos y de legalidad.

2.2. INFORMES DE AUDITORÍA

Las cuentas de la ATM han sido objeto de auditoría externa por parte de GTACSA. Se ha dispuesto de este informe de auditoría de fecha 28 de marzo de 2006 sobre las cuentas anuales de la ATM correspondientes al ejercicio 2005 y, tal y como se ha mencionado en el epígrafe 1.1.3, se han revisado los papeles de trabajo de los auditores externos. El informe de auditoría del ejercicio 2005 presenta una opinión favorable con una única salvedad por la incertidumbre que se reproduce a continuación:

Tal como se menciona en la Nota 13.1 de la memoria que se adjunta, actualmente se encuentran pendientes de concretar las aportaciones adicionales que la ATM tendría que recibir de la Generalidad de Cataluña para financiar los importes no cubiertos hasta ahora relativos a las inversiones del Tranvía Glòries-Besòs. A la espera de las negociaciones en curso para alcanzar la financiación necesaria y de la determinación de los importes definitivos a liquidar al concesionario del Tranvía, la ATM no ha contabilizado a 31 de diciembre de 2005 ningún importe a pagar por este concepto.

La Sindicatura de Cuentas ha tenido en cuenta la salvedad del informe de GTACSA, que es tratada de manera específica a lo largo de este informe y ha sido objeto de un seguimiento posterior en el epígrafe 2.3.8.1.

2.3. BALANCE DE SITUACIÓN

A continuación se presenta el Balance a 31 de diciembre de 2005, que, a efectos comparativos, se presenta junto con el Balance a 31 de diciembre de 2004.

Balance a 31 de diciembre de 2004 y de 2005

ACTIVO	31.12.2005	31.12.2004	Variación (a)	Variación % (a)
INMOVILIZADO	203.060.911	9.034.908	194.026.003	*
Inmovilizado material	4.442.142	5.036.898	(594.756)	(11,8)
Construcciones	309.882	309.882	0	0
Maquinaria, instalaciones y utensilios	80.512	56.229	24.283	43,2
Mobiliario	89.479	89.479	0	0
Equipos para procesos de información	550.340	398.675	151.665	38,0
Instalaciones complejas especializadas	6.801.571	6.774.792	26.779	0,4
Amortización acum. inmovilizado material	(3.389.642)	(2.592.159)	(797.483)	*
Inmovilizado inmaterial	98.595	435.758	(337.163)	(77,4)
Software	1.246.157	1.246.157	0	0
Otro inmovilizado inmaterial	22.927	22.927	0	0
Amortización acum. inmovilizado inmaterial	(1.170.489)	(833.326)	(337.163)	*
Inversiones infr. y bienes destinados al uso general	3.594.714	3.532.252	62.462	1,8
Inmovilizado financiero	194.925.460	30.000	194.895.460	*
Acciones sin cotización oficial	30.000	30.000	0	0
Ingresos diferidos a largo plazo	194.895.460	0	194.895.460	-
ACTIVO CIRCULANTE	119.975.389	265.721.287	(145.745.898)	(54,8)
Deudores	22.960.154	127.037.609	(104.077.455)	(81,9)
Deudores por derechos recon. presup. corriente	15.853.401	126.987.777	(111.134.376)	(87,5)
Deudores por derechos recon. presupuesto cerrado	16.400	16.400	0	0
Hacienda pública, deudora por IVA	7.050.200	0	7.050.200	-
Otros deudores no presupuestarios	40.153	33.432	6.721	20,1
Cuentas financieras	92.036.973	135.989.883	(43.952.910)	(32,3)
Fianzas a corto plazo	21.189	21.189	0	0
Entregas en ejecución de operaciones	0	134.902.615	(134.902.615)	(100,0)
Bancos e instituciones de crédito	92.015.784	1.066.079	90.949.705	*
Ajustes por periodificación	4.978.262	2.693.795	2.284.467	84,8
Ingresos diferidos	4.978.262	2.693.795	2.284.467	84,8
TOTAL ACTIVO	323.036.300	274.756.195	48.280.105	17,6
CUENTAS CONTROL PRESUPUESTARIO	861.052	175.469	685.583	390,7
Presupuesto de gastos de ejercicios posteriores	861.052	175.469	685.583	390,7
CUENTAS DE ORDEN	43.631.419	32.864.559	10.766.860	32,8
Avales recibidos	46.361.419	32.864.559	10.766.860	32,8

SINDICATURA DE CUENTAS DE CATALUÑA — INFORME 6/2009

PASIVO	31.12.2005	31.12.2004	Variación (a)	Variación % (a)
PATRIMONIO Y RESERVAS	6.687.388	5.623.107	1.064.281	18,9
Patrimonio propio	6.687.388	5.623.107	1.064.281	18,9
SUBVENCIONES DE CAPITAL	7.586.011	8.156.168	(570.157)	(7,0)
Del sector estatal	7.347.766	7.854.132	(506.366)	(6,4)
De comunidades autónomas	238.245	302.036	(63.791)	(21,1)
DEUDAS A LARGO PLAZO	194.895.000	0	194.895.000	-
Préstamos a largo plazo fuera del sector público	194.895.000	0	194.895.000	-
DEUDAS A CORTO PLAZO	83.858.277	245.418.545	(161.560.268)	(65,8)
Acreeedores obligaciones reconocidas y pagos ordenados presupuesto corriente	19.176.688	13.648.939	5.527.749	40,5
Acreeedores obligaciones reconocidas, presupuesto cerrado	4.012	0	4.012	-
Acreeedores por pagos ordenados presupuesto corriente	58.100.707	60.757.846	(2.657.139)	(4,4)
Hacienda pública, acreedora conceptos fiscales	27.354	20.174	7.180	35,6
Seguridad Social, acreedora	4.412	4.033	379	9,4
Hacienda pública, acreedora por IVA	0	375.904	(375.904)	(100,0)
Otros acreedores no presupuestarios	287.594	162.339.719	(162.052.125)	(99,8)
Fianzas a corto plazo	29.497	53.746	(24.249)	(45,1)
Operadores por integración tarifaria	6.228.013	8.218.184	(1.990.171)	(24,2)
AJUSTES POR PERIODIFICACIÓN	28.492.223	14.494.094	13.998.129	96,6
Gastos diferidos	6.893.372	4.421.985	2.471.387	55,9
Ingresos avanzados	21.598.851	10.072.109	11.526.742	114,4
RESULTADO DEL EJERCICIO	1.517.401	1.064.281	453.120	42,6
TOTAL PASIVO	323.036.300	274.756.195	48.280.105	17,6
CUENTAS DE CONTROL PRESUPUESTARIO	88.702	175.469	(86.767)	(49,4)
Gastos comprometidos ejercicios posteriores	88.702	175.469	(86.767)	(49,4)
CUENTAS DE ORDEN	43.631.419	32.864.559	10.766.860	32,8
Avalistas	43.631.419	32.864.559	10.766.860	32,8

Importes en euros.

Fuente: Cuentas anuales presentadas por la ATM.

Notas:

(a) El Balance presentado por la ATM no recoge las columnas de variaciones, pero se han añadido para facilitar los seguimientos de los comentarios de fiscalización.

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

2.3.1. Inmovilizado

El conjunto del inmovilizado, formado por el inmovilizado material, el inmovilizado inmaterial, las inversiones en infraestructura y bienes destinados al uso general y el inmovilizado financiero, presenta un importante incremento del saldo neto entre el 31 de diciembre de 2004, que era de 9,03 M€, y el 31 de diciembre de 2005, que pasa a ser de 203,06 M€. Este incremento se concentra, fundamentalmente, en los ingresos diferidos a largo plazo del inmovilizado financiero que seguidamente se analiza. Además, a pesar de que los importes no son significativos, se analiza la valoración de las acciones sin cotización oficial, también dentro del inmovilizado financiero, así como las altas en inversiones en infraestructura y bienes destinados al uso general.

2.3.1.1. Inmovilizado financiero

En relación con los ingresos diferidos a largo plazo deben realizarse los siguientes comentarios:

En los informes elaborados por la Sindicatura, referentes a los ejercicios 2003 y 2004 de la ATM, ya se destacó, como hecho posterior, que el contrato programa 2002-2004 no se firmó hasta el 13 de diciembre de 2004. En los citados informes se mencionaba también que durante los ejercicios 2002, 2003 y 2004 las diferentes administraciones públicas habían hecho aportaciones por debajo de lo que preveía el contrato programa y que las insuficiencias respecto de las necesidades de los operadores del transporte público (junto con las insuficiencias acumuladas referentes al anterior contrato programa 1998-2001), que totalizaban 194,90 M€, las cubriría la ATM, parcialmente y provisionalmente, mediante entregas a cuenta que hizo a los operadores, concretamente a TMB y a FGC, por un importe acumulado hasta diciembre de 2004 de 134,90 M€. Para financiar dichas entregas a cuenta la ATM formalizó unas líneas de crédito, como operaciones de tesorería.

En el contrato programa 2002-2004 se establece que el total de las insuficiencias serán canceladas en un plazo de cuatro años (entre 2006 y 2009) mediante la oportuna entrega de fondos de las administraciones públicas a la ATM según el siguiente calendario:

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

Importes en miles de euros.

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

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

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

Así, en el ejercicio 2005, la ATM recoge en este apartado del activo del Balance correspondiente al inmovilizado financiero, como ingresos diferidos a largo plazo, las aportaciones pendientes de recibir de las administraciones.

Del total de 194,90 M€ de ingresos diferidos, la primera anualidad, de 48,72 M€, corresponde al ejercicio 2006 por lo que, a 31 de diciembre de 2005, debería haberse diferenciado como ingresos diferidos a corto plazo (dentro de los deudores o los ajustes por periodicación del activo) y presentarse como ingresos diferidos a largo plazo solo los 146,18 M€ restantes.

En relación con la valoración de las acciones sin cotización oficial, que corresponde a la participación de la ATM en la empresa SERMETRA, SL⁶ debe señalarse que 2005 ha sido el ejercicio en que SERMETRA ha iniciado su actividad.⁷ De sus cuentas anuales auditadas se desprende una pérdida a 31 de diciembre de 2005 de 12.870 €. Así, dado que la participación en SERMETRA, SL es del 50%, la ATM tendría que haber dotado una provisión de 6.435 € que habría reducido el valor activado de las acciones y aumentado el gasto del ejercicio. La ATM debe mantener los controles para cuantificar y dotar la correspondiente provisión.

2.3.1.2. Inversiones en infraestructura y bienes destinados al uso general

Las inversiones en infraestructuras y bienes destinados al uso general fueron objeto específico de seguimiento en los informes de la Sindicatura de Cuentas correspondientes a los ejercicios 2003 y 2004. Las inversiones corresponden a las obras de la empresa adjudicataria Tramvia Metropolità, SA (TM, SA) para la construcción de un paso bajo la autopista A-2 para permitir la circulación del Tranvía Diagonal-Baix Llobregat (Trambaix). En el epígrafe 5.1 se hace el análisis y el seguimiento específico de la actuación del Trambaix, pero hay que destacar que esta parte de la obra, con un coste total previsto de 3,91 M€, está

6. La ATM y Busmet Serveis, SL (empresa que aglutina a la mayoría de los operadores de autobuses integrados tarifariamente) constituyeron SERMETRA, SL el 19 de junio de 2003 con un capital social de 60.000 €, totalmente suscrito y desembolsado por los dos únicos socios al 50%. Después de solucionar determinados defectos de la escritura de constitución, SERMETRA, SL pudo ser finalmente inscrita en el Registro Mercantil en julio de 2004.

7. El objeto social de SERMETRA, SL es la gestión y mantenimiento de los sistemas de integración tarifaria, de los Sistemas de ayuda a la explotación (SAE) de este ámbito, del alquiler de infraestructuras comunes que se requiera y de los trabajos derivados de la evolución de estos sistemas. (Para información más detallada de su actividad, fundamentalmente referida al SAE, véase la nota número 2 a pie de página del informe referido al ejercicio 2003).

financiada por el Ministerio de Fomento mediante un convenio concreto formalizado el 8 de mayo de 2002. Las previsiones también establecían el fin de las obras a mediados de 2005.

De la verificación de las certificaciones y facturas se desprende que, durante el ejercicio 2005, ha sido correcta la activación de 62.462 €, que a 31 de diciembre de 2005 generó un coste acumulado total de 3,60 M€. Se ha verificado que en enero de 2006 se formaliza la última certificación de estas obras por 0,27 M€, que incrementa finalmente el coste hasta 3,87 M€. Dicho importe ha sido al final inferior en 43.015 € a la previsión del convenio de 3,91 M€.

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

2.3.2. Deudores

El saldo de Deudores a 31 de diciembre de 2005 presenta un descenso significativo respecto del saldo a 31 de diciembre de 2004⁸ según el siguiente detalle:

Deudores	31.12.2004	31.12.2005
Generalidad de Cataluña (GC)	9.028	12.390
Ayuntamiento de Barcelona (AB)	2.216	2.978
Administración General del Estado (AGE)	115.637	0
Hacienda pública deudora por IVA	0	7.050
Otros	157	542
Total	127.038	22.960

Importes en miles de euros.

Fuente: Memoria 2005 de la ATM.

Los saldos deudores de las diferentes administraciones públicas corresponden, fundamentalmente, a los importes pendientes de cobro referentes a los ingresos del ejercicio 2005 relacionados con el contrato programa que las diferentes administraciones (las tres consorciadas y la Administración General del Estado) tienen reservados para la ATM en sus respectivos presupuestos del ejercicio 2005. El análisis de estos ingresos y de los gastos que financian se recoge en los epígrafes 2.4.1.3 y 2.4.2.3.

La evolución a la baja del saldo entre el cierre de 2004 y el de 2005 se explica por el saldo de la Administración General del Estado (AGE) de acuerdo con los siguientes comentarios:

8. El saldo a 31 de diciembre de 2005 disminuye considerablemente respecto del de 31 de diciembre de 2004 pero vuelve a niveles similares al saldo existente a 31 de diciembre de 2003, que era de 22,80 M€.

- En el informe referente al ejercicio 2004 se destacó que el saldo pendiente de cobrar de la AGE, 115,64 M€, correspondía a la totalidad de la consignación que tenía prevista en sus presupuestos para aquel ejercicio como aportación a la ATM en concepto de anualidad del contrato programa. La AGE, a diferencia de las otras administraciones, no hace aportaciones mensuales parciales del total de la consignación anual y, en 2004, había reconocido la obligación por el importe total. Como no hizo efectivo el pago hasta los primeros meses del ejercicio 2005, al cierre de 2004 el importe quedaba pendiente de cobro.
- En el ejercicio 2005, se ha observado que la AGE reconoce la obligación por 117,95 M€, importe de la consignación del presupuesto del ejercicio (importe que coincide con la primera anualidad prevista en el contrato programa 2005-2006) el 26 de diciembre de 2005. En este ejercicio, sin embargo, el cobro se ha producido dentro del mismo 2005, de modo que a 31 de diciembre no queda pendiente de cobro ningún importe de la aportación de la AGE.

El saldo de Hacienda pública deudora por IVA aparece por primera vez en 2005 por un importe de 7,05 M€. La composición del saldo deudor de 7,05 M€ se analiza de manera específica en el epígrafe 2.5 Aspectos fiscales referentes al IVA.

2.3.3. Cuentas financieras

Las Cuentas financieras del activo presentan la siguiente composición:

Cuentas financieras	31.12.2004	31.12.2005
Entregas en ejecución de operaciones	134.903	0
Bancos e instituciones de crédito	1.066	92.016
Fianzas a corto plazo	21	21
Total	135.990	92.037

Importes en miles de euros.

Fuente: Memoria 2005 de la ATM.

En ejercicios anteriores, dentro de las cuentas financieras destacaba el concepto entregas en ejecución de operaciones. Este concepto recogía las aportaciones que la ATM adelantaba de modo provisional a determinados operadores del transporte público para hacer frente a sus necesidades ante la insuficiencia de las aportaciones de las diferentes administraciones públicas como consecuencia del atraso en la formalización del contrato programa 2002-2004. La ATM financió estos anticipos mediante operaciones de tesorería a corto plazo con entidades de crédito. El contrato programa 2002-2004 se formalizó en diciembre de 2004 y, de acuerdo con lo detallado en el epígrafe 2.3.1.1, previó que las aportaciones de las administraciones a la ATM para cubrir las insuficiencias de los operadores, valoradas en 194,90 M€, se harían en cuatro anualidades (de 2006 a 2009). A 31 de diciembre de 2004 la ATM había adelantado entregas por 134,90 M€ y, al establecerse el plazo 2006-2009 para recuperar de las administraciones dichas entregas, formalizó, el 11

de febrero de 2005, el préstamo a largo plazo con el Royal Bank of Scotland por los 194,90 M€, con lo cual canceló las operaciones de tesorería así como el saldo de las entregas adelantadas. Eso explica el saldo nulo a 31 de diciembre de 2005 de las entregas en ejecución de operaciones.

El concepto bancos e instituciones de crédito, es decir, las cuentas de tesorería, concentra la práctica totalidad del saldo. El incremento, significativo respecto al saldo de 2004, es puntual y se explica por los hechos ya apuntados en el epígrafe 2.3.2 en relación con las aportaciones de la AGE.

2.3.4. Ajustes por periodificación de activo

El total de 4,98 M€ de ajustes por periodificación del activo corresponde a la contabilización de Ingresos diferidos que financian diferentes tipologías de gasto a las que la ATM, de acuerdo con su régimen financiero, debe hacer frente con ingresos procedentes del contrato programa con la Administración General del Estado y las administraciones consorciadas. El desglose de los diferentes conceptos de gasto a financiar con estos ingresos diferidos se recoge en el epígrafe 2.3.9 de los ajustes por periodificación de pasivo.

2.3.5. Patrimonio propio

A 31 de diciembre de 2005 el patrimonio propio presenta un saldo de 6,69 M€. De este saldo, 0,57 M€ corresponden a la dotación inicial que las diferentes administraciones públicas aportaron a la hora de constituir el consorcio. La mencionada aportación inicial se distribuyó tal y como se mantiene aún en la actualidad y según el siguiente detalle:

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

Importes en miles de euros.

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

La mayor parte del patrimonio propio, concretamente 6,12 M€, corresponde al conjunto de los resultados que ha obtenido la ATM entre el ejercicio de su creación y 2004. Dado que en el Balance la ATM presenta el resultado del ejercicio de manera separada sin formar parte del patrimonio y reservas, el resultado de 2004 presentado por la ATM, 1,06 M€, corresponde al incremento del patrimonio propio entre el 31 de diciembre de 2004, 5,62 M€, y los 6,69 M€ de 31 de diciembre de 2005. El resultado de 2005 presentado por la ATM, 1,52 M€, se integrará en el patrimonio propio en las cuentas del ejercicio 2006.

2.3.6. Subvenciones de capital

El movimiento de las subvenciones de capital durante el ejercicio 2005, diferenciando su origen, ha sido el siguiente:

Subvenciones de capital	Subvenciones Administración General del Estado	Subvenciones Generalidad de Cataluña	Total
Saldo a 31.12.2004	7.854	302	8.156
Subvención por inversión 2005	27	0	27
Aportación Ministerio Fomento	62	0	62
Aplicación a resultado (amort. económ.)	(595)	(64)	(659)
Saldo a 31.12.2005	7.348	238	7.586

Importes en miles de euros.

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

Las aportaciones de la Administración General del Estado detalladas en el cuadro anterior tienen una doble finalidad. Por una parte, 26.780€ en concepto de subvención por inversión 2005 proceden de los fondos del contrato programa y se destinan a financiar inversiones de desarrollo del Sistema de ayuda a la explotación (SAE) mientras que, por su parte, 62.462€, financian la parte de obra activada en el ejercicio 2005, del total de la aportación específica del Ministerio de Fomento para la ejecución de las obras del paso bajo la autopista A-2 analizada en el epígrafe 2.3.1.2.

El saldo de subvenciones de capital, en la parte proveniente de la Generalidad de Cataluña, corresponde a la financiación de las inversiones relativas al Sistema de validación y venta de títulos integrados con control magnético (máquinas vendedoras, canceladoras, sistemas informáticos de información y control asociados) por las aportaciones recibidas hasta 2003. Desde el ejercicio 2004 la ATM ya no imputa ningún importe de subvención de capital por este concepto sino que reconoce las aportaciones recibidas como ingreso dentro de la Cuenta de pérdidas y ganancias (véase el epígrafe 2.4.1.2) por un importe de 72.121€ ya que la inversión no la lleva a cabo la ATM, sino que la ATM la financia mediante el otorgamiento de ayudas (que han supuesto la contabilización del correspondiente gasto, tal y como se menciona en el epígrafe 2.4.2.2) a los operadores de transporte público, que han sido quienes han llevado a cabo la inversión.

2.3.7. Deudas a largo plazo

El saldo significativo de 194,90 M€ corresponde, de acuerdo con el análisis realizado en los epígrafes 2.3.1.1 y 2.3.3, al préstamo a largo plazo formalizado el 11 de febrero de 2005 con el Royal Bank of Scotland por un importe máximo de 195 M€. El importe de 194,90 M€ corresponde, en concreto, al importe del que se ha dispuesto a 31 de diciembre de 2005.

La ATM debe amortizar el préstamo en cuatro pagos anuales e iguales en el periodo 2006-2009, a lo que hará frente con los recursos que en las mismas anualidades y, por igual importe, debe recibir de las diferentes administraciones públicas, de acuerdo con lo establecido por el contrato programa 2002-2004. Del total de 194,90 M€ a pagar en cuatro

años, la primera anualidad de 48,72 M€ corresponde al ejercicio 2006, por lo que, a 31 de diciembre de 2005, había que haberla diferenciado como deudas a corto plazo, y haber presentado como deudas a largo plazo solamente los 146,18 M€ restantes.

El tipo de interés del préstamo es el euríbor más un diferencial. El coste financiero del préstamo en 2005 ha sido de 3,31 M€ de intereses, de los que 0,27 M€ representan intereses devengados aún no vencidos a 31 de diciembre de 2005.

En relación con este préstamo, el 10 de junio de 2005 la ATM ha formalizado con Société Générale una operación de *swap*. Las liquidaciones acordadas son trimestrales, la primera en septiembre de 2005 y la última, en septiembre de 2009. Con esta operación la ATM asume el pago de un tipo fijo de 2,361% anual mientras que Société Générale, el de un tipo variable del euríbor a tres meses. Cabe señalar también que el importe nominal sobre el que se formaliza y se liquida el *swap* es decreciente durante la vida de la operación: 100 M  durante los ejercicios 2005 y 2006, 75 M  en 2007, 50 M  en 2008 y 25 M  en 2009.

De dicho *swap*, el ejercicio 2005 ha resultado un mayor coste financiero para la ATM de 0,12 M , como consecuencia de que, en las dos liquidaciones trimestrales (septiembre y diciembre) el tipo fijo del 2,361% ha resultado superior al euríbor a tres meses.⁹ El coste financiero que en 2005 ha generado el *swap* ha sido correctamente contabilizado junto con otros gastos financieros (véase el epígrafe 2.4).

2.3.8. Deudas a corto plazo

Las deudas a corto plazo han experimentado un importante decremento entre el saldo a 31 de diciembre de 2004 y a 31 de diciembre de 2005, y han vuelto a los niveles de 31 de diciembre de 2003. El concepto que fundamentalmente explica esta evolución es el de otros acreedores no presupuestarios y también lo explica la evolución al alza que presentó entre 2003 y 2004. Junto con este concepto, los saldos acreedores más significativos son los relacionados con el contrato programa, o bien con el STI, que se concentran, respectivamente, en los acreedores por obligaciones reconocidas (sean de presupuesto corriente o cerrado) y en los acreedores por operadores por integración tarifaria. Seguidamente se analizan los tres conceptos mencionados.¹⁰

9. Se ha observado como la evolución del tipo de interés con posterioridad al ejercicio 2005 han permitido a la ATM obtener liquidaciones positivas del *swap* a partir ya del primer trimestre de 2006 que han supuesto unos ingresos financieros, en el conjunto de 2006, de 0,50 M . Posteriormente, la evolución, actualizada hasta septiembre de 2007, ha sido aún más favorable ya que durante los tres primeros trimestres de 2007 el *swap* ha generado a la ATM unos ingresos financieros de 0,87 M .

10. Dentro de las deudas a corto plazo también había el concepto Hacienda pública acreedora por IVA respecto del cual hay que destacar que al cierre de 2005 ha pasado a tener saldo cero. Este hecho, conjuntamente con otros temas referentes al IVA, se analizan de manera conjunta en el epígrafe 2.5.

2.3.8.1. Acreedores por obligaciones reconocidas y pagos ordenados

El detalle de la cuenta acreedores por obligaciones reconocidas o pagos ordenados a 31 de diciembre de 2005, comparado con el que había a 31 de diciembre de 2004 es el siguiente:

Acreedores por obligaciones reconocidas y pagos ordenados	31.12.2004	31.12.2005
TMB	45.929	54.867
FGC	14.829	9.777
RENFE	6.363	3.294
Tramvia Metropolità, SA (TM, SA)	874	-
Operadora del Tramvia Metropolità, SA (OTM, SA)	2.245	3.987
Tramvia Metropolità del Besòs, SA (TM del Besòs, SA)	3.007	4.857
Otros	1.160	499
Total	74.407	77.281

Importes en miles de euros.

Fuente: Memorias de los ejercicios 2004 y 2005 de la ATM.

El incremento del saldo global entre los dos ejercicios ha sido de 2,87 M€. De todos modos, el hecho de mantenerse en un importe similar al de 31 de diciembre 2004, cuando para el ejercicio 2004 se había producido un importante aumento respecto del ejercicio 2003, requiere ciertas explicaciones:

- Las anualidades a aportar a los principales operadores aumentan significativamente. Así, el caso más remarcable ha sido el de TMB, operador para el que la anualidad aprobada como aportación definitiva pasa de 137,01 M€ en 2004 a 196,68 M€ en 2005. Por lo tanto, las mensualidades que acostumbra a quedar pendientes de pago a cierre del ejercicio también han aumentado en importe.¹¹
- También se ha observado que a cierre de 2004 estaba pendiente de pago a RENFE el importe por compensaciones de integración tarifaria correspondientes a tres ejercicios, mientras que a cierre de 2005, solo las correspondientes a un ejercicio.
- Además, en lo que concierne a los operadores del Trambaix (OTM, SA) y del Trambesòs (TM del Besòs, SA) respecto de los cuales a 31 de diciembre de 2004 quedaban pendientes de pago dos mensualidades, a 31 de diciembre de 2005 han quedado pendientes tres.

11. En el caso de FGC se produce un descenso del saldo acreedor a 31 de diciembre de 2005 respecto del de 31 de diciembre de 2004 dado que a final de 2004 el número de mensualidades pendientes era cuatro y a final de 2005, dos.

Respecto de estos acreedores hay que señalar otro aspecto que es el que ha dado lugar a la incertidumbre que se pone de manifiesto en la opinión del informe de auditoría externa efectuado por GTACSA (véase el epígrafe 2.2):

En la documentación revisada correspondiente a las cartas de confirmación de saldos de TM del Besòs, SA se observa que hay determinados importes correspondientes a obra certificada (proyectos complementarios, modificaciones de obra y revisiones de precios) que la ATM no ha contabilizado como pendientes de pago.

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

La Sindicatura de Cuentas ha llevado a cabo la tarea de acotar y diferenciar los importes llamados “no cubiertos” analizando, por una parte las respuestas de confirmación de las adjudicatarias de las obras del Trambesòs y, por otra, el detalle de certificaciones y documentación de seguimiento de las obras hecho por la ATM y la empresa Técnicas y Proyectos, SA (TYPESA), asesores técnicos de la ATM para el control de seguimiento de estas obras. Como resultado de ello, se han llegado a cuantificar los importes pendientes de pago no contabilizados a 31 de diciembre de 2005 y se han estimado en 28,77 M€.

Al hacer el análisis concreto de las obras del Trambesòs y de su financiación se ha observado que realmente a 31 de diciembre de 2005 no se había formalizado ningún acuerdo o convenio que asegurase el origen concreto de recursos para la financiación íntegra de los 28,77 M€ antes mencionados, que corresponden a obras de proyectos complementarios de modificaciones urbanísticas y de revisión de precios.

El seguimiento de esta situación permite presentar, como hecho posterior, el acuerdo de Gobierno de 29 de agosto de 2006 mediante el que se autoriza al Departamento de Política Territorial y Obras Públicas (DPTOP) para que haga frente a gastos de alcance plurianual para aportaciones a la ATM para la financiación de modificaciones de obras, proyectos complementarios, etc., de este sistema tranviario. Entre estos gastos se encuentran los que integran el importe total antes mencionado, exceptuando la revisión de precios que, cuando se cuantifique de manera definitiva y se acuerde entre las partes, requerirá su correspondiente financiación.

Se considera correcta la no imputación contable a 31 de diciembre de 2005 de estos importes pendientes de pagar ya que se estaba a la espera de la resolución de las negociaciones entre las diferentes administraciones públicas para la determinación y formalización de la financiación específica para hacer frente a los importes no cubiertos. En todo caso, es necesaria una explicación y una cuantificación en las notas de la memoria de las cuentas anuales del correspondiente ejercicio de los importes certificados y/o facturados por los proveedores o adjudicatarios de obras que la ATM no ha contabilizado como acreedores.

2.3.8.2. Operadores por integración tarifaria

El saldo acreedor que presenta el concepto operadores por integración tarifaria se compone del conjunto de saldos deudores, o bien acreedores, que resultan del procedimiento operativo del STI con los diferentes operadores y comercializadores. El detalle de este saldo a 31 de diciembre de 2004 y a 31 de diciembre de 2005¹² es el siguiente:

Operadores y comercializadores	31.12.2004	31.12.2005
TMB	7.194	8.667
FGC	561	499
RENFE	(646)	(2.564)
TUSGSAL	664	318
La Hispano Igualadina, SA	242	(213)
Martí Renom, SA (Grupo Sarbus)	278	159
OTM, SA (Trambaix)	157	158
TM del Besòs, SA (Trambesòs)	44	39
Soler i Sauret, SA	225	111
Empresa Sagalés, SA	98	37
Mohn, SL	212	250
Logista, SA	(1.434)	(1.687)
Comercial de Servicios y Quinielas, SL	(891)	(756)
La Caixa - Servicaixa	(231)	(281)
Otros operadores y comercializadores	1.745	1.491
Total	8.218	6.228

Importes en miles de euros.

Fuente: Información contable y liquidación mensual del STI de diciembre 2004 y 2005.

Estos saldos (los de importe negativo representan saldos deudores, es decir, a cobrar) son los resultantes de la liquidación mensual de diciembre de 2004 y de 2005 de la Cámara de Distribución de los Ingresos de la ATM y que al cierre del ejercicio han quedado pendientes de pago o de cobro.

De acuerdo con los criterios reglamentados que aplica la mencionada Cámara y teniendo en cuenta que los ingresos por la venta de títulos integrados son titularidad de la ATM, de la liquidación resultan saldos a cobrar de las empresas comercializadoras (Logista, SA, Comercial de Servicios y Quinielas o La Caixa - Servicaixa). En cuanto a los operadores, se observa que, en el caso de los operadores de autobuses que, o no venden títulos integrados o lo hacen únicamente en estaciones o en sus oficinas de atención al usuario

12. Esta cuenta puede presentar variaciones más o menos significativas entre el saldo a cierre de un ejercicio y el del cierre del ejercicio siguiente, pero la evolución interanual que presenta tiene que ver con hechos puntuales de finales de cada uno de los ejercicios. Eso es así ya que, si bien hay prefijados unos plazos para pagar a los operadores, los plazos pueden prolongarse o reducirse a final de cada ejercicio. Este hecho, además, es muy variable.

(TUSGSAL, Martí Renom, SA, Mohn, SL, etc.), se acostumbran a generar liquidaciones con saldos acreedores para la ATM, consecuencia de que las validaciones de los viajeros superan las ventas; en el caso de los operadores ferroviarios (FMB –formando parte de TMB–, FGC, RENFE), que son los operadores que concentran mayores niveles de ventas de títulos integrados, pueden resultar liquidaciones con saldos deudores o acreedores en función de los volúmenes de venta de títulos integrados frente al volumen de validaciones de viajeros.

2.3.8.3. Otros acreedores no presupuestarios

El decremento del saldo de este concepto acreedor (162,05 M€) explica la mayor parte del decremento que se observa entre los saldos de 31 de diciembre de 2004 y de 2005 del total de las deudas a corto plazo. Este decremento se explica, en su práctica totalidad, por la cancelación de las operaciones de tesorería que, a 31 de diciembre de 2004, presentaban un saldo dispuesto de 161,87 M€.

Cabe señalar que, si bien a 31 de diciembre de 2005 la ATM presenta un saldo nulo en concepto del importe del que se ha dispuesto por operaciones de tesorería, la cancelación de las pólizas de crédito a corto plazo se ha ido produciendo de manera gradual a lo largo del ejercicio 2005 y, por lo tanto, ha generado en el ejercicio 2005 un gasto financiero por unos intereses que han totalizado 1,01 M€ según el detalle que se presenta seguidamente:

Entidad financiera	Fecha formalización	Fecha vencimiento o cancelación	Saldo dispuesto 31.12.2005	Límite de póliza	Intereses liquidados 2005
BSCH	11.2.2004	24.1.2005	0	34.000	179
BSCH	29.7.2004	30.7.2005	0	11.000	83
BBVA	5.3.2004	5.3.2005	0	25.000	86
BBVA	28.5.2004	28.5.2005	0	30.000	108
BCL (grupo BBVA)	5.3.2004	5.3.2005	0	15.000	59
Banesto	19.3.2004	7.3.2005	0	11.000	34
La Caixa	19.3.2004	18.3.2005	0	20.000	36
La Caixa	30.7.2004	29.7.2005	0	10.000	26
Caja Madrid	30.7.2004	30.7.2005	0	6.000	11
BBVA	8.3.2005	8.3.2006	0	50.637	383
BSCH	9.3.2005	9.2.2006	0	40.000	4
La Caixa	18.3.2005	17.3.2006	0	25.000	0
Totales			0		1.009

Importe en miles de euros.

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

La última columna del cuadro anterior recoge los intereses liquidados durante el ejercicio pero existen intereses devengados en 2004, por 0,18 M€, que han sido liquidados en 2005 y que, por lo tanto, no son gasto financiero de 2005. Así, el total del coste financiero por las disposiciones de pólizas de crédito de 2005 ha sido de 0,83 M€. Este importe ha sido co-

rectamente imputado en los gastos financieros de la Cuenta de pérdidas y ganancias de 2004.

2.3.9. Ajustes por periodificación de pasivo

El total de 28,49 M€ de ajustes por periodificación del pasivo corresponde a la contabilización de gastos diferidos por 6,89 M€ y de ingresos adelantados por 21,60 M€. En los siguientes cuadros se detallan estas partidas.

Gastos diferidos	31.12.2004	31.12.2005
Compensaciones Integración tarifaria*	512	1.252
Compensaciones Integración tarifaria - RENFE*	2.000	3.422
Intereses acreditados no vencidos*	182	271
Gastos del STI pendientes de liquidar en el ejercicio siguiente	1.713	1.884
Gasto por regularización de incrementos salariales	15	27
Otros*	0	37
Total	4.422	6.893

Ingresos adelantados	31.12.2004	31.12.2005
Transferencias contrato programa 2002-2004	8.364	7.166
Transferencias contrato programa 2005-2006	0	4.403
Reserva contrato programa (reintegros IVA)	0	8.090
Transferencias IMSERSO	1.088	1.454
Transferencias Generalidad de Cataluña (SVV)	246	174
Transferencias Ministerio de Fomento	374	312
Totales	10.072	21.599

Importes en miles de euros.

Fuente: Elaborado por la Sindicatura de Cuentas según datos extraídos de las Memorias 2004 y 2005 de la ATM.

* Los conceptos de gasto diferido correspondientes a compensaciones por integración tarifaria, a intereses acreditados no vencidos y a otras suman 4,98 M€ y corresponden a gastos a financiar con recursos del contrato programa y, en concreto, con los ingresos diferidos mencionados en el epígrafe 2.3.4.

No se han observado incidencias en la fiscalización de estas partidas. Hay que hacer referencia a los principales importes de Ingresos adelantados que son los relacionados con los contratos programa. Así, el concepto transferencias contrato programa corresponde a transferencias recibidas de las administraciones públicas con relación a un contrato programa y que están pendientes de ser aplicadas. Ello es así dado que la ATM reconoce los ingresos en la Cuenta de pérdidas y ganancias en la medida en que son aplicados. Debe diferenciarse entre las transferencias relacionadas con el contrato programa del periodo 2002-2004 y el del periodo 2005-2006:

- Transferencias contrato programa 2002-2004: a 31 de diciembre de 2004 la ATM tenía imputados por este concepto 8,36 M€. En abril de 2005 la Comisión de Seguimiento del

contrato programa 2002-2004, en su propuesta de liquidación (véase el informe de la Sindicatura de Cuentas referente al ejercicio 2004 de la ATM, concretamente el epígrafe 2.5.1), cuantifica el saldo de la cuenta reserva del contrato programa en 13,71 M€. La ATM ha contabilizado en 2005 la correspondiente regularización y, durante el ejercicio, del total de 13,71 M€ pendiente de aplicar, la ATM ha aplicado 6,54 M€, de lo que resulta que el saldo pendiente de aplicar a 31 de diciembre de 2005 sea 7,17 M€.

- Transferencias contrato programa 2005-2006: entre los gastos que la ATM tenía previsto financiar con el saldo de 4,40 M€ existente a 31 de diciembre de 2005 destacan, por no haberse llevado a cabo, o por no haberse producido por la totalidad del importe previsto, los gastos referentes a los siguientes conceptos: gastos por compensaciones por integración de operadores, 1,97 M€, y otros gastos por diferentes conceptos, 2,43 M€.
- El concepto reserva contrato programa (reintegros IVA) también hace referencia a recursos disponibles que aún no han sido aplicados. En este caso, por importes recuperados de Hacienda referentes a las liquidaciones del IVA de 2003 y de 2004, así como por los que se han generado por el hecho de pasar a deducirse el IVA soportado referente a las tarifas técnicas de 2004 y de 2005 que se han pagado a los operadores de los tranvías. El análisis específico se recoge en el epígrafe 2.5 Aspectos fiscales referentes al IVA.

2.3.10. Cuentas de control presupuestario y cuentas de orden

La ATM presenta al final del activo y del pasivo, sin que formen parte, cuentas de control presupuestario y cuentas de orden. En las primeras recoge obligaciones comprometidas en ejercicios anteriores o en el mismo ejercicio que aún no han generado imputaciones en el activo ni en el pasivo. Dentro de las cuentas de orden se recogen los avales recibidos por la ATM en concepto de fianza por parte de diferentes empresas adjudicatarias de obras, servicios y suministros.

2.4. CUENTA DE PÉRDIDAS Y GANANCIAS

Seguidamente se presenta la Cuenta de pérdidas y ganancias del ejercicio 2005. A efectos comparativos se presenta también la del ejercicio 2004.

SINDICATURA DE CUENTAS DE CATALUÑA — INFORME 6/2009

Cuenta de pérdidas y ganancias de los ejercicios 2004 y 2005

	2005	2004	Variación (a)	Variación % (a)
INGRESOS DE EXPLOTACIÓN	764.986.678	662.779.368	102.207.040	15,4
Ventas por servicios	340.613.401	316.690.289	23.923.112	7,6
De organismos autónomos administrativos	344	375	(31)	(8,3)
Transferencias de la Administración General del Estado	118.965.405	112.190.270	6.775.135	6,0
Transferencias de comunidades autónomas	150.554.685	95.186.534	55.368.151	58,2
Transferencias de entidades locales	120.999.892	101.026.107	19.973.785	19,8
Transferencias del exterior	107.929	60.926	47.003	77,1
Otros ingresos	14.195	95.097	(80.902)	(85,1)
Ingresos por transferencia de comunidad autónoma	33.730.827	37.529.770	(3.798.943)	(10,1)
GASTOS DE EXPLOTACIÓN	758.681.442	658.650.933	100.030.509	15,2
Sueldos y salarios	1.251.370	1.272.212	(20.842)	(1,6)
Indemnizaciones por razón de servicio	23.196	33.627	(10.431)	(31,0)
Cotizaciones sociales a cargo de la entidad	253.372	268.959	(15.587)	(5,8)
Otros gastos sociales	44.038	19.461	24.577	126,3
Arrendamientos	148.001	138.252	9.749	7,1
Reparaciones y conservación	772.424	782.364	(9.940)	(1,3)
Suministros	26.861	22.084	4.777	21,6
Comunicaciones	30.161	79.318	(49.157)	(62,0)
Trabajos realizados por otras empresas	336.808.558	313.940.630	22.867.928	7,3
Primas de seguros	11.468	41.341	(29.873)	(72,3)
Material de oficina	17.973	43.556	(25.583)	(58,7)
Gastos varios	430.808	498.576	(67.768)	(13,6)
Transferencias a operadores públicos	276.126.000	201.111.943	75.014.057	37,3
Transferencias a entidades locales	44.818.000	43.315.000	1.503.000	3,5
Transferencias corrientes a empresas privadas	64.578.080	58.813.040	5.765.040	9,8
Transferencias de capital a empresas privadas	34.215.974	38.021.636	(3.805.662)	(10,0)
Tributos estatales	(874.842)	248.934	(1.123.776)	(451,4)
MARGEN BRUTO	6.305.236	4.128.435	2.176.801	52,7
INGRESOS FINANCIEROS	74.547	51.924	22.623	43,6
Ingresos financieros	74.547	51.924	22.623	43,6
GASTOS FINANCIEROS	4.255.159	2.636.634	1.618.525	61,4
Intereses préstamos	4.254.848	2.636.227	1.618.621	61,4
Otros gastos financieros	311	407	(96)	(23,6)
RESULTADO FINANCIERO	(4.180.612)	(2.584.710)	(1.595.902)	*
AMORTIZACIONES Y PROVISIONES	1.134.646	1.260.670	(126.024)	(10,0)
Amortización del inmovilizado material	797.483	873.434	(75.951)	(8,7)
Amortización del inmovilizado inmaterial	337.163	387.236	(50.073)	(12,9)
RESULTADO NETO	989.978	283.055	706.923	249,7
Resultados extraordinarios	527.423	762.242	(234.819)	(30,8)
Modificación obligaciones presupuestos cerrados	0	18.984	(18.984)	(100,0)
RESULTADO DEL EJERCICIO	1.517.401	1.064.281	453.120	42,6

Importes en euros.

Fuente: Cuentas anuales presentadas por la ATM.

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

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

Los ingresos de explotación presentan, entre el ejercicio 2004 y el 2005, un incremento de 102,21 M€ (+15,4%), mientras que el incremento de los gastos de explotación ha sido de 100,03 M€ (+15,2%). Eso ha generado un incremento interanual del margen bruto de 2,18 M€.

El incremento de los ingresos de explotación se concentra en los conceptos de transferencias, tanto de comunidades autónomas¹³ como de entidades locales, que corresponden a ingresos específicamente relacionados con el contrato programa y en el de ventas por servicios, que recoge los ingresos de la venta de títulos integrados de transporte del STI. Además de los conceptos mencionados, en los epígrafes posteriores también se analizan los otros conceptos de ingreso que presentan importes significativos (transferencias de la Administración General del Estado o ingreso por transferencia de comunidad autónoma).

El incremento de los gastos de explotación se concentra en los conceptos de transferencias a operadores públicos, que recogen las aportaciones de la ATM a los principales operadores de transporte (TMB y FGC) para que hagan frente a sus gastos según lo que prevé el contrato programa, y en el concepto de trabajos realizados por otras empresas, que incluye los principales gastos por pagos a los operadores por el servicio de transporte público de viajeros del STI. Además de los conceptos mencionados, en los epígrafes posteriores también se analizan otros conceptos de gasto, por los importes significativos que recogen (transferencias a entidades locales y transferencias a empresas privadas), o bien por otros aspectos que hay que destacar.

En el ejercicio 2005 el incremento de gastos financieros respecto del ejercicio anterior está motivado por la formalización del préstamo con el Royal Bank of Scotland y del *swap* con la Société Générale, que han supuesto, de acuerdo con el análisis del epígrafe 2.3.7, unos intereses por 3,31 M€ y por 0,12 M€, respectivamente. Por su parte, el descenso en la disposición de las pólizas de crédito y la cancelación de estas operaciones de tesorería, de acuerdo con lo que se ha analizado en el epígrafe 2.3.8.3, ha supuesto un descenso de los intereses que han acreditado en el ejercicio 2005, 0,83 M€, respecto de los acreditados en el ejercicio 2004, 2,63 M€.

Cabe señalar que en la Cuenta de pérdidas y ganancias del ejercicio 2005 la ATM ya ha presentado de manera correcta los ingresos financieros: así los presenta junto con los gastos financieros, genera un Resultado financiero (en anteriores ejercicios los presentaba dentro de los ingresos de explotación, y en consecuencia afectaba al Margen bruto).

En cuanto al resultado extraordinario de 2005, 0,53 M€, se observa que ha disminuido respecto al del ejercicio 2004, 0,78 M€. La mayor parte del resultado extraordinario corresponde, en los dos ejercicios, a la parte de subvenciones de capital de la Administración

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

General del Estado y de la Generalidad de Cataluña que ha sido traspasada como ingreso extraordinario en el ejercicio (véase el epígrafe 2.3.6): 0,76 M€ en el ejercicio 2004 y 0,66 M€ en el ejercicio 2005. Se ha observado, además, que en el ejercicio 2005 se han imputado unos gastos extraordinarios por 0,13 M€ correspondientes a mayores aportaciones que las inicialmente previstas por diferencias surgidas a la hora de liquidar el contrato programa 2002-2004.

2.4.1. Ingresos de explotación

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

2.4.1.1. Ventas por servicios

El total de 340,61 M€ de ventas por servicios corresponde a los ingresos del STI por un total de 340,43 M€, ya sea por la venta de títulos integrados, 321,00 M€, o bien por la repercusión de gastos de gestión de la ATM a los operadores, 19,43 M€. Además hay que señalar también otros ingresos por la venta de cuñas informativas por 0,18 M€. ¹⁴ Respecto de estos conceptos deben realizarse los siguientes comentarios:

- Venta de títulos integrados: las ventas de 2005 han supuesto una recaudación de 320,73 M€ (la diferencia hasta los 321,00 M€ corresponde a regularizaciones contables procedentes de ejercicios anteriores). Esta recaudación supone un incremento del 7,2% respecto a la de 2004. Estos ingresos provienen de un total de títulos integrados vendidos de 38.885.200 en 2005 y de 38.314.462 en 2004.

Seguidamente se presenta el detalle de la recaudación del ejercicio 2005 por operadores y/o comercializadores y se compara con la recaudación de 2004.

14. Para la venta de cuñas publicitarias la ATM gestiona el Centro de información TransMet. Mediante TransMet la ATM proporciona información en tiempo real haciendo uso de los medios de comunicación. Junto con la emisión de información se emiten ciertas cuñas informativo-publicitarias de las empresas operadoras del transporte que la ATM adquiere a las diferentes emisoras radiofónicas y que después, mediante convenios entre la ATM y cada uno de los operadores, la ATM factura a los operadores. En ejercicios anteriores se observó que el diferencial entre los ingresos por venta de cuñas y los gastos por la adquisición de estas supusieron a la ATM una pérdida de 85.000€ en el ejercicio 2003 y de 70.000€ en el ejercicio 2004. En el ejercicio 2005 esta actuación ha supuesto una pérdida de 191.000€.

Operador o comercializador	Recaudación 2004	Recaudación 2005
FMB	165.260	173.371
RENFE	37.372	43.173
FGC	35.801	37.469
Logista, SA	22.132	22.125
Comercial de Servicios y Quinielas, SL	15.054	19.631
La Caixa - Servicaixa	9.001	10.033
TB	6.062	4.758
TUSGSAL	3.062	3.072
Caixa de Catalunya	1.589	1.362
Trambaix	1.324	2.816
Empresa Sagalés, SA	660	771
La Hispano Igualadina, SA	586	592
Soler i Sauret, SA	347	435
Trambesòs	327	652
Transports Públics, SA	202	218
ATM *	160	21
Asistencia y Servicios, SL	65	5
Transports Municipals d'Egara, SA	54	160
Martí Renom, SA (Grupo Sarbus)	36	35
Bus Castellví, SA	25	27
Total recaudación	299.119	320.726

Importes en miles de euros.

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

* La ATM aparece como "vendedora de títulos" dado que ha suministrado títulos a entidades con las que ha firmado ciertos convenios en relación con la organización de determinados acontecimientos o bien para el fomento y aprovechamiento del transporte público. En 2004 el acontecimiento que explicaba la venta de títulos por parte de la ATM fue, básicamente, el Fórum Universal de las Culturas. En 2005, el acontecimiento ha sido la 5ª Conferencia Internacional en Economía de la Salud organizada por la UPF.

- Repercusión de gastos a los operadores: el total de los gastos de gestión del STI que la ATM ha repercutido a los operadores y que, por lo tanto, ha contabilizado como ingreso durante el año 2005 ha sido de 19,43 M€. Este importe, que incorpora ciertas regularizaciones del cierre del ejercicio anterior, supone haber repercutido gastos por un 6,3% del total de la recaudación. De este porcentaje, 4,5 puntos corresponden a la repercusión de los gastos soportados por la ATM y que representan gastos directos del STI (adquisición de papel o bobinas para títulos, edición de títulos, comisiones de comercialización, encuestas, comunicación, etc.) mientras que los 1,8 puntos restantes representan ingresos para financiar los gastos generales de la ATM.

2.4.1.2. Ingresos por transferencia de comunidad autónoma

En el ejercicio 2004 el total de 37,53 M€ de los ingresos por transferencia de comunidad autónoma correspondía a las aportaciones que la Generalidad de Cataluña realiza a la ATM para la financiación específica de las inversiones en el Servicio de venta y validación, de la ejecución de las obras de los proyectos constructivos del Trambaix y del Trambesòs

y la ejecución de las primeras modificaciones de obra del Trambaix. En el ejercicio 2005 el total de estos ingresos ha sido de 33,73 M€ y las inversiones a las que se aplican siguen concentrándose en la ejecución de las obras de los dos sistemas tranviarios según el siguiente detalle:

Ingresos por transferencias de la Generalidad según destino	2004	2005
Financiación obras del Trambaix	21.414	20.609
Financiación obras del Trambesòs	13.963	13.963
Financiación obras de los primeros modificados del Trambaix	1.966	0
Financiación del Sistema de venta y validación	186	72
Ingresos adelantados (reintegros IVA)*	0	(913)
Total transferencias de la Generalidad de Cataluña	37.529	33.731

Importes en miles de euros.

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

* En 2005, de acuerdo con los nuevos criterios referentes a la deducción del IVA soportado (según el análisis del epígrafe 2.5), los recursos de 13,96 M€ para financiar al Trambesòs incluyen una parte de 0,91 M€ correspondiente a la parte de IVA finalmente deducible. Ante ello, la ATM ha imputado, de manera correcta, un ingreso adelantado en la periodificación pasiva que, como contrapartida, ha generado una imputación con signo negativo de estos ingresos en la Cuenta de pérdidas y ganancias. Por lo tanto, el ingreso neto referente a la financiación de las obras del Trambesòs ha sido de 13,05 M€.

El ingreso de 72.121 € por la financiación de las inversiones en el Servicio de venta y validación ya ha sido analizado en el epígrafe 2.3.6 al analizar las Subvenciones de capital.

La parte principal de estos ingresos de 2005, 20,61 M€, corresponde a la transferencia de la Generalidad de Cataluña correspondiente a la tercera anualidad aportada a la ATM para la financiación de parte de la inversión del Trambaix.

El segundo importe en orden de importancia, 13,96 M€, corresponde a la transferencia de la Generalidad de Cataluña correspondiente a la segunda anualidad aportada a la ATM para la financiación de parte de la inversión del Trambesòs.

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

Los ingresos por los conceptos transferencias de la Administración General del Estado, comunidades autónomas y entidades locales se refieren a los ingresos a recibir en relación con el contrato programa que en 2005 han sido de 390,42 M€, según el siguiente detalle, que se presenta en comparación con los correspondientes al ejercicio 2004:

Transferencias contrato programa	2004	2005
Transferencias Administración General del Estado	112.190	118.965
Transferencias comunidades autónomas	95.187	150.555
Transferencias entidades locales	101.026	121.000
Total	308.403	390.520

Importes en miles de euros.

Fuente: Elaborado por la Sindicatura de Cuentas según datos de las cuentas anuales de 2005 de la ATM.

Estos ingresos corresponden a los importes que las diferentes administraciones han previsto en sus presupuestos para el ejercicio 2004 y 2005 como aquellos a transferir a la ATM en concepto de contrato programa, a pesar de que el correspondiente contrato programa no haya sido firmado hasta el mes de diciembre. El total de los importes previstos por las diferentes administraciones en sus respectivos presupuestos han sido los siguientes:

Transferencias para la ATM en presupuestos administraciones	2004	2005
Transferencias presupuestarias Administración General del Estado	115.637	117.950
Transferencias presupuestarias Generalidad de Cataluña	94.331	148.679
Transferencias presupuestarias Ayuntamiento de Barcelona	51.985	66.000
Transferencias presupuestarias Entidad Metropolitana del Transporte	48.838	53.981
Total	310.791	386.610

Importes en miles de euros.

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

La diferencia entre el total imputado por la ATM por este concepto de ingresos en su Cuenta de pérdidas y ganancias y el total de los ingresos presupuestados por las diferentes administraciones públicas corresponde a la correcta regularización de las periodificaciones de ingresos adelantados y diferidos a final de cada ejercicio, así como a ciertas imputaciones de ingresos o de gastos extraordinarios relacionados con el contrato programa. En el ejercicio 2005, destaca como ingreso extraordinario un importe de 4,99 M€ referente a la regularización resultante de la propuesta de liquidación del contrato programa 2002-2004 según acta de la reunión de la Comisión de Seguimiento de 27 de abril de 2005, de acuerdo con lo que ya se ha mencionado en el epígrafe 2.3.9.2.

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

2.4.2. Gastos de explotación

El análisis de los gastos de explotación se centra en los conceptos que concentran la mayor parte del gasto y que se refieren a las tres principales áreas de actuación de la ATM: el STI (2.4.2.1), las obras del Trambaix y el Trambesòs (2.4.2.2) y el contrato programa (2.4.2.3). Adicionalmente se analizan otros gastos que en 2005 presentan importes poco significativos pero que requieren ciertas observaciones por el concepto que recogen o bien por consideraciones de tipo legal.

2.4.2.1. Trabajos realizados por otras empresas

En el ejercicio 2005 el gasto en concepto de trabajos realizados por otras empresas ha sido de 336,81 M€, importe que supone un incremento del 7,3% respecto del ejercicio 2004. De este importe, 306,12 M€ (91% del total) corresponden al gasto por Servicio de transporte, que recoge los importes que la ATM liquida mensualmente con los operadores del

STI en función de los volúmenes de viajeros transportados por cada uno de ellos y teniendo en cuenta la intermodalidad de los trayectos.

Las validaciones totales efectuadas con títulos integrados durante 2005 han sido de 626.067.421, cifra que representa un incremento del 2,7% respecto de las validaciones del ejercicio 2004.

Los ingresos a distribuir en 2005 procedentes de la recaudación del mismo ejercicio han sido, de acuerdo con el análisis de ingresos del epígrafe 2.4.1.1, 320,73 M€. A este importe se han añadido regularizaciones y provisiones de fondos de 2004 distribuidas en 2005 que han incrementado el total a distribuir hasta 321,00 M€. El total de estos ingresos tiene que hacer frente al gasto por Servicio de transporte, que ha sido de 306,12 M€, así como a otros gastos varios del STI. De este modo, el total distribuido por la Cámara de Distribución de los ingresos en el ejercicio 2005 en relación con el Servicio de transporte ha sido de 306,12 M€ (en 2004 fue de 286,28 M€) según el siguiente detalle:

Operador	Distribución 2004	Distribución 2005
FMB	128.672	135.211
TB	55.446	57.092
RENFE	35.464	40.451
FGC	32.755	34.023
TUSGSAL	8.372	8.783
Mohn, SL	3.201	3.599
Rosanbus, SL	2.028	2.276
Martí Renom, SA (Grupo Sarbus)	1.980	2.091
Trambaix	1.967	3.791
La Hispano Igualadina, SA	1.636	1.785
Oliveras, SA	1.493	1.646
Empresa Casas, SA	1.352	1.497
Ferrocarriles y Transportes, SA	1.326	1.515
Soler i Sauret, SA	1.275	1.457
Transports Urbans de Sabadell, SCCL	1.137	1.343
Empresa Sagalés, SA	1.046	1.082
Transports Municipals d'Egara, SA	707	946
Trambesòs	547	921
C.R.A. La Hispania, SA	523	637
AUTHOSA - Autobuses Horta, SA	515	520
Empresa Plana, SL	506	489
Cintoi Bus, SL	392	449
La Vallesana, SA (Grupo Sarbus)	364	399
Autocares R. Font, SA	353	399
Cingles Bus, SA	333	443
Otros (30 operadores de 2004 y 33 operadores con importes inferiores a 0,3 M€)	2.892	3.275
Total	286.282	306.120

Importes en miles de euros.

Fuente: Elaborado por la Sindicatura de Cuentas según datos extraídos del Informe "STI, Cierre año 2005".

Formando parte de los trabajos realizados por otras empresas en el ejercicio 2005 existen otros gastos referentes al STI diferentes del anteriormente analizado. Así, cabe destacar los siguientes:

- Gastos por comisiones de comercialización de los títulos por 13,68 M€.
- Gastos referentes a la tasa de seguridad de RENFE que, para una correcta homogeneización, se ha extendido a los demás operadores del STI bajo el nombre de incentivo de seguridad, y que han supuesto un total de 10,20 M€.¹⁵

2.4.2.2. Transferencias de capital a empresas privadas

Del total de 34,22 M€ que en 2005 se incluye en este concepto de gasto, la mayor parte, 33,66 M€, corresponde al pago a TM, SA y TM del Besòs, SA, adjudicatarias de las obras del Trambaix y del Trambesòs. Este gasto corresponde a la contrapartida de las anualidades de 20,61 M€ por el Trambaix y de 13,05 M€ por el Trambesòs, que, de acuerdo con lo que se ha analizado en el epígrafe 2.4.1.2, la ATM imputa como ingreso por la financiación de la Generalidad de Cataluña al mencionado sistema tranviario.¹⁶

Debe señalarse que los acuerdos de Gobierno de la Generalidad de Cataluña de 31 de julio de 2000 y de 24 de diciembre de 2002, que determinan las aportaciones plurianuales que efectuará la Generalidad de Cataluña para la financiación del Trambaix y del Trambesòs, hacen referencia a los importes a aportar por el DPTOP a la ATM como subvención de capital finalista. Sin embargo la ATM imputa como ingreso y como gasto en la Cuenta de pérdidas y ganancias la mencionada anualidad. Esta imputación es correcta ya que la ATM, a pesar de haber llevado a cabo las tareas de planificación, ordenación y adjudicación del Trambaix y del Trambesòs por delegación de competencias de la Generalidad de Cataluña y de la Entidad Metropolitana del Transporte (EMT), solo actúa como intermediaria en el cobro procedente del DPTOP y en el pago a las adjudicatarias.

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

16. En relación con estas transferencias al Trambesòs, debe señalarse que los ingresos de la ATM por la anualidad que para financiar la transferencia le aporta el DPTOP fueron, de acuerdo con el análisis del epígrafe 2.4.1.2, de 13,96 M€, mientras que el gasto por la aportación de la ATM a la empresa adjudicataria del Trambesòs fue de 13,05 M€. La diferencia de 0,91 M€ corresponde al IVA soportado que, de acuerdo con el análisis recogido en el epígrafe 2.5, la ATM pudo deducirse y que, por lo tanto, no ha supuesto finalmente gasto.

Dentro de los gastos por transferencias de capital a empresas privadas, se incluyen también las referentes a subvenciones otorgadas a operadores de servicios de autobuses para la ampliación de flotas, por 0,49 M€, así como las otorgadas a operadores para que ellos mismos lleven a cabo inversiones en relación con el Servicio de venta y validación (de acuerdo con lo que se ha analizado en el epígrafe 2.3.6) por 72.121 €.

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

Los gastos por estos conceptos recogen las aportaciones que la ATM debe hacer a los diferentes operadores para hacer frente a las necesidades que deben financiarse mediante recursos de contrato programa analizados en el epígrafe 2.4.1.3. En 2005 estos gastos han sido de 385,52 M€, mientras que en 2004 habían sido de 303,24 M€. El detalle es el siguiente:

Transferencias contrato programa	2004	2005
Transferencias a operadores públicos	201.112	276.126
Transferencias a entidades locales	43.315	44.818
Transferencias a empresas privadas	58.813	64.578
Total	303.240	385.522

Importes en miles de euros.

Fuente: Elaborado por la Sindicatura de Cuentas según datos de las cuentas anuales 2005 de la ATM.

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

En relación con el cuadro anterior deben diferenciarse los siguientes conceptos:

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

Transferencias a operadores públicos	2004	2005
TMB	161.270	225.932
FGC	39.842	50.194
Total	201.112	276.126

Importes en miles de euros.

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

- Transferencias a entidades locales: corresponden a las transferencias a la EMT, como entidad aglutinadora de los servicios de transporte público interurbano de superficie en el ámbito geográfico de los dieciocho municipios que la conforman.

- Transferencias corrientes a empresas privadas: del total de 64,58 M€, las compensaciones a los operadores integrados, con 21,16 M€, representan, como en ejercicios anteriores, una parte significativa del gasto total. Cabe destacar también otros conceptos que conforman el resto del saldo, que son los siguientes:
 - a) Tarifa técnica¹⁷ del Trambaix y del Trambesòs, por un total de 39,03 M€. En concreto el total de la tarifa técnica de 2005 para el Trambaix ha supuesto gasto por un importe de 18,38 M€ y, para el Trambesòs, por un importe de 20,65 M€.
 - b) Otros gastos por un total de 4,39 M€, la mayor parte de los cuales, 4,09 M€, hacen referencia a los dos conceptos que se analizan a continuación:
 - Expropiaciones: el importe de gasto contabilizado por este concepto ha sido de 1,70 M€. La ATM comenzó a imputar este tipo de gasto en el ejercicio 2004 dado que hasta septiembre de 2003, con las aportaciones generales que la ATM realizaba a la adjudicataria de las obras, también se hacía frente al coste de las expropiaciones.
 - Convenio por incrementos de coste de obras del Trambaix: por estos incrementos el gasto imputado como transferencias corrientes a empresas privadas ha sido de 2,39 M€. Así, se ha observado que los primeros complementarios y proyectos modificados referentes al Trambaix que se originaron entre enero de 2002 y diciembre de 2003 han supuesto un aumento del coste de las obras de 5,08 M€.¹⁸

El 12 de junio de 2003 la ATM firmó con la empresa adjudicataria un convenio y, posteriormente, el 30 de diciembre de 2003, una adenda a este convenio, donde se pactaba una previsión del pago de los 5,08 M€ en tres anualidades, a razón de 1,69 M€ por año a pagar en 2004, 2005 y 2006. Finalmente las previsiones de pago de las anualidades han sido corregidas y regularizadas con intereses por el aplazamiento en el pago desde la fecha real de cada certificación de obras, con lo que el pago de la anualidad de 2004 fue de 2,30 M€¹⁹ y el de la anualidad de 2005, de 2,39 M€.

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

18. Este incremento de coste de las obras del Trambaix por 5,08 M€ proviene del Complementario-1, de enero de 2002, que incrementa el coste en 10,47 M€, de los Modificados de 1 a 3, de enero de 2002 y julio y diciembre de 2003, que lo reducen en 0,58 M€, y de la regularización por menos coste de expropiaciones de septiembre de 2003, que también lo reducen en 4,81 M€.

19. Como se señaló en el informe correspondiente al ejercicio 2004, la anualidad de aquel ejercicio, 2,30 M€, se imputó en parte, 1,97 M€, como gasto por transferencia de capital a empresas privadas y el resto, 0,33 M€, como
.../...

Es necesario unificar criterios a la hora de contabilizar los mencionados gastos e imputarlos de acuerdo con el concepto a que hacen referencia. Así, tanto la anualidad de 2005 de 2,39 M€ por el mayor coste de obras del Trambaix, como las expropiaciones por 1,70 M€, deberían haberse clasificado como gasto por transferencias de capital y no por transferencias corrientes, ya que corresponden a diferentes componentes que incrementan el coste global de las obras de los sistemas tranviarios. En cuanto a la Tarifa técnica del Trambaix y del Trambesòs, también sería necesario reclasificar como gasto por transferencias de capital aquella parte que tiene como finalidad hacer frente al componente de inversión del proyecto constructivo no financiado específicamente con subvenciones de la Generalidad. Así, en 2005, la tarifa técnica del Trambaix, 13,38 M€ y la del Trambesòs, 20,65 M€, incluyen 3,41 M€ y 3,50 M€, respectivamente, destinados a hacer frente al componente de inversión mencionado; por lo tanto, debería haberse imputado como gasto por Transferencias de capital el total de 6,91 M€.

2.4.2.4. Otros gastos de explotación

Del análisis del resto de los gastos de explotación, hay que hacer referencia a otros gastos que no presentan importes muy significativos pero que, por el concepto que recogen, la evolución que presentan o por ciertos aspectos de tipo legal, requieren ser analizados.

- Gastos de personal: el total de los gastos de personal para el ejercicio 2005, en comparación con los del ejercicio 2004, es el siguiente:

Gastos de personal	2004	2005
Sueldos y salarios (a)	1.272	1.251
Indemnizaciones por razón de servicio (b)	34	23
Cotizaciones sociales a cargo de la entidad	269	253
Otros gastos sociales (c)	19	44
Total	1.594	1.571

Importes en miles de euros.

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

Notas:

- La plantilla a 31 de diciembre de 2004 era de 28 personas y a 31 de diciembre de 2005, de 31 personas, una de las cuales estaba adscrita a la ATM procedente de TMB. De acuerdo con el convenio ATM-TMB, el gasto que esta persona representa para la ATM no está dentro de los gastos por sueldos y salarios de los gastos de personal sino como trabajos realizados por otras empresas por 56.979 €.
- Las indemnizaciones por razón de servicio son gastos por dietas y locomoción (avión, taxi, alquiler de coche).
- Los demás gastos sociales son gastos por formación y cursos de perfeccionamiento.

gasto por transferencias corrientes a empresas privadas, lo que dio lugar a que la Sindicatura recomendase unificar la imputación en una misma cuenta.

Del análisis de los gastos de personal se observa un decremento en términos absolutos del gasto por sueldos y salarios de 2005 respecto del de 2004. Ha sido así, básicamente, porque si bien, según la nota 1 a pie del cuadro anterior, a final de 2005 había en plantilla tres personas más que a final de 2004, la plantilla media de 2004, 29,83 trabajadores, ha sido superior a la de 2005, 28,75 trabajadores. La causa ha sido que entre enero y agosto de 2004 la plantilla era de treinta y dos personas y las bajas no se produjeron hasta septiembre y noviembre, mientras que el año 2005 se ha mantenido con veintinueve personas hasta septiembre y octubre, meses en que se han producido las altas hasta las treinta y una personas.

Por otro lado, del análisis detallado de la evolución de los sueldos y salarios en 2005 respecto al ejercicio 2004, se observa que se ha superado el límite máximo establecido en la Ley de presupuestos de la Generalidad de Cataluña y se ha llegado a un 4,3%, porcentaje que corresponde al IPC interanual de Cataluña. Eso ha sido así según los acuerdos a los que llegaron en ejercicios anteriores los representantes de la ATM y los delegados de personal de la mencionada entidad, en que acordaron ajustar el incremento interanual al IPC de Cataluña. El incremento contraviene al límite máximo de aumento de la masa salarial establecida en la Ley de presupuestos de la Generalidad para 2005.

- Arrendamientos: el gasto total de 2005 de 0,15 M€, concretamente de 148.001 €, corresponde al gasto por el alquiler de la sede social de la ATM en la calle Muntaner, 315-321, por 126.418 €, y a la del alquiler del local de oficinas del entresuelo de la calle Muntaner, 339, por 21.583 €.
- Tributos estatales: este concepto de gasto corresponde a la parte del IVA soportado que finalmente la ATM no ha podido deducirse a resultas de la regularización de final de ejercicio por el cálculo de la prorrata definitiva. Se observa como en el cierre del ejercicio 2005 este gasto presenta un importe con signo negativo de 0,89 M€. Eso lo origina el hecho de que la ATM, desde septiembre de 2005, de acuerdo con el análisis del epígrafe 2.5, ya no queda sujeta a la regla de prorrata. Por ello, al final del ejercicio, la regularización referente a la prorrata aplicada hasta agosto genera el mencionado ingreso (o gasto con signo negativo).

2.4.3. Gastos por amortizaciones y provisiones

Los gastos del ejercicio 2005 en concepto de amortizaciones del inmovilizado material y del inmovilizado inmaterial presentan una evolución razonable respecto al gasto de 2004, teniendo en cuenta tanto la evolución de altas y bajas de cada uno de los conceptos del inmovilizado, como la evolución de los elementos que han pasado a estar totalmente amortizados.

2.5. ASPECTOS FISCALES REFERENTES AL IVA

La legislación española del IVA, en comparación con la normativa comunitaria, era más restrictiva ya que incorporaba una limitación adicional en cuanto a la deducción de determinadas cuotas de IVA soportado.²⁰ Eso llevó a que la Comisión Europea interpusiese, en el año 2003, un recurso contra el Estado español ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea (TJUE).

A mediados de 2005, ante la proximidad de la sentencia del TJUE (que se produjo el 6 de octubre de 2005) la ATM, suponiendo que la sentencia iría en la misma dirección que las conclusiones del abogado general²¹, y para evitar una posible limitación de los efectos temporales en la aplicación de la sentencia que pudiese representar la prescripción de las liquidaciones de IVA de ejercicios anteriores, impugnó las liquidaciones de IVA de los ejercicios 2003 y 2004. Con esta impugnación, presentada el 1 de julio de 2005, solicitó la rectificación de las autoliquidaciones y la correspondiente devolución de ingresos indebidos. La devolución solicitada era de 2,88 M€, en concreto, de 1,22 M€ por el IVA de 2003, y de 1,66 M€ por el IVA de 2004.

La Agencia Tributaria, el 16 de diciembre de 2005, acordó estimar las solicitudes de rectificación y reconoció el derecho a la devolución por un total de 2,94 M€, correspondientes al total de 2,88 M€, junto con intereses de demora de 0,06 M€. La ATM cobró el total de 2,94 M€ el 27 de diciembre de 2005.

En cuanto al IVA del ejercicio 2005, la ATM, dado que la sentencia es del mes de octubre, incorpora en la liquidación de final de año ciertas regularizaciones e imputaciones según lo que se detalla seguidamente:

- a) En las declaraciones mensuales de IVA de enero a agosto de 2005 la ATM había aplicado la regla de prorata y, en diciembre, regularizó el porcentaje de prorata provi-

20. La normativa española, la Ley 37/1992, de 28 de diciembre, del impuesto sobre el valor añadido, una vez modificada por la Ley 66/1997, de 30 de diciembre, de medidas fiscales, administrativas y de orden social, supuso que, a partir del 1 de enero de 1998, la percepción de subvenciones para financiar la adquisición de determinados bienes y servicios limitase el derecho a deducir el IVA soportado. La limitación era por la parte del precio del bien o servicio que hubiese sido financiado mediante subvención. Esta normativa contravenía a la Sexta Directiva (Directiva 77/388/CEE, de 17 de mayo de 1977, Sexta Directiva del Consejo en materia de armonización de las legislaciones de los estados miembros relativas a los impuestos sobre volumen de negocios).

21. En marzo de 2005 el abogado general presentó las conclusiones relativas al recurso de la Comisión Europea contra el Estado español. Estas señalaban que en ningún caso puede ser de aplicación la regla de prorata a los sujetos pasivos que solo realicen operaciones con derecho a deducción y que, por lo tanto, la normativa española se extralimitaba imponiendo a los sujetos pasivos una limitación al margen de las previsiones de la Sexta Directiva en cuanto al importe deducible en la adquisición de bienes o servicios financiados, totalmente o parcialmente, con subvenciones.

sional aplicado en los ocho primeros meses, que supone un ingreso por el total de 0,89 M€ de IVA que no se había deducido.

- b) Las declaraciones mensuales entre septiembre y diciembre, en que la ATM ya no está sujeta a la regla de prorrata a raíz de la mencionada sentencia, generan un importe a cobrar de 0,10 M€.
- c) Las tarifas técnicas que la ATM paga a los operadores del Trambaix y del Trambesòs se financian con recursos procedentes del contrato programa que esté vigente en cada momento. Por este motivo la ATM seguía el criterio de no deducirse ningún importe de IVA soportado referente a los citados gastos. Tampoco en la impugnación de la liquidación del IVA de 2004 se había incluido este IVA soportado, de modo que, en la liquidación del IVA de 2005, se deduce el IVA soportado de las tarifas técnicas del mismo 2005, pero también de 2004, según los siguientes importes: IVA tarifas técnicas 2004, 2,60 M€; IVA tarifas técnicas 2005, 2,55 M€. Con relación a este último importe hay que añadir 0,91 M€ correspondientes al IVA de la parte de la tarifa de 2005 del Trambesòs, que, referente al pago de infraestructuras, corresponde a la facturación que por este concepto se hizo en noviembre de 2005 y que, al ser ya posterior a la fecha de la sentencia del TJUE, la ATM trató en la declaración mensual como un IVA deducible más y no como una regularización de declaraciones anteriores.

De las anteriores explicaciones resultan diferentes importes incluidos en varios apartados del Balance y de la Cuenta de pérdidas y ganancias de la ATM. Así:

- El saldo de 7,05 M€ en el concepto hacienda pública deudora por IVA detallado en el epígrafe 2.3.2 proviene de la suma de todos los importes mencionados en los apartados a, b y c, es decir: 0,89 M€, 0,10 M€, 2,60 M€, 2,55 M€ y 0,91 M€. El cobro del total de los 7,05 M€ se ha producido en mayo de 2006.
- El saldo de 8,09 M€ como ingresos avanzados detallados en el epígrafe 2.3.9.2 en concepto de reserva contrato programa (reintegros IVA) proviene de la suma de los 2,94 M€ por el cobro de la regularización de las autoliquidaciones de IVA de los ejercicios 2003 y 2004 y de los 5,15 M€ (=2,60 M€+2,55 M€) de la regularización de IVA soportado de las tarifas técnicas pagadas a los operadores de los dos sistemas tranviarios. La parte específica de IVA del Trambesòs por la facturación de noviembre de 2005, 0,91 M€, ha sido imputada también como ingreso adelantado pero, de modo correcto, se ha incluido dentro del concepto transferencias contrato programa 2005-2006.
- Los 0,89 M€ de gasto con signo negativo del epígrafe 2.4.2.4 se corresponden totalmente con la explicación del anterior apartado a.

En los comentarios recogidos en este epígrafe se ha destacado que la Agencia Tributaria ha pagado 2,94 M€, como devolución de ingresos indebidos por las rectificaciones de las liquidaciones del IVA de la ATM de los ejercicios 2003 y 2004, así como 7,05 M€ de la liquidación del ejercicio 2005.

De todos modos hay que recordar que, de acuerdo con la normativa vigente, permanecen abiertos a inspección los últimos cuatro ejercicios. En relación con ello hay que tener en cuenta los criterios interpretativos que, en cuanto al tratamiento de las transferencias tanto recibidas como otorgadas, puede tener la Dirección General de Tributos del Ministerio de Economía y Hacienda.

2.6. HECHOS POSTERIORES: PROPUESTA DE LIQUIDACIÓN DEL CONTRATO PROGRAMA 2005-2006

A continuación se analiza, como principal hecho posterior, la propuesta de liquidación de la Comisión de Seguimiento del contrato programa 2005-2006 de julio de 2007. Previamente se hace una breve referencia a los principales datos del contrato programa.

2.6.1. Contrato programa 2005-2006: principales datos

El contrato programa para el periodo 2005-2006 se firmó el 22 de diciembre de 2005. En dicho contrato programa se prevén las necesidades de los diferentes operadores del sistema (para reequilibrar la cuenta de explotación, para financiar determinadas inversiones, para amortizar la deuda, para compensar la adhesión al STI, etc.) según el siguiente resumen:

Operador o tipología de transporte	2005	2006	Total
TMB (FMB y TB)	498.586	524.395	1.022.981
FGC	126.267	129.938	256.205
Servicio de autobuses EMT (gestión indirecta)	78.881	87.730	166.611
Servicio de autobuses DGPT (gestión indirecta)	44.806	47.064	91.870
Trambaix	48.649	49.647	98.296
Trambesòs	35.978	38.477	74.455
RENFE	2.000	3.000	5.000
ATM (gastos de funcionamiento e inversión)	6.210	5.786	11.996
Total necesidades	841.377	886.037	1.727.414

Importes en miles de euros.

Fuente: Elaborado por la Sindicatura de Cuentas según datos extraídos del contrato programa 2005-2006.

Nota: Estos importes tienen en cuenta el impacto de la regla de prorata del IVA hasta el tercer trimestre del año 2005, a raíz de la sentencia de 6 de octubre de 2005 del Tribunal de Justicia de las Comunidades Europeas.

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

Origen de los recursos	Total 2005-2006
Ingresos tarifarios:	752.101
TMB (FMB y TB)	522.537
FGC	103.273
Autobuses EMT	62.559
Autobuses DGPT	52.995
Trambaix	8.559
Trambesòs	2.178
Aportaciones de las administraciones: (a)	975.313
Administración General del Estado (b)	270.887
Generalidad de Cataluña	432.243
Ayuntamiento de Barcelona	138.440
Entidad Metropolitana del Transporte	133.743
Total recursos	1.727.414

Importes en miles de euros.

Fuente: Elaborado por la Sindicatura de Cuentas según datos extraídos del contrato programa 2005-2006.

Notas:

- (a) Las aportaciones de las administraciones incluyen el importe del saldo de la cuenta de "Reserva contrato programa 2002-2004" que, como excedente del anterior contrato programa, se ha incorporado como más recursos en el contrato programa 2005-2006 por un importe de 13,71 M€ (a la fecha de formalización de este contrato programa la cuantificación más actualizada era la referente en la Comisión de Seguimiento, ya que aún no se había llevado a cabo el control financiero de la IGAE que finalmente cuantificó el saldo en 16,35 M€).
- (b) En el contrato programa 2005-2006 se establecen unas consignaciones presupuestarias de la AGE de 254,83 M€, a las que se incorporan 1,88 M€ como parte correspondiente a la AGE del saldo de la cuenta de reserva del anterior contrato programa 2002-2004. El resto hasta los 270,89 M€, es decir, 14,18 M€, se prevé como insuficiencia provisional de la consignación de la AGE que, en función del informe de control financiero de la IGAE, la AGE abonará por mitades con cargo a los presupuestos de los ejercicios 2007 y 2008.

El contrato programa 2005-2006 incorpora dentro de las previsiones la anualidad de 2006 correspondiente al pago diferido en el periodo 2006-2009 del importe de las insuficiencias cuantificadas en el anterior contrato programa 2002-2004, en 194,90 M€.

2.6.2. Propuesta de liquidación del contrato programa 2005-2006: Acta de la Comisión de Seguimiento

Para el seguimiento del contrato programa 2005-2006, el mismo contrato programa prevé la constitución de la Comisión de Seguimiento compuesta de forma paritaria por ocho vocales, cuatro en representación de la AGE y cuatro en representación de las administraciones consorciadas. Por parte de la AGE los representantes son del Ministerio de Economía y Hacienda, del Ministerio de Fomento y de la Delegación del Gobierno en Cataluña, mientras que las administraciones consorciadas están representadas por la ATM. Además, pueden asistir a las reuniones de la Comisión de Seguimiento, con voz pero sin voto, representantes de los operadores públicos TMB y FGC.

Entre las funciones de la Comisión destaca la de interpretar el contrato programa cuando sea necesario así como la de realizar la propuesta de liquidación y enviarla a la IGAE.

El Acta de la reunión de la Comisión de Seguimiento de 18 de julio de 2007, que recoge la propuesta de liquidación del contrato programa 2005-2006, puede sintetizarse en los tres cuadros resumen siguientes.

- El primer cuadro es un resumen comparativo entre las previsiones del contrato programa y los importes de la propuesta de liquidación en cuanto a las necesidades del periodo 2005-2006, según los diferentes operadores de transporte:

Operador o tipología de transporte	Previsiones CP 2005-2006	Propuesta de liquidación	Diferencias
TMB (FMB y TB)	1.022.981	1.023.662	681
FGC	256.205	249.742	(6.463)
Servicio de autobuses EMT (gestión indirecta)	166.611	171.955	5.344
Servicio de autobuses DGPT (gestión indirecta)	91.870	92.412	542
Trambaix	98.296	95.107	(3.189)
Trambesòs	74.455	69.111	(5.344)
RENFE	5.000	6.500	1.500
ATM (gastos de funcionamiento e inversión)	11.996	8.646	(3.350)
Total necesidades	1.727.414	1.717.135	(10.279)

Importes en miles de euros.

Fuente: Elaborado por la Sindicatura de Cuentas según datos de la propuesta de liquidación recogida en el Acta de la Comisión de Seguimiento del contrato programa 2005-2006 de 18 de julio de 2007.

- El segundo cuadro recoge el resumen comparativo entre las previsiones del contrato-programa y los importes de la propuesta de liquidación en cuanto a los orígenes de los recursos del periodo 2005-2006:

Origen de los recursos	Previsiones CP 2005-2006	Propuesta de liquidación	Diferencias
Ingresos tarifarios:	752.101	770.120	18.019
TMB (FMB y TB)	522.537	532.744	10.207
FGC	103.273	102.601	(672)
Autobuses EMT	62.559	67.582	5.023
Autobuses DGPT	52.995	54.036	1.041
Trambaix	8.559	10.351	1.792
Trambesòs	2.178	2.806	628
Aportaciones de las administraciones:	975.313	947.015	(28.298)
Administración General del Estado	270.887	271.274	387
Generalidad de Cataluña	432.243	414.641	(17.602)
Ayuntamiento de Barcelona	138.440	132.803	(5.637)
Entidad Metropolitana del Transporte	133.743	128.297	(5.446)
Total recursos	1.727.414	1.717.135	(10.279)

Importes en miles de euros.

Fuente: Elaborado por la Sindicatura de Cuentas según datos de la propuesta de liquidación recogida en el Acta de la Comisión de Seguimiento del contrato programa 2005-2006, de 18 de julio de 2007.

- El tercer cuadro recoge el resumen comparativo entre los importes de la propuesta de liquidación y las aportaciones realmente realizadas:

Aportaciones de las administraciones	Propuesta de liquidación	Aportaciones realizadas	Diferencias
Administración General del Estado	271.274	261.089	(10.185)
Generalidad de Cataluña	414.641	433.094	18.453
Ayuntamiento de Barcelona	132.803	138.985	6.182
Entidad Metropolitana del Transporte	128.297	134.942	6.645
Totales	947.015	968.110	21.095

Importes en miles de euros.

Fuente: Elaborado por la Sindicatura de Cuentas según datos de la propuesta de liquidación recogida en el Acta de la Comisión de Seguimiento del contrato programa 2005-2006, de 18 de julio de 2007.

A resultas de la información anterior, la propuesta de liquidación concluye que se ha producido en el conjunto del sistema un exceso de aportaciones de las administraciones de 21,10 M€. En la propuesta también se especifica que, del mencionado exceso, la mayor parte, 17,50 M€, es consecuencia de la aplicación de la Sentencia del TJUE referente a la aplicación de la prorrata del IVA.

3. FISCALIZACIÓN DE LA LIQUIDACIÓN PRESUPUESTARIA

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

El Consejo de Administración de la ATM ha aprobado el presupuesto del consorcio para 2005 el 24 de enero de 2005 y ha sido publicado en el DOGC número 4315, de 3 de febrero de 2005. Eso supone un incumplimiento de los plazos establecidos en los mencionados artículos del Reglamento de régimen interior de la ATM y de sus Estatutos.

El presupuesto publicado presenta un total de 946,18 M€ tanto en el estado de gastos como en el de ingresos.

A continuación se muestra la liquidación del presupuesto del ejercicio 2005 presentada por la ATM.

Liquidación del presupuesto 2005

	Consignación inicial (A)	Modificaciones (B)	Consignación definitiva (C=A+B)	Derechos liquidados (D)	Derechos recaudados (E)	Pendiente de cobro (F=D-E)	Estado de ejecución	
							(G=C-D)	(H=D×100/C)
3. Tasas y otros ingresos	329.986.705	28.058.284	358.044.989	366.665.605	366.579.735	85.870	(8.620.616)	102,4%
4. Transferencias corrientes	386.610.000	400.000	387.010.000	387.118.248	371.350.717	15.767.531	(108.248)	100,0%
5. Ingresos patrimoniales	10.000	0	10.000	74.547	74.547	0	(64.547)	745,5%
7. Transferencias de capital	34.572.205	0	34.572.205	34.572.205	34.572.205	0	0	100,0%
8. Remanente de tesorería fin. IRC	0	13.126.778	13.126.778	0	0	0	13.126.778	0,0%
9. Pasivos financieros	195.000.000	0	195.000.000	194.895.000	194.895.000	0	105.000	99,9%
Total ingresos	946.178.910	41.585.062	987.763.972	983.325.605	967.472.204	15.853.401	4.438.367	99,5%
	Consignación inicial (A)	Modificaciones (B)	Consignación definitiva (C=A+B)	Obligaciones reconocidas (D)	Obligaciones pagadas (E)	Pendiente de pago (F=D-E)	Estado de ejecución	
							(G=C-D)	(H=D×100/C)
1. Personal	1.700.500	0	1.700.500	1.544.319	1.515.001	29.318	156.181	90,8%
2. Compra bienes y servicios	329.722.341	12.913.235	342.635.576	338.106.849	337.595.074	511.775	4.528.727	98,7%
3. Gastos financieros	5.168.938	(990.662)	4.178.276	4.166.217	4.166.217	0	12.059	99,7%
4. Transferencias corrientes	378.514.767	26.590.205	405.104.972	396.603.034	320.028.069	76.574.965	8.501.938	97,9%
6. Inversiones	500.159	778.750	1.278.909	265.188	246.533	18.655	1.013.721	20,7%
7. Transferencias capital	35.572.205	2.293.534	37.865.739	34.215.974	34.073.293	142.681	3.649.765	90,4%
8. Activos financieros	195.000.000	0	195.000.000	194.891.782	194.891.782	0	108.218	99,9%
Total gastos	946.178.910	41.585.062	987.763.972	969.793.363	892.515.969	77.277.394	17.970.609	98,2%

Importes en euros.

Fuente: Liquidación presentada por la ATM.

De la liquidación presupuestaria se desprende un resultado presupuestario positivo de 13,53 M€, como consecuencia de los mayores derechos liquidados que obligaciones reconocidas. La ATM presenta, además, el resultado presupuestario ajustado, también positivo, por 2,28 M€, consecuencia de los siguientes ajustes:

	Importes
Resultado presupuestario	13.532
Gastos financiados con remanentes líquidos de tesorería	3.737
Desviaciones positivas de financiación	(14.987)
Resultado presupuestario ajustado	2.282

Importes en miles de euros.

Fuente: Elaborado por la Sindicatura de Cuentas según datos extraídos de las cuentas anuales de 2005 de la ATM.

Respecto de los dos ajustes anteriormente detallados deben hacerse los siguientes comentarios:

- El ajuste positivo de 3,74 M€ corresponde a los gastos por obligaciones reconocidos en 2005 pero financiados con derechos ya reconocidos en ejercicios anteriores. Por ello, el gasto que han financiado, finalmente en 2005, supone en ese ejercicio el ajuste positivo.
- El ajuste negativo de 14,99 M€ corresponde a ingresos por derechos liquidados en 2005, principalmente por aportaciones de diferentes administraciones en cuya relación aún no se ha reconocido la correspondiente obligación. Así, al ser recursos con financiación afectada, no suponen realmente superávit y de ahí que representen un ajuste negativo.

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

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

3.1. MODIFICACIONES PRESUPUESTARIAS

Como resultado de la fiscalización de los siete expedientes de modificación del presupuesto del ejercicio 2005 se ha elaborado el siguiente cuadro que permite un análisis más claro de cada una de las siete modificaciones (M1 a M7).

SINDICATURA DE CUENTAS DE CATALUÑA — INFORME 6/2009

Estado de ingresos	M1	M2	M3	M4	M5	M6	M7	Totales
Capítulo 3	-	11.003.878	-	-	-	-	17.054.406	28.058.284
Capítulo 4	-	-	-	-	-	400.000	-	400.000
Capítulo 5	-	-	-	-	-	-	-	-
Capítulo 7	-	-	-	-	-	-	-	-
Capítulo 8	12.910.033	-	-	-	216.745	-	-	13.126.778
Capítulo 9	-	-	-	-	-	-	-	-
Totales	12.910.033	11.003.878	-	-	216.745	400.000	17.054.406	41.585.062

Estado de gastos	M1	M2	M3	M4	M5	M6	M7	Totales
Capítulo 1	-	-	-	-	-	-	-	-
Capítulo 2	1.919.175	11.003.878	141.090	(19.000)	-	-	(131.908)	12.913.235
Capítulo 3	-	-	(990.662)	-	-	-	-	(990.662)
Capítulo 4	8.364.354	-	822.792	-	216.745	-	17.186.314	26.590.205
Capítulo 6	732.970	-	26.780	19.000	-	-	-	778.750
Capítulo 7	1.893.534	-	-	-	-	400.000	-	2.293.534
Capítulo 8	-	-	-	-	-	-	-	-
Totales	12.910.033	11.003.878	-	-	216.745	400.000	17.054.405	41.585.062

Importes en euros.

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

Seguidamente se analiza cada una de las modificaciones:

- M1- Incorporación de remanentes: con esta modificación se han incorporado al presupuesto de 2005 remanentes existentes al final del ejercicio 2004 por un importe de 12,91 M€. Esta incorporación de remanentes, alguno de ellos afectado y otros a destinar a gastos generales, supone a la vez un incremento en los créditos presupuestados del Estado de gasto, principalmente en partidas del capítulo 4, como Liquidación contrato programa 2002-2004, 8,36 M€, y en partidas del capítulo 2, como Estudios y trabajos técnicos tranvías, 1,14 M€.
- M2- Ampliación de crédito: la partida dentro del capítulo 3 de Ingresos que incluye la venta de títulos que genera el STI y que sirve para financiar los gastos de los operadores fue presupuestada inicialmente por 310 M€. Al final del ejercicio 2005 la ATM, al disponer de toda la información proveniente del STI, decidió incrementar esta partida del capítulo 3 del Estado de ingresos en 11,00 M€. La previsión de obtención de mayores ingresos dio lugar a un incremento de los gastos relacionados con el STI, concretamente en la partida servicios de transporte del capítulo 2 de gastos.
- M3- Transferencia de crédito: esta modificación afecta únicamente al Estado de gastos y hace referencia a transferencias de créditos excedentarios de partidas de los capítulos 3 y 4 por un total de 2,21 M€, a otras partidas en situación deficitaria de los capítulos 2, 4 y 6. Como partida excedentaria destaca, dentro del capítulo 3, la referente a los Intereses de pólizas de crédito, que con esta modificación se reduce en 0,99 M€. Como partidas deficitarias destacan las del capítulo 4 por Aportaciones a los principales operadores (TMB y FGC), que con esta modificación incrementan el crédito previsto en un total de 1,08 M€.

- M4- Transferencia de crédito: esta modificación, por los mismos motivos que los mencionados para la M3, solo afecta al Estado de gastos. Aunque en este caso la transferencia de créditos, por un total de 97.200€, procede en su totalidad de partidas excepcionarias del capítulo 2, que, excepto por un importe de 19.000€, que tiene como destino inversiones en maquinaria del capítulo 6, tienen como destino partidas deficitarias del mismo capítulo 2.
- M5- Crédito extraordinario financiado con aplicación del remanente de tesorería: corresponde al importe de 0,22 M€, que, de acuerdo con el convenio firmado en febrero de 2005, la ATM debe pagar a Infraestructuras Ferroviarias de Cataluña (IFERCAT) en concepto de la financiación de 0,22 M€ aportada por el Banco Europeo de Inversiones (BEI) a la ATM en el ejercicio 2000 en relación con la realización de estudios de viabilidad de la línea L9 del metro de Barcelona y teniendo en cuenta que el reembolso al BEI lo ha hecho IFERCAT por cuenta de la ATM. Como esta partida no estaba prevista en el presupuesto inicial, se financiará con aplicación del remanente de tesorería y supondrá un nuevo gasto en el capítulo 4.
- M6- Suplemento de crédito: esta modificación tiene como origen la firma el 20 de octubre de 2005 del Convenio de colaboración con el Instituto de Mayores y Servicios Sociales (IMSERSO) para el desarrollo de un programa de accesibilidad en líneas regulares de autobuses interurbanos de Cataluña, para el que el IMSERSO se compromete a aportar 0,40 M€. Eso ha representado un incremento de 0,40 M€, tanto en el capítulo 4 de Ingresos, en concepto de Transferencias corrientes IMSERSO, como en el capítulo 7 de Gastos por Transferencias de capital por renovación/adaptación de flotas.
- M7- Adecuación de las partidas presupuestarias a la propuesta de liquidación del contrato programa 2002-2004: esta modificación presupuestaria es consecuencia de la propuesta de liquidación de la Comisión de Seguimiento de abril de 2005, respecto del contrato programa 2002-2004. La adecuación a la propuesta de la Comisión ha supuesto una modificación que ha incrementado el capítulo 3 de Ingresos en 17,05 M€, en concepto de reintegros de presupuestos cerrados. Dicha generación de ingresos ha permitido, junto con la disminución de ciertas partidas de gasto excedentario de los capítulos 2 y 4, adecuar también las partidas de gasto del capítulo 4, incrementándolas en 17,54 M€, para hacer frente a las necesidades de la propuesta de liquidación de gastos del contrato programa 2002-2004.

Del análisis de las modificaciones hay que concluir de manera satisfactoria en cuanto al cumplimiento de la legalidad. Aunque cabe señalar, de acuerdo con el Reglamento de régimen interno de la ATM, que la aprobación de las modificaciones de crédito son competencia del Consejo de Administración y del Comité Ejecutivo. A pesar de ello, hasta el ejercicio 2005, las Bases de ejecución del presupuesto delegaban dicha facultad íntegramente, salvo alguna excepción puntual, al director general del consorcio. Por este motivo la Sindicatura de Cuentas recomendaba establecer en las Bases de ejecución del presupuesto limitaciones cuantitativas a la competencia para la realización de modificaciones de crédito al presupuesto por parte del director general.

La ATM ha introducido finalmente las mencionadas limitaciones en las Bases de ejecución del presupuesto correspondientes al ejercicio 2005. Así, la Base 5 establece que las modificaciones de crédito tienen que ser aprobadas en función del importe, por los siguientes órganos:

- a) El Consejo de Administración cuando el importe sobrepase los 3.005.060,52 €.
- b) El Comité Ejecutivo, por importes superiores a 300.506,05 €.
- c) El director general cuando el importe no sobrepase los 300.506,05 €.

Del análisis realizado se puede concluir que las modificaciones presupuestarias del ejercicio han sido aprobadas por el órgano correspondiente según las limitaciones cuantitativas detalladas.

3.2. GRADO DE EJECUCIÓN Y ANÁLISIS DE LAS DESVIACIONES PRESUPUESTARIAS

El grado de ejecución del presupuesto de 2005 respecto de las consignaciones definitivas ha sido del 99,5% en cuanto a los derechos liquidados y del 98,2% respecto de las obligaciones reconocidas.

El resultado presupuestario, con un superávit de 13,54 M€, resulta de unos derechos liquidados de 983,33 M€ frente a las obligaciones reconocidas, de 969,79 M€. El mencionado superávit también es consecuencia de las desviaciones presupuestarias (recogidas en la liquidación en la columna de estado de ejecución) que se han generado entre lo liquidado y las Consignaciones definitivas. Así, los derechos liquidados han sido inferiores a las consignaciones definitivas de ingresos por 4,44 M€, mientras que las obligaciones reconocidas han sido inferiores a las consignaciones definitivas de gastos por 17,97 M€.

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

3.2.1. Desviaciones en ingresos

La desviación global por los menores ingresos liquidados que presupuestados de 4,44 M€ es debida, fundamentalmente, a la desviación en el capítulo 8 de Remanentes de tesorería e incorporación de remanentes de crédito (IRC), parcialmente compensada por la desviación de signo contrario en el capítulo 3, Tasas y otros ingresos.

- En cuanto a la desviación de 13,13 M€ del capítulo 8 debe señalarse que tanto la incorporación de remanentes de crédito como la aplicación del remanente de tesorería representan modificaciones presupuestarias relativas a la incorporación al presupuesto del ejercicio de unos recursos por derechos que ya han sido reconocidos en ejercicios anteriores y que, por lo tanto, no tienen que ser reconocidos nuevamente como derechos del ejercicio corriente. Estos recursos ya reconocidos en ejercicios anteriores financian gastos del ejercicio 2005 que, como se ha mencionado anteriormente, dan lu-

gar a un ajuste positivo entre el resultado presupuestario y el Resultado presupuestario ajustado.

- En el capítulo 3, Tasas y otros ingresos, la desviación de 8,62 M€ de mayores derechos liquidados que consignaciones definitivas se produce, en su mayor parte, en la partida reintegros de ejercicios cerrados. De acuerdo con los comentarios del epígrafe 3.1 referentes a la modificación presupuestaria M7 esta partida fue prevista en el presupuesto definitivo por 17,05 M€. Finalmente se liquidaron derechos por 26,03 M€ y se generó una desviación de 8,98 M€. La desviación se produce ya que en la modificación M7, que databa de abril de 2005, no se había previsto la regularización ni el reintegro de los diversos aspectos relacionados con el IVA analizados en el epígrafe 2.5, que se produjeron posteriormente. Así, los 8,98 M€ corresponden a los importes y siguientes conceptos, analizados en aquel epígrafe.
 - Reintegro de las autoliquidaciones de IVA de los ejercicios 2003 y 2004 (impugnadas por la ATM en julio de 2005), ingresos de demora incluidos: 2,94 M€.
 - Regularización de las declaraciones del IVA del periodo de enero a agosto de 2005 donde aún se había aplicado la regla de prorata: 0,89 M€.
 - Regularización del IVA referente a las tarifas técnicas del Trambaix y del Trambesòs, tanto de 2004 como de 2005: 5,15 M€.

3.2.2. Desviaciones en gastos

La desviación global por los menores gastos liquidados que presupuestados de 17,97 M€ presenta como componentes más significativos la desviación en el capítulo 4, Transferencias corrientes, la desviación en el capítulo 2, Compra de bienes y servicios, así como la del capítulo 7, Transferencias de capital. Los motivos que explican las principales desviaciones de los tres capítulos indicados son los siguientes.

- Capítulo 4, Transferencias corrientes: la desviación de 8,50 M€ que presenta este capítulo tiene como principal componente la desviación, de 7,17 M€, de la partida liquidación contrato programa 2002-2004. Las previsiones en esta partida eran, tras las modificaciones M1 y M7, por un crédito definitivo de 25,91 M€. Las obligaciones reconocidas han sido de 18,74 M€, lo que ha supuesto la desviación de 7,17 M€. La explicación de esta desviación es que la propuesta de liquidación de abril de 2005 de la Comisión de Seguimiento para el contrato programa 2002-2004 valoró la cuenta reserva resultante en 13,71 M€. La ATM previó que la totalidad de este importe se incorporaría como recursos y se aplicaría como gastos en el ejercicio 2005. En el contrato programa 2005-2006, que data de 22 de diciembre de 2005, se especificaba que, del total de 13,71 M€, se aplicarían 6,54 M€ en el ejercicio 2005 y 7,17 M€ en el 2006. Por ello, finalmente, este

último importe no ha sido reconocido en la liquidación presupuestaria de 2005 y ha generado la mencionada desviación.

- Capítulo 2, Compra de bienes y servicios: la desviación de 4,53 M€ de menores gastos liquidados que presupuestados se concentra, por un total de 3,37 M€, en los dos siguientes conceptos:
 - Servicio de transporte: la desviación en este gasto, por 1,84 M€, proviene de unas obligaciones reconocidas de 321,96 M€ frente a unos créditos definitivos de 323,80 M€. Al igual que en ejercicios anteriores, esta desviación corresponde básicamente, 1,14 M€, a la parte de estos créditos procedentes de la incorporación del remanente presupuestario del ejercicio anterior y que finalmente no han generado obligaciones reconocidas.
 - Gastos generales del STI: este gasto presenta una desviación de 1,53 M€ ya que se había previsto por un crédito definitivo de 15,65 M€ y se ha liquidado por unas obligaciones reconocidas de 14,12 M€. Hay que señalar que el importe presupuestado por estos gastos corresponde al 4,5% del ingreso esperado por venta de billetes.²² En la práctica, la liquidación de estos gastos se calcula en función de la distribución real de viajes, criterio que al no coincidir con el de la venta de billetes explica en gran medida la diferencia respecto de las previsiones. Además, los gastos generales del STI son finalmente inferiores al 4,5% mencionado, porcentaje que se fijó en 2001 (primer ejercicio de la integración) y que ha resultado en los diferentes ejercicios bastante ajustado a la realidad, aunque con ciertas desviaciones.
- Capítulo 7, Transferencias de capital: la desviación de 3,65 M€ que presenta este capítulo tiene dos componentes principales:
 - Las previsiones en concepto de transferencias de capital por renovación de flotas eran de unos créditos definitivos de 1,57 M€ respecto de los que solo se han reconocido obligaciones por 0,45 M€. Estos créditos eran para destinar a subvenciones de la ATM a las líneas de autobuses interurbanos para la renovación de los vehículos. Pese a que de lo que se ha mencionado resulta una desviación de 1,12 M€, la mayor parte, 0,87 M€, a pesar de no haber llegado a la fase de reconocimiento de obligación, se encuentra en la de disposición de crédito ya que, si bien la ATM ha otorgado las subvenciones, los beneficiarios, o bien aún no han llevado a cabo la inversión, o bien aún no la han justificado.

22. Los llamados gastos generales del STI se determinan como el 6% de los ingresos por venta de billetes. El 1,5% tiene como destino la financiación del presupuesto de gastos específicos de la ATM mientras que con el 4,5% restante la ATM hace frente a los gastos generales concretos del STI (coste de elaboración de billetes, comisiones por su venta, etc.).

Además de los créditos definitivos de 1,57 M€, también se ha incorporado al presupuesto de 2005 un importe de 0,83 M€ de sobrantes de ejercicios anteriores del IMSERSO, que tampoco han sido aplicados en el ejercicio 2005, lo que ha generado una desviación por el total incorporado.

- Las aportaciones fijas al Trambesòs para hacer frente a parte del coste de la inversión y que son financiadas por el DPTOP con anualidades que aporta a la ATM fueron previstas por un total de 13,96 M€. De acuerdo con el análisis del epígrafe 2.4.2.2, dicha previsión incorporaba una parte de coste por IVA soportado no deducible. Finalmente, según el análisis del epígrafe 2.5, la ATM pudo deducirse este IVA y, por lo tanto, el gasto fue finalmente de 13,05 M€. La diferencia entre los dos importes, 0,91 M€, es la desviación entre créditos definitivos y obligaciones reconocidas que presenta la partida de capítulo 7 referente a estas aportaciones.

4. FISCALIZACIÓN DE LA CONTRATACIÓN

4.1. LEGISLACIÓN APLICABLE

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

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

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

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

Para poder llevar a cabo la selección de los expedientes la ATM ha facilitado los listados del Registro de expedientes de contratación y del Registro de convenios de 2005 que recogen los contratos adjudicados y los convenios formalizados durante 2005. En el siguiente cuadro constan los principales datos que se han obtenido de los listados:

Contratos	Número de expedientes	Total importe adjudicado	
Contratos (a)	23	1.732	
- Adjudicados por procedimiento negociado	17	812	
- Adjudicados por procedimiento abierto	6	920	
Contratos menores (b)	191	1.106	
Total contratos adjudicados	214	2.838	
Convenios (c)	Número de expedientes	Total importe formalizado (c)	
		Gasto	Ingreso
Total convenios	41	3.239	356

Importes adjudicados y formalizados en miles de euros.

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

Notas:

- Debe señalarse que, de los veintitrés expedientes de contratos adjudicados por procedimiento negociado o abierto, once son contratos de consultoría y asistencia, diez son contratos de servicios y dos, contratos de suministro.
- Los contratos menores se definen en función de la cuantía y son aquellos inferiores a 12.020 € en el caso de contratos de consultoría y asistencia y en el de contratos de servicios e inferiores a 30.051 € en el caso de contratos de obra.
- Los convenios presentan tipologías varias (convenios marco, convenios de adhesión al STI, convenios de colaboración, etc.) y no en todos los casos generan importes a cobrar o pagar entre las partes. En los casos que se generan, pueden suponer para la ATM importes a pagar pero también a cobrar. Por este motivo se han recogido separadamente los totales de gasto o de ingreso que determinan el conjunto de convenios.

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

- Selección de la muestra de contratos: para obtener una muestra suficientemente representativa del total del importe de contratos adjudicados en el ejercicio 2005 se han seleccionado los expedientes con importes más significativos así como otros expedientes escogidos al azar. Como resultado de esta selección, la muestra, con un total de veinticuatro expedientes, está formada por diez expedientes correspondientes a contratos menores y catorce expedientes correspondientes a contratos adjudicados por los procedimientos negociado o abierto. De estos últimos catorce expedientes seleccionados, seis son de consultoría y asistencia, siete de servicios y uno de suministros. En cuanto a los procedimientos de adjudicación, seis de los expedientes seleccionados han seguido el procedimiento abierto, mientras que los ocho restantes han sido adjudicados por el procedimiento negociado. Los veinticuatro expedientes de contratación que componen la muestra seleccionada totalizan un importe adjudicado de 1,61 M€, de los que 0,12 M€ corresponden a contratos menores y el resto, 1,49 M€, a los contratos adjudicados por los procedimientos negociado o abierto. La muestra seleccionada representa un 56,7% del total adjudicado en 2005.
- Selección de la muestra de convenios: los criterios de selección de la muestra de los convenios formalizados no se han centrado en obtener una cobertura sobre los importes de gasto o de ingreso, sino, fundamentalmente, en escoger de manera diversificada según su tipología y el concepto a que hacen referencia, teniendo en cuenta lo que se ha mencionado en la nota 3 del cuadro anterior.

La muestra seleccionada la forman un total de trece convenios, que representa un 31,7% del número de expedientes de convenios formalizados en el ejercicio 2005.

4.2.2. Expedientes de contratación

El detalle de la muestra seleccionada de los expedientes de contratación adjudicados en 2005 es el siguiente:

#	Adjudicatario	Importe adjudicado	Concepto
1	Instituto DYM, SA	480.000	Encuesta movilidad cotidiana 2006 (EMC 2006)
2	Técnica y Proyectos, SA	187.294	Asistencia técnica a la ATM en el proceso de seguimiento, inspección y control de actividades de ejecución de obras e instalaciones, del plan de mantenimiento y de la obtención de los parámetros de calidad del servicio de explotación, y asesoramiento externo para el seguimiento económico del sistema tranviario
3	Hewlett-Packard Española, SL	162.401	Servicio de administración de los clústers para la integración tarifaria, Sistema de información geográfica y gestión documental y Sistema de ayuda a la explotación - SIG-SAE (2006)
4	Oracle Ibérica, SRL	122.996	Mantenimiento del servicio de administración remota para las bases de datos Oracle del sistema de gestión de la integración tarifaria, el Sistema de información geográfica y gestión documental y el Sistema de ayuda a la explotación SIG-SAE (año 2006)
5	Ingeniería de Infraestructuras, SA	116.986	Estudio de viabilidad de la remodelación del metro del Vallès (FGC): lazo ferroviario y nueva línea
6	UTE Indra Sistemas, SA / GMV Sistemas, SA	67.266	Mantenimiento preventivo y correctivo de la red radio del SAE
7	UTE Indra Sistemas, SA / GMV Sistemas, SA	59.050	Mantenimiento del SAE enero - septiembre 2005
8	MCRIT, SL	47.606	Inventario de infraestructuras viarias en el marco del Plan director de movilidad
9	Gabinet per a l'administració urbana i el desenvolupament institucional, SL	45.000	Elaboración y desarrollo del programa de participación ciudadana del Plan director de movilidad de la región metropolitana de Barcelona (RMB)
10	SENER, Ingeniería y sistemas, SA	43.200	Estudio de los intercambiadores modales en la Región Metropolitana de Barcelona dentro del Plan director de movilidad
11	Oracle Ibérica, SRL	43.107	Mantenimiento y actualización de las licencias Oracle para el Sistema de gestión de la integración tarifaria, el Sistema de información geográfica y gestión documental y el Sistema de ayuda a la explotación SIG-SAE (año 2006)
12	Mullerat, SL	42.920	Asesoría jurídica financiación BEI del contrato ATM-CAF 10 trenes L1 del sistema de FMB
13	CCRTV Interactiva, SA	41.618	Conexión de la ATM al servicio de teletexto de TVC 05-06

#	Adjudicatario	Importe adjudicado	Concepto
14	UTE Indra Sistemas, SA / GMV Sistemas, SA	31.065	Adquisición del equipamiento del SAE a bordo de cuatro autobuses de La Hispano Igualadina, SA
15	Corporación Travel Partners, SA	12.000	Gastos billetes avión, trenes, etc. año 2005
16	Ascom Monetel, SA	12.000	Modificaciones del pupitre de Ascom por adaptación SAE
17	UTE Indra Sistemas, SA/GMV Sistemas, SA	11.600	Módulo de comunicación para el SAE
18	BGS Software y Control industrial, SL	11.233	Gestión de actualización trayecto / horarios SAE
19	Pareja & Associats Advocats, SL	12.020	Asesoramiento a la ATM en derecho administrativo
20	CINESI, SL	12.020	Propuesta de mejora del transporte público en la carretera del Bajo Maresme
21	Acceso Group, SL	11.888	Dossier de prensa diario electrónico, año 2005
22	SENER, Ingeniería y sistemas, SA	12.000	Estudio costes sociales y ambientales DGPT a la RMB
23	Instituto de estudios regionales y metropolitanos de Barcelona	12.000	Asesoramiento EMC 2006
24	J&A Garrigues, SL	11.948	Implicaciones del dictamen sobre el IVA y las subvenciones
	Total muestra	1.609.218	

Importes en euros IVA incluido.

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

De estos veinticuatro expedientes, los diez últimos, del número 15 al 24, han sido tratados por la entidad como contratos menores. Del resto de los catorce expedientes, seis expedientes, los correspondientes a los números 1, 2, 5, 8, 9 y 10, han sido adjudicados mediante procedimiento abierto y los ocho restantes, los de los números 3, 4, 6, 7, 11, 12, 13 y 14, han sido adjudicados mediante procedimiento negociado.

La muestra de los expedientes de contratación, aparte de representar el 56,7% sobre el total del importe adjudicado en 2005, cubre el 10,7% del importe total adjudicado como contratos menores y el 86,1% del importe adjudicado del resto de los contratos. Además también cubre el 100% de los contratos adjudicados por procedimiento abierto y el 70,3% de los adjudicados por procedimiento negociado.

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

4.2.2.1. Contratos adjudicados por el procedimiento abierto y por el procedimiento negociado

Del análisis de los catorce expedientes que integran la muestra cabe señalar lo siguiente:

a) Respecto del procedimiento de adjudicación

Se ha analizado la justificación de la elección del procedimiento negociado. Del resultado debe señalarse lo siguiente:

- Los expedientes 3, 4 y 11 corresponden a contratos de administración, de mantenimiento y de actualización de sistemas informáticos fundamentales de la ATM referentes al STI, al Sistema de información geográfica (SIG) y al SAE. Así como Oracle había sido el proveedor de la base de datos y Hewlett-Packard, el de los clústers de estos sistemas, la adjudicación ha seguido el procedimiento negociado sin publicidad por razones técnicas de acuerdo con lo establecido por el artículo 210.b del TRLCAP.
- Los expedientes 6 y 7 corresponden al mantenimiento del SAE, sistema que abasteció UTE Indra Sistemas, SA - GMV Sistemas, SA y que por razones técnicas se han adjudicado a la misma sociedad.
- El expediente 13 también se ha adjudicado mediante procedimiento negociado sin publicidad por razones técnicas justificando que el servicio de información objeto del contrato solo puede proveerlo Televisió de Catalunya.
- El objeto del expediente 14 está relacionado con el suministro de equipamiento del SAE y, tal y como se ha descrito anteriormente, el hecho de que originariamente este sistema fuese provisto por UTE Indra Sistemas, SA - GMV Sistemas, SA justifica que se adjudicase a la misma empresa aduciendo razones técnicas.

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

- El expediente 12 corresponde a la adjudicación de servicios de asesoramiento jurídico relacionados con la financiación por parte del BEI en relación con la operación de *renting* para el suministro y mantenimiento de diez unidades de trenes de la línea L1 del sistema de FMB. Al igual que se comentó en el informe correspondiente al ejercicio 2003, el BEI exige a la ATM trabajar con el asesoramiento de la mencionada empresa. Así, la ATM no ha tenido poder decisorio en esta adjudicación.

b) Respecto del pliego de cláusulas administrativas particulares

De acuerdo con lo que establece el artículo 67 del RGLCAP, se han detectado las siguientes incidencias:

- Para los expedientes adjudicados mediante el procedimiento abierto:
 - En ningún caso se recogen los criterios objetivos -entre ellos el precio- para valorar que una propuesta no se podrá llevar a cabo o por considerarla temeraria o desproporcionada.
 - En cuanto al uso de criterios objetivos a la hora de valorar las propuestas en los concursos, debe indicarse que se fijan ciertos criterios generales (equipo humano, propuesta técnica y oferta económica) con una valoración genérica en términos porcentuales. A pesar de ello, estos criterios generales dependen de ciertos parámetros o subcriterios (estructura del equipo, tiempo de dedicación, metodología y mejoras técnicas, etc.) y en ninguna parte se define la puntuación y ponderación con que se valorarán.
- En el caso de los expedientes que han sido adjudicados mediante procedimiento negociado, ninguno de sus pliegos de cláusulas administrativas particulares recoge los aspectos económicos y técnicos que se tendrían que haber negociado.

c) Respecto del retorno de garantías

El retorno de las garantías constituidas por la adjudicación de los diferentes contratos analizados no se realiza de acuerdo con lo establecido por el TRLCAP en el artículo 47.²³ Así, del total de los catorce expedientes seleccionados (sin considerar el expediente 12) solo en tres casos se ha devuelto la garantía dentro del plazo de un año desde la finalización del plazo de ejecución del contrato; en dos casos no se ha devuelto ya que se ha prorrogado el contrato, en seis casos se tendría que haber devuelto y no se ha hecho, y en dos casos se ha devuelto pero superando el plazo de un año en tres meses y en seis meses.

d) Respecto del cumplimiento de los contratos y la recepción de los bienes o servicios contratados

La ATM, en ninguno de los catorce expedientes analizados, ha comunicado al contratista la liquidación del contrato ni ha realizado el acto formal de recepción y conformidad del objeto. Estos trámites procedimentales establecidos en el artículo 110 del TRLCAP no los lleva a cabo la ATM, que los sustituye por la autorización del pago de facturas y de retorno de garantías por parte de la unidad a la que le ha sido prestado el servicio objeto del contrato.

e) Respecto de la publicidad

Del total de los catorce expedientes seleccionados, solo dos, los expedientes números 1 y 2, requerían publicar el anuncio de licitación en el Boletín Oficial del Estado (BOE) y

23. El artículo 47 del TRLCAP, cuando se refiere a la devolución o cancelación de las garantías constituidas, prevé casuística variada. En general, establece que la devolución se producirá una vez aprobada la liquidación del contrato o bien cuando haya transcurrido un año desde la finalización del contrato sin que se haya formalizado la recepción y la liquidación.

en el Diario Oficial de la Unión Europea (DOUE). Se ha observado que en el caso del expediente número 2 no se ha publicado a pesar de que el importe base de licitación, 0,25 M€, superaba el límite establecido en el TRLCAP. Además, este expediente número 2 es el único de los catorce seleccionados que no incluye la justificación de la elección del procedimiento y forma utilizados en la adjudicación tal y como requiere el artículo 75 del TRLCAP.

f) Otros aspectos específicos

Como otros aspectos más específicos resultantes del análisis de la muestra cabe destacar los dos siguientes:

- El expediente 2 no incluye la notificación de la adjudicación a los participantes en la licitación; por lo tanto, contraviene a lo que establece el artículo 93 del TRLCAP.
- El expediente 4 presenta una diferencia entre el importe adjudicado y contratado y el importe del crédito presupuestario autorizado y dispuesto, de 116 €. A pesar de tratarse de una diferencia muy poco significativa, el hecho de que el sistema permita contratar gastos por importe superior al autorizado supone una debilidad en el sistema de control interno.

g) Otros aspectos formales

- Al igual que la Sindicatura destacó en el Informe 4/2006, correspondiente al ejercicio 2003, en el ejercicio 2005 la ATM tampoco ha registrado de manera sistemática la totalidad de las entradas de documentos por medio de un sello de registro oficial de entrada. Por ello, si bien los documentos recibidos llevan su propia fecha, en ciertos casos no se dispone de información suficiente para valorar aspectos relacionados con fechas de recepción de propuestas, fechas de entrega y recepción de servicios o informes, fechas de llegada de facturas, etc. Este hecho puede afectar posteriormente al cumplimiento de ciertos plazos máximos al contar desde la fecha de recepción, o bien no permite hacer una comparación con otras fechas de la lógica cronológica del expediente.
- De acuerdo con el artículo 118 del TRLCAP y con el artículo 114 del Real decreto 1098/2001, de 12 de octubre, que aprueba el Reglamento general del TRLCAP, así como con el artículo 3 del Decreto 376/1996, de 2 de diciembre, de reestructuración de la Junta Consultiva de Contratación Administrativa de Cataluña (JCCAC), la ATM tiene que informar a la JCCAC de los contratos que ha adjudicado, dentro del plazo de dos meses a contar desde la formalización del contrato. Hay que destacar que, mediante la revisión de la aplicación de la JCCAC, se ha podido verificar que la ATM ha informado de todos los expedientes, aunque no ha sido posible verificar en qué fecha ha informado de ello, si bien de determinados códigos de las páginas de consulta de la aplicación de la JCCAC se desprende que no lo ha hecho dentro del plazo mencionado de dos meses.

4.2.2.2. **Contratos menores**

Como se ha dicho, los expedientes numerados del 15 al 24 son los que la ATM ha tramitado como contratos menores. Del análisis específico de estos expedientes cabe destacar lo siguiente:

- El expediente 15 presenta, en el listado de contratos menores facilitado por la ATM, un importe de 12.000 €, que es el gasto indicado inicialmente por el responsable de la unidad proponente. El certificado de existencia de crédito y la autorización del gasto por parte del órgano de contratación es de 12.115 €. Al aprobar finalmente 12.115 €, se está superando el límite de 12.020 € que la legislación fija como límite cuantitativo para la consideración de contrato menor. Se ha observado también que, en la misma fecha de adjudicación de este expediente, se ha adjudicado otro contrato menor al mismo adjudicatario, en concepto de alojamiento en hoteles, año 2005, por 3.480 €.

También se ha observado que estos servicios se renuevan cada año al mismo adjudicatario, casi de manera automática, por un importe que se aproxima al límite de los contratos menores, sin que se haya planteado nunca la posibilidad de hacer un contrato de servicios de duración superior al año, tal y como prevé el artículo 198 del TRLCAP, lo que supondría la aplicación del procedimiento de adjudicación abierto o bien del procedimiento negociado previsto en el artículo 210.h del TRLCAP, en el caso de que no se superase un total de 30.051 €.

- El expediente 19 no incluye certificado de existencia de crédito. Si bien el contrato se acuerda por un precio por hora de los servicios que se prestarán, no se ha observado una previsión o presupuesto de horas de los servicios para fijar un importe total de los servicios a prestar; a pesar de ello, se han adjudicado por un importe de 12.020 €. Se ha observado que la adjudicación de estos servicios jurídicos, que en este expediente se refieren a asesoramiento en derecho administrativo, se produce en la misma fecha que al mismo adjudicatario se le adjudican otros servicios, en ese caso en concepto de dictamen jurídico por el Trambaix, por 11.600 €. Los hechos mencionados pueden representar un caso de fraccionamiento, práctica que contraviene al artículo 68 del TRLCAP.
- El expediente 21, al igual que se ha destacado para el expediente 15, es una adjudicación de servicios que se renueva cada año al mismo adjudicatario, casi de manera automática, por un importe que se aproxima al límite de los contratos menores, sin que se haya planteado nunca la posibilidad de hacer un contrato de servicios de duración superior al año, tal y como prevé el artículo 198 del TRLCAP, lo que supondría la aplicación del procedimiento de adjudicación abierto o bien del procedimiento negociado, previsto en el artículo 210.h del TRLCAP, en el caso de no superar un total de 30.051 €.

Respecto al expediente 21 se ha observado también que el adjudicatario ha estado prestando el servicio durante el mes de enero de 2005 sin que la ATM hubiese aprobado el gasto. Este hecho es consecuencia de la renovación en la prestación del servicio que se produce *de facto* a principios de cada año y que no da tiempo a formalizar el documento interno de aprobación del gasto con la nueva tarifa hasta que ha empezado el nuevo año.

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

- Para ninguno de los diez expedientes seleccionados se indica en el documento la fecha en que el órgano de contratación aprueba y autoriza el gasto y la adjudicación.
- No hay un tratamiento uniforme en cuanto a la inclusión o no del IVA en los importes de cada una de las tres partes del documento. Así, si bien el modelo deja claro que el importe del gasto propuesto incluye IVA, no lo especifica por el importe de crédito existente ni por el importe de gasto aprobado y autorizado.

4.2.3. Expedientes de convenios

El detalle de la muestra seleccionada de los expedientes de convenios formalizados en 2005 es el siguiente:

#	Concepto	Importe	
		Gasto	Ingreso o aportaciones de otros (a)
1	Convenio de acuerdo sobre el pago en favor de IFERCAT de la financiación del BEI para la realización de estudios de viabilidad de la L9 (véase el epígrafe 3.1, modificación M5).	216.745	(b)
2	Convenio entre la ATM, el DPTOP y siete ayuntamientos (Terrassa, Matadepera, Viladecavalls, St. Quirze del Vallès, Ullastrell, Rellinars y Vacarisses) por actuaciones de análisis y de mejora de los servicios de transporte público en el ámbito territorial de estos municipios.	5.000	40.000
3	Convenio entre la ATM y la Asociación para la Promoción del Transporte Público (APTP) para financiar la publicación "Movilidad sostenible" y la web "Info PTP".	4.000	-
4	Convenio entre la ATM, el Ayuntamiento de Barcelona y el Instituto de Estudios Regionales y Metropolitanos de Barcelona, para la elaboración de la "Encuesta de movilidad en día laborable" del año 2005.	70.932	40.000
5	Convenio ATM - UAB de beca de prácticas del máster en tecnologías de la información geográfica, curso 2005-2006.	2.350	-
6	Convenio entre la ATM y la Unidad de Negocio de Servicios de Cercanías de RENFE Operadora para realizar el "Estudio de movilidad y matriz origen-destino en la red de Cercanías de Barcelona".	62.640	93.960
7	Convenio DPTOP - ATM - Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales (IMSERSO), para desarrollar el programa de renovación de flotas con medidas de accesibilidad en las líneas regulares de autobuses interurbanos.		400.000 (c)
8	Convenio DPTOP - ATM - Instituto Estadística de Cataluña (Idescat) para la realización de la Encuesta de movilidad cotidiana 2006.	40.000 (d)	-

#	Concepto	Importe	
		Gasto	Ingreso o aportaciones de otros (a)
9	Convenio entre la ATM y la UPC de revisión y reseña de la planificación vigente en el marco del Plan director de movilidad de la Región Metropolitana de Barcelona (RMB).	25.000	-
10	Convenio ATM - Instituto Estudios Territoriales (IET) para establecer las previsiones de contexto territorial y socio-económico en el ámbito de la RMB para elaborar el Plan director de movilidad.	40.000	-
11	Convenio ATM - Centro de Innovación del Transporte (CENIT-UPC) para hacer la caracterización y el análisis de la red ferroviaria de la RMB para elaborar el Plan director de movilidad.	40.000	-
12	Acuerdo marco entre la ATM y la UPC para el desarrollo de la investigación en el campo del transporte y la movilidad urbana. Anexo 1: Modelo prospectivo de generación de viajes (crecimiento de población) y de atracción de viajes (puestos de trabajo) para facilitar la actualización del Plan director de infraestructuras 2006-2015.	14.650	-
13	Convenio entre la ATM y Tramvia Metropolità, SA para el pago de costes adicionales de ejecución de obras así como de modificaciones y complementarios al proyecto inicial por un total de 47.048.000€, autorizado por acuerdo de Gobierno de 14 de junio de 2005.	2.274.000 (e)	-

Importes en euros.

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

Notas:

- (a) En el análisis de los convenios se ha detectado la existencia de estos importes de ingreso o aportaciones de otros que no han sido recogidos en el listado de Registro de convenios de la ATM para ninguno de los expedientes seleccionados en esta muestra.
- (b) IFCAT había reembolsado al BEI previamente, por cuenta de la ATM, los 216.745 €.
- (c) El convenio establece que el IMSERSO se compromete a contribuir al programa con la aportación de un total de 800.000€ de los que la mitad corresponderán a actuaciones en el ámbito territorial de la ATM y la otra mitad, a actuaciones en el resto del territorio de Cataluña. Además, el Convenio prevé también que el DPTOP, por su parte, aportará 3,2M€ y la ATM, 1,2M€.
- (d) El Convenio especifica que los acuerdos que recoge, de coordinación institucional y de asistencia y asesoramiento técnico, no suponen ninguna contraprestación económica entre el DPTOP, la ATM y el Idescat y, a pesar de ello, el Registro de convenios 2005 recoge un gasto en relación con este convenio, de 40.000€.
- (e) De acuerdo con el análisis específico referido al Trambaix, el importe de 2.274.000€ que la ATM recoge como importe de este convenio en el listado Registro convenios 2005 corresponde tan solo a la anualidad del ejercicio 2007 del total de 47.048.000€ que en el convenio se establece como importe global que se pagará en diez anualidades entre 2006 y 2015.

Debe señalarse que ha sido necesaria una tarea inicial para organizar y depurar los datos del Registro de convenios 2005. En el mencionado registro la ATM incluye también ítems referentes a otras tipologías de acuerdos o pactos que, al parecer de la Sindicatura, no se tendrían que incluir (acuerdos de confidencialidad, contrato programa 2005-2006) o algunos convenios que se han formalizado en el ejercicio siguiente, es decir, convenios que correspondería incluir en el registro de 2006. Además, en la muestra de convenios seleccionada una vez depurado el mencionado registro, se han detectado errores significativos en cuanto a los importes del gasto y de ingresos, según lo que se ha mencionado en las notas 1, 4 y 5 del cuadro anterior.

La fiscalización de los convenios se ha centrado en sí, de acuerdo con lo establecido por el artículo 3 del TRLCAP,²⁴ quedan excluidos o no del ámbito de aplicación del TRLCAP.

Del análisis realizado se concluye que los convenios de la muestra han sido debidamente formalizados. Así:

- Los convenios del 1 al 9 y el 13 quedan excluidos del ámbito de aplicación del TRLCAP por su objeto.
- Los convenios 10, 11 y 12 quedan excluidos por su importe.

Por otra parte hay que hacer referencia al convenio 3. En este caso, se ha articulado como convenio lo que, en la práctica, es una subvención a una ONG para ayudarla en la financiación de gastos relacionados con la divulgación e información (revista y página web). El hecho de que la concesión de la subvención se articule en forma de convenio está permitido en el artículo 94.5 de la Ley de finanzas públicas. Sin embargo, también señala que tendrá carácter excepcional y que serán exigibles los mismos requisitos establecidos en el capítulo 9 de la Ley, sobre las subvenciones y las transferencias de la Generalidad de Cataluña.

5. FISCALIZACIÓN DE OTRAS ACTUACIONES

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

5.1. TRAMBAIX

En el informe 4/2006 de la Sindicatura de Cuentas, referente al ejercicio 2003, concretamente en el epígrafe 5.1, se incluyeron los análisis y los comentarios pertinentes correspondientes a las fases de licitación y adjudicación del contrato inicial (formalizado en noviembre de 2000) así como de las posteriores modificaciones, proyectos complementarios y revisiones de precios, aprobados por el Consejo de Administración de la ATM hasta abril de 2005. De acuerdo con el detalle incluido en el citado informe, hasta abril de 2005, las

24. El artículo 3 del TRLCAP ha sido objeto de modificación, concretamente en cuanto al tema de inclusión-exclusión de los convenios en el ámbito de aplicación del TRLCAP, mediante el artículo 34.3 del Real decreto ley 5/2005, de 11 de marzo, de reformas urgentes para la mejora de la productividad y de la contratación pública. Con esta modificación, la exclusión o no de los convenios del ámbito de aplicación del TRLCAP no se centra en las partes que los formalizan sino en si la materia de que tratan sería objeto de las tipologías de contratos previstas en el TRLCAP. La modificación prevé la exclusión para casos de importes inferiores a determinados límites.

variaciones (modificaciones, obras complementarias, revisiones de precios, etc.) han incrementado el proyecto previsto en el contrato firmado en noviembre de 2000, desde los 217,33 M€ iniciales, hasta un importe de 279,04 M€. El incremento, por lo tanto, ha sido de 61,71 M€, es decir, del 28,4%.

Las variaciones desde abril de 2005 hasta febrero de 2006 han supuesto un nuevo incremento de 13,51 M€, lo que da lugar a un coste total previsto de 292,54 M€, que, respecto del previsto en noviembre de 2000 representa un incremento del 34,6%. Estas nuevas variaciones, al igual que se indicó para las variaciones detalladas en el informe 4/2006, si bien han sido debidamente aprobadas y adjudicadas, no han sido debidamente formalizadas (falta de expedientes contractuales, de formalización mediante firma de contrato y de reajuste de la fianza según establece la normativa de contratación).

A continuación se analizan las variaciones que componen el total de 13,50 M€. Además se hace una actualización y un resumen de las fuentes de financiación del coste de las obras del Trambaix. También se realiza una breve valoración de la parte de estas obras que ya ha sido certificada por el adjudicatario hasta el 31 de diciembre de 2005. Posteriormente se analizan los conceptos e importes incluidos en la tarifa técnica a la que debe hacer frente la ATM desde 2004.

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

A continuación se presenta un cuadro resumen que sintetiza las variaciones netas del coste de las obras del Trambaix desde 2000 hasta abril de 2005 y que recoge de manera más detallada las correspondientes a las aprobadas con posterioridad a abril de 2005.

Concepto	Contenido	Fecha	Importe	Importe acumulado
Firma del contrato	Redacción y ejecución del proyecto constructivo y suministro e instalación del material móvil y equipos electromecánicos.	C. Adm. adjudica abril 2000; firma contrato, noviembre 2000	217.326	
Variaciones 2001-2002	Modificación del Proyecto constructivo (2001), Complementario 1 y Modificado 1 (2002).	Mayo 2001 - Enero 2002	28.358	245.684
Variaciones 2003	Modificado 2, Menores expropiaciones, Revisión de precios y Modificado 3.	Julio 2003 - Diciembre 2003	(3.217)	242.467
Variaciones 2004	Complementario 2, Complementario 3 y Modificado 4.	Julio 2004 - Octubre 2004	11.626	254.093
Variaciones 2005 (hasta abril)	Mayor coste por demoras no imputables a la adjudicataria y revisión de precios.	Abril 2005	24.944	279.037
Modificado 4.1	Cambios en la obra de la zona del puente Reixat (Sant Just Desvern) que reduce el coste del Modificado 4.	Mayo 2005	(25)	279.012
Complementario-4	Urbanización del tramo de la antigua N-340 comprendido entre la Rambla de Modolell y el término municipal de Esplugues.	Febrero 2006	2.059	281.071
Modificado-5	Tramo comprendido entre las paradas P31 (Torreblanca) y P32 (Consejo comarcal) en Sant Just Desvern.	Febrero 2006	11.471	292.542

Importes en miles de euros.

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

Las tres últimas variaciones, aprobadas entre mayo de 2005 y febrero de 2006, suponen un incremento neto de 13,50 M€ que tiene como orígenes de fondos para su financiación los siguientes:

- Recursos provenientes de la Generalidad de Cataluña para financiar la mayor parte del incremento. Así, el Acuerdo de Gobierno de 29 de agosto de 2006 autorizó al DPTOP para que hiciera gastos plurianuales por un total de 13,00 M€, entre 2007 y 2015, con un coste financiero de 3,13 M€.
- Recursos provenientes del Ayuntamiento de Sant Feliu de Llobregat por 0,50 M€ a fin de cofinanciar determinadas obras hidráulicas y de reposición de servicios que han sido incluidas dentro del Proyecto modificado 5. Las obras son en la zona de paso del Trambaix cerca de la Riera de Païssa. Todo ello, de acuerdo con el convenio formalizado entre el ayuntamiento y la ATM el 27 de julio de 2006.

El Acuerdo de Gobierno y el Convenio con el Ayuntamiento de Sant Feliu de Llobregat dieron lugar finalmente al Convenio ATM-TM, SA de 5 de septiembre de 2006, que recoge el conjunto de las tres variaciones de mayo de 2005 a febrero de 2006 así como las dos fuentes de financiación mencionadas (DPTOP y Ayuntamiento).

Las diferentes fuentes de financiación del coste inicialmente previsto en el ejercicio 2000 y de las anteriores variaciones (producidas entre 2000 y abril de 2005) fueron detalladas en el informe 4/2006 referente al ejercicio 2003. A continuación se presenta un cuadro resumen de las diferentes fuentes de recursos que financian el total de los 292,54 M€ de coste formalmente aprobado por el Trambaix a la fecha de esta fiscalización y también el coste de la financiación:

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

Importes en millones de euros.

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

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

En cuanto a la ejecución de las obras y su recepción hay que indicar que el contrato, en la cláusula séptima, determina que la ATM tiene que emitir acta de conformidad de las obras ejecutadas pero establece que eso no implica la transmisión o entrega de dichas obras. La mencionada cláusula establece que la transmisión solamente tendrá lugar al acabar el plazo de explotación (25 años) o cualquiera de sus prórrogas, momento en que, tal y como

también establece la cláusula novena, revertirá a la ATM, o a la Administración competente que el Consejo de Administración de la ATM designe, la propiedad de las obras, el material móvil y las instalaciones afectadas. Por este motivo la ATM no incluye en su activo el coste de las obras, ni el de las instalaciones, ni el del material móvil, que se mantienen como activos de TM, SA hasta que se produzca la reversión.

Se ha hecho un seguimiento de las certificaciones de obra emitidas por el adjudicatario, desde las primeras, que fechan de julio de 2001, hasta las de finales de 2005. En el siguiente cuadro se detallan los importes de obra certificada hasta diciembre de 2005 diferenciando, por una parte los referentes a obras del proyecto constructivo y de sus posteriores modificados y, por su parte, los referentes a los complementarios. También se diferencian los importes referentes a obra civil de los referentes a sistemas y material móvil.

Importes certificados hasta 2005	Obra civil	Sistemas y material móvil	Totales
Proyecto inicial y Modificados de 1 a 4	123,79	85,87	209,66
Complementario 1	10,07	0,24	10,31
Complementario 2	2,28	-	2,28
Complementario 3	1,05	0,52	1,57
Totales	137,19	86,63	223,82

Importes en millones de euros.

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

Nota: El Modificado 5 y el Proyecto complementario 4 no se incluyen en este detalle ya que fechan de febrero de 2006.

Si los importes certificados de este resumen se comparan con el del coste total previsto, que a finales del ejercicio 2005 se ha incrementado hasta 265,07 M€ (aparte de las dos revisiones de precios: la de septiembre de 2003, de 6,59 M€, y la de abril de 2005, de 7,35 M€) el porcentaje de grado de obra certificada ha llegado hasta el 84,4%.

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

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

De acuerdo con lo previsto en el contrato con la empresa adjudicataria, el Consejo de Administración de la ATM acordó establecer una contraprestación económica a pagar al operador del Trambaix que consistía en la cantidad mensual fija que comprendía los gastos de explotación y el beneficio industrial, así como el canon de amortización.²⁵

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

De este modo, la tarifa técnica que la ATM paga a la empresa operadora en mensualidades fijas se presupuesta según la estimación de gastos de la operadora más el beneficio industrial (aspectos recogidos en el Proyecto de explotación) y según los ingresos tarifarios estimados en función de un nivel de demanda prevista. La tarifa técnica provisional para el ejercicio 2005 resultó de 19,82 M€. Finalmente, en la última mensualidad del ejercicio, la tarifa técnica a pagar se corrige con los datos reales de gastos y de ingresos, resultando para 2005 una tarifa técnica a pagar al Trambaix de 18,38 M€. Los datos estimados y los reales para el ejercicio 2005 son los siguientes:

	Importes estimados previstos	Importes reales	Importes regularizados
Gastos (a)	20,94	20,96	(0,02)
Beneficio industrial	0,91	0,91	-
Total gastos	21,85	21,87	(0,02)
Ingresos tarifarios	3,55	4,82	1,27
(Gastos STI a cargo ATM)	(0,23)	(0,25)	(0,02)
Total ingresos	3,32	4,57	1,25
Total gastos – ingresos	18,53	17,30	(1,23)
IVA 7%	1,29	1,21	(0,08)
Penalizaciones y otros (b)	-	(0,13)	(0,13)
Tarifa técnica año 2005	19,82	18,38	(1,44)

Importes en millones de euros.

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

Notas:

- (a) La regularización de gastos previstos respecto a los reales se produce con la liquidación de final de ejercicio y recoge 20.788€ para actualizar el cálculo por la variación en el indicador de regularidad y calidad del servicio.
- (b) El concepto "Penalizaciones y otros" incluye, básicamente, el conjunto de penalizaciones del indicador de calidad que se ha ido generando a lo largo del ejercicio 2005 por un total de 0,16 M€.

El principal importe regularizado corresponde a los ingresos tarifarios que se habían previsto con estimación de un número total de viajes de 8.223.000 y una tarifa media ponderada de 0,4312€. Eso daba lugar a una previsión de ingresos tarifarios de 3,55 M€. Finalmente, el número de viajes ha sido de 10.218.119 y los ingresos tarifarios reales, 4,54 M€.²⁶

Como ya se ha dicho, la tarifa técnica incluye la parte correspondiente a canon de amortización, dentro del que se recoge la amortización de la inversión que no ha sido específicamente financiada con fondos del DPTOP. De acuerdo con el análisis del epígrafe 5.1.1, esta parte de la inversión del Trambaix es de 72,21 M€. El pago de este importe, así como los de los intereses por su aplazamiento, está previsto hacerlos, desde 2004, durante los veinticinco años de la concesión. La parte correspondiente a 2005 es de 3,41 M€.

26. La diferencia entre los 4,54 M€ y los 4,82 M€ del cuadro resumen proviene de los ingresos por viajes con títulos sociales, que en realidad han supuesto ingresos para el operador que no habían sido previstos en los importes estimados.

5.2. TRAMBESÒS

En el informe 4/2006 de la Sindicatura de Cuentas referente al ejercicio 2003 de la ATM, concretamente en el epígrafe 5.2, se incluyeron los análisis y los comentarios correspondientes a las fases de licitación y adjudicación del contrato inicial (formalizado en enero de 2003) así como de las posteriores modificaciones y proyectos complementarios, aprobados por el Consejo de Administración de la ATM hasta mayo de 2005. De acuerdo con el detalle incluido en aquel informe, hasta mayo de 2005 las variaciones por modificaciones y obras complementarias habían incrementado el proyecto previsto en el contrato firmado en enero de 2003, desde los 205,00 M€ iniciales, hasta un importe de 224,54 M€. El incremento, por lo tanto, era de 19,54 M€, es decir, del 9,5%.²⁷

Las variaciones posteriores a mayo de 2005, actualizadas hasta octubre de 2006, han supuesto un nuevo incremento de 7,59 M€ lo que da lugar a un coste total previsto de 232,13 M€ que, respecto del previsto en enero de 2003, representa un incremento del 13,2%. Estas nuevas variaciones, al igual que se indicó para las variaciones detalladas en el informe 4/2006, si bien han sido debidamente aprobadas y adjudicadas, no han sido debidamente formalizadas (falta de expedientes contractuales, de formalización mediante firma de contrato y de reajuste de la fianza según se establece en la normativa de contratación).

A continuación se analizan las variaciones que componen el total de 7,59 M€ y se hace referencia también a las previsiones actualizadas por revisiones de precios. Además se hace una actualización y un resumen de las fuentes de financiación del coste de las obras del Trambesòs. También se hace una breve valoración de la parte de estas obras que ya ha sido certificada por el adjudicatario hasta el 31 de diciembre de 2005. Posteriormente se analizan los conceptos e importes incluidos en la tarifa técnica a la que debe hacer frente la ATM desde 2005.

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

A continuación se presenta un cuadro resumen que sintetiza las variaciones netas del coste de las obras del Trambesòs desde 2003 hasta mayo de 2005 y que incluye de forma más detallada las correspondientes a las aprobadas con posterioridad a mayo de 2005.

27. El detalle del epígrafe 5.2 del informe 4/2006, referido al ejercicio 2003, recogía un incremento acumulado de 31,43 M€ y un incremento porcentual del 15,3%. La diferencia de 11,89 M€ respecto a los 19,54 M€ (y de 5,8% respecto al 9,5%) se corresponde, fundamentalmente, con el hecho de que en aquel informe se incluía una previsión de revisión de precios estimada en 11,87 M€ que finalmente ha quedado pendiente de ser formalizada. Además, el Modificado 3.2 se recogía en aquel informe como proyecto pendiente aún de la fase de información pública y, por lo tanto, el importe de 6,64 M€ era provisional. El importe definitivo del Modificado 3.2 ha sido finalmente de 6,62 M€.

Concepto	Contenido	Fecha	Importe	Importe acumulado
Firma del contrato	Redacción y ejecución del proyecto constructivo y suministro e instalación del material móvil y equipos electromecánicos	C. Adm. ATM adjudica julio 2002. Firmado contrato, enero 2003	205.000	
Variaciones 2002-2003	Convenio urbanización zona cocheras (a) y Convenio coordinación zona Fórum	Diciembre 2002 (a) - Julio 2003	720	205.720
Variaciones 2004 (b)	Modificado 1, Complementario 1 (intercambiator) y Complementario 2 (señalización)	Diciembre 2004	(3.607)	202.113
Variaciones 2005 (hasta mayo)	Modificado 2, Modificado 3.1 y Modificado 3.2 (d)	Enero 2005 - Mayo 2005 (c)	22.426	224.539
Complementario 3	Desvío y reposición de los servicios afectados para implantar la infraestructura de tranvía y urbanizar la vía pública de la zona de las calles Cristòfol de Moura, Alfons el Magnànim y Perpinyà (misma zona donde REGESA Aparcaments, SA tiene que construir un aparcamiento municipal subterráneo)	Julio 2005	1.722	226.261
Complementario 4	Actuaciones para limitar la accesibilidad a las paradas del tramo semicubierto de la Gran Vía	Abril 2006	4.040	230.301
Modificado 4	Variaciones en el proyecto constructivo del tramo de la Rambla de la Mina	Octubre 2006	1.827	232.128

Importes en miles de euros.

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

Notas:

- (a) El Convenio de urbanización de la zona de cocheras fue anterior a la firma del contrato, pero se añade posteriormente como mayor coste del conjunto del Trambesòs ya que el contrato de enero de 2003 no lo incluye.
- (b) El Modificado 1 supuso una reducción de coste de la inversión de 4,46 M€ en relación con el tramo de la zona de Rambla de la Mina (que posteriormente ha sido objeto del Modificado 4) y con el cierre de la zona de la Estación del Nord.
- (c) Como ya se ha mencionado anteriormente, el Modificado 3.2 había sido inicialmente aprobado, en mayo de 2005, por 6,64 M€, mientras que la aprobación definitiva, de 6,62 M€, fue en noviembre de 2005.
- (d) En el informe 4/2006 se actualizó el coste de las previsiones hasta mayo de 2005 incorporando también una revisión de precios. En este cuadro no se incorpora la revisión de precios, que aún está pendiente de negociaciones para determinar su importe.

Las tres últimas variaciones, aprobadas entre julio de 2005 y octubre de 2006, suponen un incremento de 7,59 M€ que tiene como orígenes de fondos para su financiación los siguientes:

- El Complementario 3, de 1,72 M€ y el Complementario 4, de 4,04 M€, se financian conjuntamente con las variaciones que se habían producido, con posterioridad al Modificado 1, desde diciembre de 2004. Es decir, se financian conjuntamente con los Complementarios 1 y 2 y los Modificados 2, 3.1 y 3.2, que totalizaban variaciones por 23,28 M€. Así, el incremento total de 29,04 M€ se financia según los siguientes orígenes de recursos:
 - Recursos provenientes de la Generalidad de Cataluña para financiar la mayor parte del incremento. Así, el Acuerdo de Gobierno de 29 de agosto de 2006, autorizó al DPTOP a realizar gastos plurianuales durante quince años, entre los ejercicios 2007 y 2021, por 28,89 M€, con un coste financiero de 12,50 M€.

- Recursos aportados por la empresa REGESA Aparcaments, SA. El coste del Complementario 3 se produce por el hecho de que implantar la infraestructura del tranvía y urbanizar la vía pública en la misma zona donde esta empresa tiene que construir un aparcamiento municipal subterráneo supone un desvío y reposición de servicios afectados que genera un sobrecoste de 1,72 M€. De este coste, REGESA Aparcaments, SA, de acuerdo con el convenio firmado con la ATM el 12 de mayo de 2006, se compromete a aportar 0,15 M€.
- El Modificado 4, aprobado definitivamente por el Consejo de Administración de la ATM en la sesión del 9 de octubre de 2006, será financiado, según lo que se ha aprobado en la misma sesión, a cargo de los presupuestos ordinarios de la ATM.

Las diferentes fuentes de financiación del coste previsto hasta el Modificado 1 se detallaron en el Informe 4/2006, referente al ejercicio 2003. Eso permite presentar el siguiente cuadro resumen de las diferentes fuentes de recursos que financian el total de los 232,13 M€ de coste formalmente aprobado por el Trambesòs a la fecha de esta fiscalización:

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

Importes en millones de euros.

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

* La parte de la Tarifa técnica que está previsto destinar a financiar 67,74 M€ de las obras, teniendo en cuenta que se aplaza en pagos anuales a efectuar desde 2004 hasta 2029, genera un coste financiero que queda incorporado en los otros conceptos varios que se incluyen en las previsiones que recoge la mencionada tarifa. Por otra parte, el total de 67,74 M€ corresponde a los 72,20 M€ del contrato inicial una vez minorados con los 4,46 M€ del Modificado 1.

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

Se ha realizado un seguimiento de las certificaciones de obra emitidas por la empresa adjudicataria, desde las primeras, que fechan de febrero de 2003, hasta las de finales de 2005. Como resultado del seguimiento, se ha elaborado un cuadro donde se detallan los

importes de obra certificada hasta diciembre de 2005. En el cuadro se diferencian las obras del proyecto constructivo, de los posteriores modificados y de los complementarios. También se diferencian los importes referentes a obra civil de los referentes a sistemas y material móvil.

Importes certificados hasta 2005	Obra civil	Sistemas y material móvil	Totales
Proyecto inicial y Modificados de 1 a 3	100,93	78,29	179,22
Complementario 1	0,57	-	0,57
Complementario 2	0,28	-	0,28
Complementario 3	-	-	-
Total hasta 2005	101,78	78,29	180,07

Importes en millones de euros.

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

Nota: El Modificado 4 y el Proyecto complementario 4 no se incluyen en este detalle ya que fechan de abril y de octubre de 2006, respectivamente.

Si comparamos los importes certificados de este resumen con el del coste total previsto, que a finales del ejercicio 2005 era de 225,54 M€ (aparte de los 0,24 M€ y los 0,48 M€, referentes a las obras en la zona de cocheras y en la zona del Fórum que se facturan de manera separada a la obra certificada) se obtiene que el grado de obra certificada ha sido, a finales de 2005, del 79,8%.

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

Como ya se indicó en los informes de ejercicios anteriores, la entrada en funcionamiento de este servicio de transporte de viajeros requería, según el contrato, que la empresa concesionaria del Trambesòs hiciera donación del 5% de su capital al sector público. El Consejo de Administración de la ATM, en la reunión de 13 de mayo de 2004, acordó que se aplazase la donación a los operadores públicos hasta que desapareciesen los riesgos propios de la fase de construcción del sistema en su conjunto (líneas T4, T5 y T6).²⁸

Desde el ejercicio 2004, con la entrada en funcionamiento del servicio de transporte de viajeros, la ATM tiene que hacer frente a la tarifa técnica hasta el plazo de la concesión del servicio, que finaliza en 2029.

La ATM paga a la operadora del Trambesòs una tarifa técnica que consiste en la cantidad mensual fija que comprende los gastos de explotación y el beneficio industrial, así como el canon de amortización.

28. Los diferentes tramos que conforman la línea T4 del Trambesòs entraron en funcionamiento entre mayo y julio de 2004; los de la T5, entre octubre de 2006 y septiembre de 2007, mientras que la T6, en junio de 2008.

Así, la tarifa técnica que la ATM paga a la empresa operadora en mensualidades fijas se presupuesta según la estimación de gastos de la operadora más el beneficio industrial (aspectos recogidos en el Proyecto de explotación) y según los ingresos tarifarios estimados en función de un nivel de demanda prevista. La tarifa técnica provisional para el ejercicio 2005 resultó de 21,17 M€. Finalmente, en la última mensualidad del ejercicio, se corrige con los datos reales de gastos y de ingresos; para 2005 resulta una tarifa técnica a pagar al Trambesòs de 20,65 M€. Los datos estimados y los reales para el ejercicio 2005 han sido los siguientes:

	Importes estimados previstos	Importes reales	Importes regularizados
Gastos	19,85	19,86	(0,01)
Beneficio industrial	0,73	0,73	-
Total gastos (a)	20,58	20,59	(0,01)
Ingresos tarifarios	0,84	1,24	0,40
(Gastos STI a cargo ATM)	(0,05)	(0,06)	(0,01)
Total ingresos	0,79	1,18	0,39
Total gastos-ingresos	19,79	19,41	(0,38)
IVA 7%	1,38	1,35	(0,03)
Penalizaciones y otros (b)	-	(0,11)	(0,11)
Tarifa técnica año 2004	21,17	20,65	(0,52)

Importes en millones de euros.

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

Notas:

- (a) La regularización de los gastos previstos respecto a los reales se produce con la liquidación de final del ejercicio y recoge 8.247 €. Esta regularización corresponde a mayores gastos del operador que los previstos debido al servicio *non stop* llevado a cabo a petición de la ATM por tres días de finales de septiembre (fiestas de la Mercè) y un día de principios de octubre (Fiesta del Cielo).
- (b) El concepto Penalizaciones y otros corresponde al conjunto de penalizaciones del indicador de calidad que se ha ido generando a lo largo del ejercicio 2005.

El principal importe regularizado corresponde a los ingresos tarifarios que se habían previsto. Se estimó un número total de 2.002.000 viajes que, con una tarifa media ponderada de 0,4205 €, daba lugar a la previsión de ingresos tarifarios de 0,84 M€. Finalmente, el número de viajes ha sido de 2.821.585 y los ingresos tarifarios integrados reales, 1,14 M€. ²⁹

Como ya se ha indicado, la tarifa técnica incluye la parte correspondiente a canon de amortización, dentro del que se recoge la amortización de la inversión que no ha sido específicamente financiada con fondos del DPTOP. De acuerdo con el análisis del epígrafe 5.2.1, esta parte de la inversión del Trambesòs es de 67,74 M€. El pago de dicho importe está previsto que sea efectuado, desde 2004, durante los veinticinco años de la concesión; la parte correspondiente a 2005 es de 3,50 M€.

29. La diferencia entre 1,14 M€ y 1,24 M€ del cuadro resumen proviene de los ingresos por viajes con títulos sociales, que en realidad han supuesto ingresos para el operador que no se habían previsto en los importes estimados.

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

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

Seguidamente se realiza un análisis de seguimiento de los contratos de suministro y financiación del total de las noventa y nueve unidades de tren. El seguimiento se hace de manera diferenciada para cada uno de los contratos formalizados. De este modo, primero se hace el seguimiento en relación con los treinta y nueve trenes adjudicados a CAF y los cincuenta trenes adjudicados a ALSTOM, que ya fueron objeto de fiscalización en el informe del ejercicio 2003 y, posteriormente, al contrato de los diez trenes adjudicados a CAF, fiscalizado en el informe del ejercicio 2004.

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

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

- La AIE se comprometió a entregar a la ATM las treinta y nueve unidades de trenes según un calendario que prevé una primera entrega de una unidad en mayo de 2005 hasta la última, en abril de 2007. El calendario establece entregas mensuales de una o dos unidades que suponen que durante 2005 se entreguen diez unidades, durante 2006, veintidós unidades, y entre enero y abril de 2007, las restantes siete unidades.

Se ha dispuesto del total de las treinta y nueve actas de entrega³⁰ y se ha verificado que se han cumplido las fechas de entrega según lo que preveía el calendario de entregas del contrato.

30. En las treinta y nueve actas se destaca que la entrega del tren se produce sobre la vía del Metro de Barcelona y que ha superado la totalidad del protocolo de pruebas acordado, que la Dirección General de Puertos y Transportes del DPTOP autoriza la circulación con viajeros y que en el momento de la entrega nace el derecho de opción de compra en favor de la ATM. Las actas las firma una persona representante de CAF (como compañía constructora y suministradora), una persona representante de la AIE (como empresa adquiriente y nueva propietaria de los trenes y a la vez como arrendadora), una persona representante de la ATM (como empresa arrendataria que recibe en cesión el derecho de uso de los trenes), así como una persona representante de FMB (como asesoría técnica de la ATM para la verificación del cumplimiento del protocolo de pruebas).

- El arrendamiento se previó con un total de dieciocho cuotas anuales que la ATM tenía que pagar a la AIE cada 15 de diciembre; la primera en 2006, la última en 2023. El coste total se estableció inicialmente en 296,53 M€, de los que 217,29 M€ correspondían al principal³¹ y 79,24 M€, a intereses.

Posteriormente se ha observado que esta previsión inicial (incluida como anexo en el contrato de agosto de 2003) y que se basaba en un tipo de interés³² del 4,41%, fue recalculada y aceptada por las partes a un tipo del 5,89%, en noviembre de 2003. Esta nueva previsión presenta un coste total de 323,98 M€, con un principal de 217,87 M€ y unos intereses totales de 106,11 M€. Se ha verificado que las facturas de las anualidades de 2006 y 2007 coinciden con los importes de las dos primeras cuotas que recoge la previsión de noviembre de 2003.

- Se estableció que la ATM podía ceder a FMB todos los derechos y obligaciones relativos a la explotación y operación de los trenes, incluidas las relativas al mantenimiento. Se ha verificado la formalización del convenio regulador de la cesión firmado por la ATM, Alquiler de Trenes AIE y FMB el 25 de julio de 2006. Los principales aspectos que recoge son los que se especifican en los tres puntos siguientes:
 - ATM cederá los trenes a FMB libres de cualquier carga y la cesión será efectiva, para cada tren, desde el mismo momento en que la ATM y la AIE suscriban el acta de entrega.
 - FMB asume a su cargo los costes derivados de las obligaciones de mantenimiento de los trenes.
 - ATM, de acuerdo con lo que establece el contrato marco, en ningún caso cede su obligación de pago de las cuotas de arrendamiento a la AIE. Aún así, se establece que FMB abonará a la ATM, en contraprestación por la cesión de la explotación de los trenes, una cantidad anual equivalente a la que la ATM entregue a la AIE, más el IVA.

Como consecuencia del último punto, la ATM y FMB firman, en la misma fecha que la del convenio mencionado, el 25 de julio de 2006, otro convenio, para regular los

31. La determinación del importe principal se compone de: 1) El valor de referencia de 5,50 M€ por cada tren, lo que totaliza para el conjunto de los treinta y nueve trenes un importe de 214,50 M€, que corresponde al importe que la AIE paga a la empresa suministradora: 2) Los gastos financieros y de administración de la operación soportados por la AIE desde la firma del contrato de arrendamiento hasta la entrega de la última unidad de tren.

32. El tipo de interés del arrendamiento resulta de fijar unas cuotas que permiten a la AIE alcanzar el fin del contrato con la totalidad de su deuda financiera amortizada, así como hacer frente a varios gastos (comisiones, gastos de formalización, etc.). El cálculo de dicho tipo de interés interno de la operación de arrendamiento tiene como principal componente el coste de la deuda de la AIE, el cual es, en parte, a tipo fijo y, en parte, a tipo variable (indexado al euríbor). La parte variable ha sido objeto de operaciones de *swap* para que el coste financiero de la operación de arrendamiento con la ATM sea a un tipo fijo.

aspectos económico-administrativos que surgen como consecuencia de la cesión de los trenes. En este convenio se detalla que la ATM facturará a FMB el importe equivalente a la cuota de arrendamiento de los trenes que tenga que satisfacer a la AIE pero que, dadas las subvenciones de la ATM devengadas por FMB, FMB satisfará la factura (sin IVA) y compensará este importe con la subvención que la ATM tenga que abonarle en concepto de *renting* de trenes.³³ Además FMB tiene que abonar a la ATM el importe del IVA. Se ha verificado el cobro por parte de la ATM del IVA correspondiente a las facturas de las anualidades de 2006 y 2007.

5.3.2. Suministro y financiación de cincuenta trenes adjudicados a ALSTOM

El contrato marco y de arrendamiento relacionado con los cincuenta trenes lo firmaron el 23 de julio de 2004 la ATM, ALSTOM y Arrendadora Ferroviaria, SA empresa participada en un 40,8% por el ICF, en un 29,1% por Cajamadrid, en un 25,1% por La Caixa y en un 5% por Société Générale). El objeto del contrato es el arrendamiento de Arrendadora Ferroviaria, SA a la ATM de los cincuenta trenes para la futura línea L9, que la Arrendadora adquirirá a ALSTOM. Los aspectos fundamentales de este contrato marco en cuanto al calendario de recepciones de trenes y en cuanto al importe y fechas de las cuotas de arrendamiento son los siguientes:

- Arrendadora Ferroviaria, SA se comprometí a entregar a la ATM las cincuenta unidades de trenes según un calendario que prevé una primera entrega de una unidad en abril de 2006 hasta la última, en junio de 2008. El calendario establece entregas mensuales, en general de una o dos unidades. Eso supone que durante 2006 entregará quince unidades, durante 2007, veintidós unidades y, entre enero y junio de 2008, las restantes trece unidades.

Se ha observado que la primera acta de entrega se atrasa hasta septiembre de 2006. El atraso tiene que ver con los hechos que dan lugar a la firma de la Adenda de 5 de septiembre de 2006, del contrato marco y de arrendamiento. Los hechos y la adenda, que se analizan más adelante, han dado lugar a la modificación de varios aspectos del contrato, entre ellos, el calendario de entregas.

- El arrendamiento se prevé con la financiación de modo diferenciado de los tres bloques de trenes a suministrar pero, en términos globales, con una primera cuota con vencimiento el 15 de julio de 2007 y, posteriormente, cada 15 de julio, desde 2008 hasta 2024, con tres cuotas correspondientes a cada uno de los bloques mencionados. El

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

coste total del modelo se estableció inicialmente en 488,32 M€, de los que 290,88 M€ son principal y 197,44 M€ intereses.

Se ha observado que las cuotas y el coste total también han sufrido modificaciones como consecuencia de la adenda de septiembre de 2006.

Los hechos que han llevado a la formalización de la Adenda de 5 de septiembre de 2006 y los aspectos principales de esta adenda que modifica el contrato marco son los siguientes:

- La DGPT requirió a la ATM, mediante escrito de 31 de mayo de 2005, que, en los cincuenta trenes objeto de arrendamiento, se introdujesen las modificaciones técnicas necesarias para que pudiesen circular por las vías convencionales del metro de Barcelona y no solo por las vías automáticas de la línea L9, para hacer frente a realidades como que los trenes tienen que acceder a cocheras por tramos de infraestructura compartida con las otras líneas de metro y que la línea L9 aún está en ejecución y no existe ningún tramo de la línea donde se puedan llevar a cabo las pruebas de los trenes.
- La ATM solicitó a ALSTOM, el 13 de junio de 2005, que incorporase las correspondientes modificaciones en el Proyecto técnico y, a la empresa arrendadora, que articularse los mecanismos necesarios para gestionar las modificaciones. El 29 de julio de 2005, las tres partes suscribieron un documento de bases de las modificaciones para posteriormente desarrollarlas y concretarlas con la formalización de la adenda.
- La ATM comunicó a la empresa arrendadora, mediante carta de 20 de marzo de 2006, que la evolución de las obras de la línea L9 aún no permitía realizar las pruebas. También le solicitaba autorización para ceder temporalmente los trenes a TMB para poder iniciar su explotación en líneas convencionales.³⁴
- La Adenda de 5 de septiembre de 2006, que modifica el contrato marco y de arrendamiento, tiene como objeto introducir las variaciones técnicas en los trenes que se tienen que suministrar para que puedan circular no solo por la línea L9 sino también por las líneas convencionales, no automatizadas, del metro de Barcelona. Con relación a ello, las principales novedades son las siguientes:
 - Un nuevo calendario que establece las entregas entre 2006 y 2008, con un total de entregas de siete unidades en 2006, veinticuatro unidades en 2007 y diecinueve unidades en 2008.

Se ha observado que durante 2006 el número total de unidades entregadas ha sido de cuatro, durante 2007, veintitrés unidades y durante el primer trimestre de 2008, siete unidades más, lo que totaliza treinta y cuatro trenes. Respecto de los dieciséis

34. En el contrato marco y de arrendamiento se previó que la ATM podría ceder todos aquellos derechos y obligaciones relativos a la explotación y a la operación de los trenes, abarcando las relativas al mantenimiento, en favor de la entidad pública o privada a la que se encargara la operación y explotación de la línea L9.

trenes restantes, se ha comprobado que la ATM y ALSTOM³⁵ han firmado un acuerdo, el 27 de septiembre de 2007, en el que, ante el atraso de la puesta en servicio de la línea L9, se considera conveniente modificar las fechas de entrega de los últimos dieciséis trenes y se fijan entre marzo 2009 y junio de 2010. En este acuerdo se prevé también que el coste de mantenimiento, de almacenaje y otros costes industriales para ALSTOM consecuencia de diferir la entrega de los últimos dieciséis trenes supondrá que facture un importe fijo de 3 M€ (en concepto de costes fijos) y otro variable, con un límite máximo de 5 M€ (en función del mayor precio de los aprovisionamientos de materiales y elementos).

- En cuanto al coste del arrendamiento, las modificaciones técnicas en los trenes representan un mayor coste de 8,32 M€ (redondeando, 0,17 M€ por cada uno de los cincuenta trenes).³⁶ A pesar de ello, las dieciocho cuotas del calendario de pagos que recoge la adenda totalizan 472,96 M€, 287,55 M€ de principal y 185,41 M€ de intereses, importes inferiores a los previstos en el calendario del contrato marco en julio de 2004 (total de 488,32 M€, 290,88 M€ de principal y 197,44 M€ de intereses). Este descenso de los importes a pesar de haber aumentado el coste de los trenes se explica, principalmente, porque los importes previstos en el contrato marco incluían 24 M€ para hacer frente a parte de la revisión de precios que finalmente en la adenda ha sido cuantificada en 11 M€.

Se ha verificado la factura de la primera cuota de arrendamiento, que vencía el 15 de julio de 2007 y que según el calendario de pagos resultante de la adenda tenía que ser de 6 M€. El importe de la factura ha sido de 5,40 M€ y la diferencia tiene que ver con las correcciones previstas y acordadas por las partes en el contrato marco que se trasladan a la ATM en el momento de la firma de cada acta de entrega, referentes a revisiones de precios de materiales, ajustes de intereses y costes de las fuentes de financiación según disposiciones reales, etc.

El contrato marco y de arrendamiento, además de los aspectos referentes al calendario de entregas y de los costes de arrendamiento, establecía que la ATM podía ceder los derechos y obligaciones relativos a la explotación y operación de los trenes, abarcando los relativos al mantenimiento, en favor de la entidad pública o privada a la que se encargue la operación y explotación de la línea L9. Respecto de este tema se ha verificado la formalización del convenio regulador de cesión firmado por la ATM, Arrendadora Ferroviaria, SA y FMB el 21 de septiembre de 2006. En este convenio se especifica, fundamentalmente, que

35. La cláusula 13.8 del contrato marco y de arrendamiento establece que la ATM renuncia a hacer reclamaciones a la empresa arrendadora, y que la ATM, para exigir cualquier responsabilidad, penalización por atrasos en las entregas de los trenes o por defectos técnicos, lo debe hacer directamente al fabricante.

36. El valor de referencia por cada tren era, en el momento de la adjudicación, de 5,93 M€ por unidad, lo que suponía, para el total de cincuenta trenes, 296,61 M€. Las modificaciones técnicas de la adenda incrementaron en 0,17 M€ el mencionado valor de referencia unitario hasta los 6,10 M€ y, para el conjunto de los cincuenta trenes, 304,93 M€. Estos valores de referencia del coste de los trenes son importes a partir de los cuales, junto con la cuantificación de otras variables (costes de la empresa arrendadora o del fabricante, que los repercute a la arrendadora, referentes a explotación, financiación, gestión y administración, u otros como la previsión de revisión de precios, etc.) se aplican en un modelo financiero que permite cuantificar la previsión de las cuotas de arrendamiento.

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

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

5.3.3. Suministro y financiación de diez trenes adjudicados a CAF

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

El objeto del contrato es el arrendamiento de la empresa arrendadora a la ATM de los diez trenes para la línea L1 del ferrocarril metropolitano de Barcelona, que la empresa arrendadora adquirirá a CAF.³⁷ Los aspectos fundamentales de este contrato marco son los siguientes:

- La arrendadora se compromete a entregar a la ATM las diez unidades de tren entre el 31 de mayo de 2007 y el 21 de diciembre de 2007 (a razón de una o dos unidades por mes, exceptuando el mes de agosto).

Se ha dispuesto del total de las diez actas de entrega³⁸ y se ha verificado que se han cumplido las fechas de entrega según lo que prevé el calendario de entregas del contrato.

37. El 29 de julio de 2005 Banesto y CAF firmaron el contrato de suministro de los diez trenes (y tres lotes de recambios) en el que también participaron AEFSA y la ATM en condición de empresa arrendataria y subarrendataria. Así, finalmente es Banesto quien adquiere los diez trenes a CAF y los arrienda durante dos años a AEFSA (que después se los adquirirá ejerciendo la opción de compra) y esta los subarrienda a la ATM. Cabe señalar que este hecho cumple específicamente lo previsto en la cláusula 7.6 del contrato marco.

38. En las diez actas se indica que CAF entrega el tren sobre la vía del metro de Barcelona y que el propietario pasa a ser Banesto, que lo arrienda a AEFSA y esta, a su vez, a la ATM. También se indica que el tren ha superado la totalidad del protocolo de pruebas acordado entre las partes, que se ha autorizado su circulación con viajeros por parte de la DGPT del DPTOP y que en el momento de la entrega nace el derecho de opción de compra en favor de la ATM.

- Se prevén un total de dieciocho cuotas anuales que la ATM debe pagar a la empresa arrendadora cada 15 de diciembre; la primera en 2007, la última en 2024. La estimación prevista en el acuerdo firmado en julio de 2005 que modificaba la estimación inicial del contrato marco³⁹ supone unas cuotas de arrendamiento por un total de 104,31 M€, 77,08 M€ de principal y 27,23 M€ de intereses.

Se ha verificado la factura de la primera cuota de arrendamiento que vencía el 15 de diciembre de 2007, y cuyo importe, 4,28 M€, coincide con el importe de la cuota prevista en el calendario de pagos resultante del acuerdo de julio de 2005.

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

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

- ATM cede la explotación y la operación de los trenes (y los lotes de recambios) a FMB. La cesión será efectiva desde el mismo momento en que se suscriban las sucesivas actas de entrega.
- ATM, de acuerdo con lo establecido por el contrato marco, en ningún caso cede su obligación de pago de las cuotas de arrendamiento a la empresa arrendadora.

Como consecuencia del mismo último punto, la ATM y FMB firman, en la misma fecha que la del convenio mencionado, el 2 de julio de 2007, otro convenio, para regular los aspectos económico-administrativos de la cesión de la explotación y la operación. En este convenio se detalla que la ATM facturará a FMB el importe equivalente a la cuota de arrendamiento de los trenes que tenga que satisfacer a la empresa arrendadora pero que, dadas las subvenciones de la ATM devengadas por FMB, FMB satisfará la factura (sin IVA) y compensará este importe con la subvención que la ATM tenga que abonarle en concepto de *renting* de trenes.⁴⁰ Así, lo que sí tiene que abonar FMB a la ATM por la mencionada factura es el importe del IVA. Se ha verificado el cobro por parte de la ATM del IVA correspondiente a la factura de la primera anualidad que corresponde al 2007.

39. La estimación inicial prevista en el contrato marco firmado en abril de 2005 era por un importe total de 110,53 M€, 78,66 M€ de importe principal y 31,87 M€ de intereses.

40. Véase nota a pie de página número 33 del final del epígrafe 5.3.1.

En relación con las tres operaciones de arrendamiento recogidas en este epígrafe 5.3, la Sindicatura entiende, tal y como ya se concluyó en anteriores informes, que la imputación contable de estas operaciones debe hacerse teniendo en cuenta la verdadera naturaleza de las operaciones. Así, dado el notable carácter financiero de las operaciones de arrendamiento mencionadas, la imputación contable debería diferenciar el coste financiero de lo que es el coste de arrendamiento.

6. CONCLUSIONES FINALES: OBSERVACIONES Y RECOMENDACIONES

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

6.1. EN RELACIÓN CON LA FISCALIZACIÓN DE LOS ESTADOS FINANCIEROS

Como resultado de la fiscalización de las cuentas anuales referentes al ejercicio 2005 se puede afirmar que, exceptuando la incertidumbre que se genera por el hecho de que al cierre del ejercicio aún no se habían concretado las aportaciones que tendría que recibir la ATM por parte de la Generalidad de Cataluña para financiar los importes no cubiertos referentes a las obras del Trambesòs, el Balance y la Cuenta de pérdidas y ganancias de la ATM reflejan razonablemente el patrimonio, la situación financiera y el resultado del mencionado ejercicio e incluyen la información necesaria y suficiente para su interpretación y comprensión adecuadas, de conformidad con los principios y normas contables generalmente aceptados.

Respecto de esta incertidumbre debe señalarse que, a la espera de la concreción de la financiación necesaria, la ATM no ha contabilizado como importes a pagar los importes no cubiertos a 31 de diciembre de 2005 relativos a las inversiones del Trambesòs.

En el epígrafe 2.3.8.1 se han cuantificado de modo detallado los importes referentes a obra certificada por la empresa adjudicataria del Trambesòs así como la revisión de precio, que no han sido contabilizados por la ATM por no tener formalizado ningún acuerdo o convenio que asegurase el origen concreto de recursos para la financiación. A 31 de diciembre de 2005 el total de esta cuantificación es de 28,77 M€.

Se considera correcta la no imputación contable a 31 de diciembre de 2005 de este importe pendiente de pagar ya que se estaba a la espera de la resolución de las negociaciones entre las diferentes administraciones públicas para la determinación y formalización de la financiación específica para hacer frente a los importes no cubiertos. *En todo caso, es*

necesaria una explicación y una cuantificación en las notas de la memoria de las cuentas anuales del correspondiente ejercicio de los importes certificados y/o facturados por los proveedores o adjudicatarios de obras que la ATM no ha contabilizado como acreedores.

Como hechos posteriores hay que señalar que el Acuerdo de Gobierno de 29 de agosto de 2006 asegura a la ATM recursos para hacer frente al incremento del coste previsto de las obras en los modificados y obras complementarias aprobados desde diciembre de 2004 y durante todo el ejercicio 2005 (también el incremento aprobado en abril de 2006). Con ello, este Acuerdo de Gobierno cubre los importes no cubiertos a 31 de diciembre de 2005, con excepción del importe correspondiente a la revisión de precios que cuando sea definitivamente cuantificada requerirá la aprobación específica de su financiación.

A continuación se destacan otros aspectos, de carácter contable o legal que, por su menor relevancia cuantitativa y/o cualitativa, no afectan a la opinión de la Sindicatura con relación a las cuentas anuales de la ATM. A pesar de ello, se ha considerado conveniente ponerlos de manifiesto y, en los casos en que sea necesario, realizar las correspondientes observaciones y, si procede, recomendaciones.

1. Régimen contable

El artículo 7 del Reglamento de régimen interior de la ATM establece que el consorcio se somete al régimen de contabilidad pública, y no especifica nada más sobre esta cuestión. Los Estatutos de la ATM no determinan nada al respecto. A pesar de ello la ATM, desde su creación, ha aplicado las normas de contabilidad de la Administración local.

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

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

La ATM ha contabilizado en el Inmovilizado financiero del activo, como Ingresos diferidos a largo plazo, el total de 194,90 M€ a cobrar de las administraciones públicas. Como contrapartida ha contabilizado en las Deudas a largo plazo del pasivo, como Otros acreedores no presupuestarios, el mismo importe como importe del que se ha dispuesto del préstamo a retornar al Royal Bank of Scotland.

La primera anualidad a cobrar de las administraciones y a pagar a la entidad financiera, por un importe de 48,72 M€, corresponde al del ejercicio 2006. Por ello, a 31 de diciembre de 2005 *se tenía que haber contabilizado este importe de la anualidad de 2006 de*

manera diferenciada del total de los 194,90 M€ según lo siguiente: en el activo, como un ingreso diferido a corto plazo (dentro de los Deudores o los Ajustes por periodificación del activo) y no como Inmovilizado financiero y, en el pasivo, como Deudas a corto plazo y no como Deudas a largo plazo. Por lo tanto, el importe a 31 de diciembre de 2005 que tendría que constar en el Inmovilizado financiero y en las Deudas a largo plazo tendría que haber sido de 146,18 M€ en lugar de los 194,90 M€.

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

De acuerdo con el análisis del epígrafe 2.3.1.1, la ATM participa desde el ejercicio 2003 en el capital social de la empresa SERMETRA, SL. El ejercicio 2005 ha sido el ejercicio en que esta sociedad ha iniciado su actividad y, de sus cuentas anuales auditadas, se desprende una pérdida a 31 de diciembre de 2005 de 12.870€. Dado que la participación en SERMETRA, SL es del 50%, *la ATM tendría que haber dotado una provisión de 6.435 € que habría reducido el valor activado de las acciones y aumentado el gasto del ejercicio.*

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

4. Heterogeneidad en la imputación de ciertos gastos

Dentro de los gastos por transferencias de la Cuenta de pérdidas y ganancias la ATM diferencia entre las transferencias de capital y las transferencias corrientes. A pesar de ello, para la imputación a uno u otro concepto no se ha seguido un criterio homogéneo, de manera que, en relación con las transferencias a empresas privadas, se han detectado gastos por un total de 11,00 M€ que han sido imputados como gasto en la cuenta Transferencias corrientes a empresas privadas cuando, de acuerdo con el concepto por el que se otorga la transferencia, correspondía haberlas imputado a Transferencias de capital a empresas privadas.

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

5. Incremento de los gastos de personal

El incremento de los sueldos y salarios en el ejercicio 2005 respecto al ejercicio 2004 ha sido del 4,3%, lo que contraviene al límite máximo establecido en la Ley de presupuestos de la Generalidad de Cataluña para el ejercicio 2005.

6.2. EN RELACIÓN CON LA FISCALIZACIÓN DE LA LIQUIDACIÓN PRESUPUESTARIA

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

En relación con la fiscalización del presupuesto hay que efectuar los siguientes comentarios de carácter general:

- El grado de ejecución del presupuesto de 2005 respecto de las consignaciones definitivas ha sido del 99,5% en cuanto a los Derechos liquidados y del 98,2% respecto de las Obligaciones reconocidas.
- Se han producido siete modificaciones presupuestarias que hacen variar las consignaciones del presupuesto inicial en 41,58 M€. De estas modificaciones se destacan tres: la adecuación a la propuesta de liquidación del contrato programa 2002-2004, 17,05 M€; la incorporación de remanentes existentes a final del ejercicio 2004, 12,91 M€, y la ampliación de crédito de ingresos por venta de títulos y de gastos de operadores de transporte, 11,00 M€.
- La desviación por los menores derechos liquidados que, presupuestados, ha sido de 4,44 M€ mientras que la desviación por las menores obligaciones reconocidas respecto de las presupuestadas ha sido de 17,97 M€ y, por lo tanto, el resultado presupuestario ha sido de 13,53 M€. En concreto, el detalle de las desviaciones es el siguiente:
 - La desviación en ingresos se concentra en el capítulo 8 por la incorporación del remanente del ejercicio anterior que, como tal, representa recursos ya reconocidos en 2004. Por lo tanto, estos recursos, a pesar de su correcta incorporación al presupuesto de 2005 como modificación, no tienen que ser nuevamente reconocidos sino que, de manera correcta, la ATM los hace constar como ajuste entre el Resultado presupuestario y el Resultado presupuestario ajustado. A esta desviación en ingresos hay que añadir otra, de signo contrario, en el capítulo 3, originada por los mayores Derechos liquidados que Consignaciones definitivas en relación con los ingresos por la regularización y reintegro de los diferentes aspectos relacionados con el IVA.
 - La desviación en gastos presenta como componentes más significativos los producidos en el capítulo 4, Transferencias corrientes, en el capítulo 2, Compra de bienes y servicios, y en el capítulo 7, Transferencias de capital. La desviación del capítulo 4 se produce, fundamentalmente, por la diferencia de importes a liquidar del contrato programa 2002-2004 entre las previsiones de la propuesta de liquidación de abril de 2005 y los importes que al respecto incluye el nuevo contrato programa 2005-2006, de diciembre de 2005. Esta desviación y la mayor parte de las desviaciones de los capítulos 2 y 7 están originadas, de una forma u otra, por desajustes temporales entre el importe presupuestado y el finalmente liquidado. En todos los casos estos excedentes de crédito se incorporan al presupuesto del ejercicio siguiente.

6.3. EN RELACIÓN CON LA FISCALIZACIÓN DE LA CONTRATACIÓN

Respecto de la fiscalización de la contratación de la muestra de expedientes adjudicados durante el ejercicio 2005 cabe destacar las siguientes incidencias:

1. Expedientes de contratos menores

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

Debe formalizarse de manera más cuidada y homogénea el documento interno de tramitación de los contratos menores.

2. Fraccionamiento del objeto de ciertos contratos

En la fiscalización de los contratos menores se han detectado varios aspectos de los que se podría desprender que la ATM ha fraccionado la adjudicación de determinados servicios. Eso se ha destacado en relación con los expedientes 15, 19 y 21 referentes a servicios de agencia de viajes, de asesoramiento jurídico y de dossier electrónico de prensa.

Debe evitarse el fraccionamiento en la adjudicación de contratos que, de acuerdo con el artículo 68 del TRLCAP, suponga evitar los requisitos de publicidad o el procedimiento o la forma de adjudicación que correspondería.

3. Pliegos de cláusulas administrativas particulares

De acuerdo con lo que prevé el artículo 67 del RGLCAP, deben destacarse las siguientes carencias respecto del Pliego de cláusulas administrativas particulares.

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

4. Retorno de garantías

De un total de trece expedientes de los otorgados por procedimiento abierto o negociado, solo en tres casos se ha devuelto la garantía definitiva dentro del plazo de un año

que establece el artículo 47 del TRLCAP; en dos casos no se ha devuelto ya que se ha prorrogado el contrato, mientras que en seis casos debería haberse devuelto y no se ha hecho, y en dos casos se ha devuelto pero superando el plazo de un año.

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

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

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

6. Falta de registro sistematizado de la documentación

La ATM no registra de manera sistematizada la totalidad de la correspondencia y documentación de entrada y salida. Esta carencia hace que solo ciertos documentos se registren y eso provoca dificultades a la hora de revisar aspectos de la legislación de contratos referidos al cumplimiento de plazos, como por ejemplo recepciones de ofertas o comunicación de adjudicaciones.

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

7. Registro de convenios

Para poder llevar a cabo la fiscalización de los convenios ha sido necesaria una tarea inicial para organizar y depurar los datos del "Registro de convenios 2005". Eso ha sido así ya que la ATM no solo recoge en él los convenios sino también otros acuerdos y pactos que no tendría que incluir en esta base de datos. Además, de la muestra seleccionada de trece convenios, se han detectado dos casos en los que el importe del registro no se corresponde con lo que consta en el convenio.

Deben mejorarse los controles de inclusión y de imputación en el Registro de convenios.

8. Convenios

Para uno de los expedientes de convenios seleccionados se ha observado que se ha articulado como convenio lo que en la práctica es una subvención a una ONG para ayudarla a

financiar sus gastos de divulgación e información (revista y página web). El hecho de que la concesión de la subvención se articule en forma de convenio está permitido en el artículo 94.5 de la Ley de finanzas públicas. Sin embargo, también señala que tendrá carácter excepcional y que serán exigibles los mismos requisitos establecidos en el capítulo 9 de la Ley, sobre las subvenciones y las transferencias de la Generalidad de Cataluña.

9. Otros aspectos varios

De la revisión específica de los diferentes trámites previstos en el TRLCAP se han detectado ciertos incumplimientos entre los cuales cabe destacar los siguientes:

- En un expediente no consta la notificación de la adjudicación a los participantes en la licitación que requiere el artículo 93 del TRLCAP.
- Dos de los expedientes seleccionados requerían publicar el anuncio de licitación en el BOE y en el DOUE. En uno de estos casos no se ha efectuado la correspondiente publicación.
- En relación con la ejecución de los contratos la ATM no formaliza documentos de liquidación del contrato ni de recepción y conformidad del servicio tal y como establece el artículo 110.2 del TRLCAP.

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

6.4. EN RELACIÓN CON LA FISCALIZACIÓN DE OTRAS ACTUACIONES

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

- Respecto de la fiscalización del Trambaix y del Trambesòs cabe destacar que, a 31 de diciembre de 2005 el coste total previsto para el Trambaix era de 265,07 M€⁴¹ y para el Trambesòs, de 225,54 M€.⁴² La parte de obra certificada en esa esta fecha era de

41. El coste total previsto para el Trambaix a 31 de diciembre de 2005, cuantificado en 265,07 M€, no incluye las revisiones de precios de septiembre de 2003 y de abril de 2005 que, por un total de 13,94 M€, se facturan de manera diferenciada de las certificaciones de obra. El mayor coste de estas revisiones de precio supone incrementar el coste total previsto del Trambaix a 31 de diciembre de 2005 hasta los 279,01 M€.

42. El coste total previsto para el Trambesòs a 31 de diciembre de 2005, cuantificado en 225,54 M€, no incluye las obras, previstas en los convenios de diciembre de 2002 y de julio de 2003, referentes a la zona de cocheras y a la zona del Fòrum, que por un total de 0,72 M€, se facturan de manera diferenciada de las certificaciones de

.../...

223,82 M€ en cuanto al Trambaix y de 180,07 M€ en cuanto al Trambesòs, lo que representa unos porcentajes de certificación de la obra del 84,4% y del 79,8%, respectivamente.

Las variaciones del coste previsto en los contratos iniciales del Trambaix y del Trambesòs que se generan con las modificaciones de los proyectos y con los proyectos complementarios, como ya se indicó en el informe 4/2006, si bien han sido debidamente aprobadas y adjudicadas, no han sido debidamente formalizadas (falta de expedientes contractuales, de formalización mediante firma de contrato y de reajuste de la fianza según establece la normativa de contratación).

- Respecto de la fiscalización del arrendamiento y suministro de unidades de tren para el metro de Barcelona, en los informes correspondientes a los ejercicios 2003 y 2004, se adelantó información actualizada de los contratos marco y de las distintas operaciones relacionadas con el total de noventa y nueve trenes adjudicados a CAF y ALSTOM.

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

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

- a) En relación con el suministro de los treinta y nueve trenes de CAF, el calendario de las entregas, que las preveía entre mayo de 2005 y abril de 2007, ha sido cumplido. Además, del importe total a pagar entre 2006 y 2023 (323,98 M€), se ha verificado el pago de las dos primeras cuotas, correspondientes a 2006 y 2007.
- b) En relación con el suministro de los cincuenta trenes de ALSTOM, el atraso de las obras de la línea L9, línea destinataria de estos trenes, ha supuesto la formalización, en septiembre de 2006, de una Adenda para introducir las modificaciones técnicas que permitan circular a estos trenes también por las líneas convencionales no automatizadas del metro de Barcelona. Ello ha supuesto modificar el calendario de entregas y el coste del arrendamiento (establecido en 488,32 M€) de acuerdo con lo siguiente:
 - Nuevo calendario de entregas que prevé la última entrega en octubre de 2008. En septiembre de 2007 se acuerda modificarlo nuevamente para los dieciséis trenes pendientes de entregar; se prevé la entrega entre marzo de 2009 y junio de 2010.

obra. El mayor coste de estos convenios supone incrementar el coste total previsto del Trambesòs a 31 de diciembre de 2005 hasta los 226,26 M€.

Este último acuerdo prevé también que el aplazamiento en la entrega supondrá que ALSTOM facture, en concepto de mantenimiento y almacenaje, un sobrecoste fijo de 3 M€ y otro variable de un máximo de 5 M€ (en función del mayor precio de los aprovisionamientos de materiales y elementos).

- Las modificaciones técnicas para adaptar los trenes a las líneas de metro convencionales representan un sobrecoste de 8,32 M€. A pesar de ello, el nuevo coste total se establece en 472,96 M€ (287,55 M€ de principal y 185,41 M€ de intereses), importes inferiores a la cuantificación inicial (488,32 M€) por el hecho de que la nueva cuantificación de la Adenda prevé unas revisiones de precio de 11 M€ mientras que el Contrato marco las preveía por 24 M€.
- c) En relación con el suministro de diez trenes de CAF, el calendario de las entregas, que las preveía entre mayo y diciembre de 2007, ha sido cumplido. Además, del importe total a pagar entre 2007 y 2024 (104,31 M€), se ha verificado el pago de la primera cuota, correspondiente a 2007.

Para los tres casos de suministro (anteriores apartados *a*, *b* y *c*), se han revisado los convenios reguladores de la cesión de uso de los trenes de la ATM a FMB y de los aspectos económico-administrativos de las correspondientes cesiones. Dichos convenios se formalizaron en julio de 2006 (para los treinta y nueve trenes de CAF), en septiembre de 2006 (para los cincuenta trenes de ALSTOM) y en julio de 2007 (para los diez trenes de CAF) y prevén que la ATM facture a FMB la cuota de arrendamiento que la ATM pague a la AIE (arrendadora de los trenes) pero que eso se compense con las subvenciones que, de acuerdo con el contrato programa vigente, la ATM tenga que aportar a FMB. Así, en la práctica, FMB solo debe pagar el IVA de la factura mencionada, lo que se ha verificado para las anualidades correspondientes a 2006 y 2007 en el caso de los treinta y nueve trenes de CAF, y para la primera anualidad, la de 2007, en los casos de los cincuenta trenes de ALSTOM y los diez de CAF. Es preciso indicar que en el caso de los cincuenta trenes de ALSTOM la cesión de uso a FMB es temporal, hasta que la línea L9 sea operativa.

6.5. SEGUIMIENTO DE RECOMENDACIONES DE INFORMES ANTERIORES

En este epígrafe se presenta un cuadro con el seguimiento de las recomendaciones efectuadas en el último informe elaborado por la Sindicatura correspondiente a la ATM. Dicho informe es el 25/2008, referido al ejercicio 2004.⁴³ Respecto de las recomendaciones refe-

43. El informe de fiscalización de la Sindicatura referente al ejercicio 2004 ha sido elaborado en fechas muy próximas a las de elaboración del informe referente al ejercicio 2005. Por este motivo la ATM no ha podido llevar a cabo algunas de las recomendaciones hechas en aquel informe.

rentes a la contratación, se hace el seguimiento de las recogidas en el informe correspondiente al ejercicio 2003 ya que la fiscalización del ejercicio 2004 no abarcaba la contratación.

RECOMENDACIÓN	SITUACIÓN
Fiscalización de los estados financieros	
<p>Incertidumbre en la opinión de la fiscalización de los estados financieros a 31 de diciembre de 2004 por la falta de formalización del contrato programa que haga frente a las necesidades de la financiación del transporte metropolitano a partir de 2005.</p> <p>La incertidumbre se halla en la previsión de aportaciones de las administraciones para hacer frente a las necesidades en términos generales pero también, de modo concreto, a los importes no cubiertos y no contabilizados relativos a las inversiones del Trambaix y del Trambesòs.</p>	<p>El contrato programa 2005-2006 se firma en diciembre de 2005, véase el epígrafe 2.6, pero sigue vigente la incertidumbre de las cuentas anuales de 2005 por la falta de concreción de la financiación de los importes no cubiertos relativos a las inversiones del Trambesòs, véase el epígrafe 6.1. (Como hecho posterior, esta incertidumbre de las cuentas anuales de 2005 queda resuelta con el Acuerdo de gobierno de agosto de 2006, epígrafe 6.1, que asegura financiación a los importes no cubiertos del Trambesòs a 31 de diciembre de 2005)</p>
<p>1. Régimen contable</p> <p>La ATM tiene que llevar su contabilidad de acuerdo con el Plan general de contabilidad de la Generalidad de Cataluña.</p>	<p>Sigue vigente en 2005 pero ha sido resuelto en 2006.</p>
<p>2. Compensación de saldos deudores y acreedores</p> <p>Los saldos con comercializadores de billetes y con operadores de transporte integrado, si a final de ejercicio son de signo deudor, tienen que presentarse en el activo y mantener en el pasivo solo los de saldo acreedor.</p>	<p>Se considera correcto el criterio seguido por la entidad.</p>
<p>3. Heterogeneidad en la presentación de ingresos y de gastos financieros</p> <p>Deben presentarse los Ingresos financieros separadamente de los de explotación y, junto con los Gastos financieros, generar un resultado financiero diferenciado del Margen bruto o resultado de explotación.</p>	<p>Ya resuelto. Véase el epígrafe 2.4.</p>
<p>4. Heterogeneidad en la imputación de ciertos gastos</p> <p>No se ha seguido un criterio homogéneo a la hora de imputar ciertos gastos como Transferencias de capital o como Transferencias corrientes.</p>	<p>Sigue vigente. Véase el epígrafe 6.1.</p>
<p>5. Incremento de los gastos de personal</p> <p>El incremento interanual de los sueldos y salarios contraviene al límite máximo que anualmente establece la Ley de presupuestos de la Generalidad.</p>	<p>Sigue vigente. Véase el epígrafe 6.1.</p>

RECOMENDACIÓN	SITUACIÓN
Fiscalización de la liquidación presupuestaria	
<p>1. Régimen de autorizaciones de las modificaciones de crédito</p> <p>La ATM tiene que establecer, en las Bases de ejecución del presupuesto, limitaciones cuantitativas a las competencias que en materia de aprobación de modificaciones presupuestarias ejerce, casi íntegramente, el director general, por delegación del Consejo de Administración y del Comité Ejecutivo.</p>	Ya resuelto. Véase el epígrafe 3.1.
Fiscalización de la contratación	
<p>1. Fraccionamiento del objeto de ciertos contratos</p> <p>Se ha producido un fraccionamiento (contraviniendo a lo que establece el artículo 68 del TRLCAP) mediante el cual se ha eludido la aplicación del procedimiento de adjudicación que correspondía haber aplicado.</p>	Sigue vigente. Véase el epígrafe 6.3.
<p>2. Carencias justificativas del uso del procedimiento negociado sin publicidad</p> <p>Se han detectado carencias explicativas o documentales en tres expedientes en cuanto a la justificación del procedimiento de adjudicación utilizado, hecho que incumple lo que establece el artículo 75 del TRLCAP.</p>	No se ha producido en los expedientes seleccionados en la muestra fiscalizada en 2005.
<p>3. Incorrecciones en el Pliego de cláusulas administrativas particulares</p> <p>3.1. La experiencia empresarial no puede ser considerada como criterio de adjudicación, solo como un factor para valorar la solvencia técnica.</p> <p>3.2. Los criterios de adjudicación, para poder ser valorados, tienen que basarse en aspectos concretos que permitan una graduación cuantificada y objetivable para que cualquier licitador esté suficientemente informado a la hora de ajustar su propuesta.</p>	<p>No se ha producido en los expedientes seleccionados en la muestra fiscalizada en 2005.</p> <p>Sigue vigente. Véase el epígrafe 6.3.</p>
<p>4. Información de los contratos a la Junta Consultiva de Contratación Administrativa de Cataluña (JCCAC)</p> <p>De acuerdo con la normativa vigente, la ATM tiene que informar a la JCCAC de los contratos adjudicados dentro del plazo de dos meses desde la formalización del contrato. La ATM no informa de ello.</p>	Parcialmente vigente ya que, si bien la ATM ha informado a la JCCAC de los contratos adjudicados, lo ha hecho una vez superado el plazo de dos meses. Véase el epígrafe 6.3.
<p>5. Reajuste de la garantía</p> <p>En un expediente complementario de un contrato previo, no se ha realizado el correspondiente incremento de fianza que establece el artículo 42 del TRLCAP.</p>	No aplicable este hecho concreto para los expedientes seleccionados en la muestra fiscalizada en 2005. Si se destaca la necesidad general de reforzar los controles en relación con el retorno de las garantías. Véase el epígrafe 6.3.
<p>6. Falta de registro sistematizado de la documentación</p> <p>Debe sistematizarse un control de registro para la totalidad de la correspondencia y documentación de entrada y salida.</p>	Sigue vigente. Véase el epígrafe 6.3.

RECOMENDACIÓN	SITUACIÓN
<p>7. Otros aspectos varios</p> <p>Hay que evitar los incumplimientos como los detectados en ciertos expedientes en que se ha superado el plazo legal de tres meses entre la apertura de ofertas y la resolución de adjudicación, en que no se han publicado en los correspondientes diarios oficiales las adjudicaciones por importe superior al legalmente establecido para casos de adjudicación por el procedimiento negociado, o en que no se han formalizado documentos de recepción y conformidad del servicio.</p>	<p>No se han observado estos hechos concretos para los expedientes seleccionados en la muestra fiscalizada en 2005. Sí sigue vigente lo referente a la falta de formalización de la recepción y conformidad del servicio. Véase el epígrafe 6.3.</p>
Fiscalización de otras actuaciones	
<p>1. Variaciones en las obras de los tranvías: formalización contractual y formalización de la financiación</p> <p>Las variaciones en los contratos iniciales del Trambaix y del Trambesòs tienen que ser formalizadas en documento contractual. También hay que formalizar, respecto de las variaciones del Trambesòs, los acuerdos referentes al pago o aplazamiento en anualidades y a la financiación.</p>	<p>Sigue vigente la carencia de formalizar las variaciones en contratos. Véase el epígrafe 6.4. En cuanto a las carencias en la formalización del pago y de la financiación, se resuelven de modo provisional pero surgen de nuevo. Véanse los comentarios sobre importes no cubiertos en la incertidumbre incluida en el epígrafe 6.1.</p>
<p>2. Reajuste de las fianzas de las obras de los sistemas tranviarios</p> <p>El incremento en el coste de la inversión que representan los modificados y los complementarios debe implicar el correspondiente reajuste de las respectivas fianzas.</p>	<p>Sigue vigente. Véase el epígrafe 6.4.</p>
<p>3. Donación al sector público, por parte de la empresa concesionaria del servicio de transporte del Trambesòs, de un porcentaje de su capital: no se ha hecho la donación prevista en el contrato.</p>	<p>Sigue vigente, teniendo en cuenta que se ha acordado aplazar la donación según lo que se ha descrito en el epígrafe 5.2.2.</p>
<p>4. Arrendamiento y suministro de unidades de tren; recomendaciones contables y financieras</p> <p>4.1. La ATM al recibir los trenes los cederá al operador ferroviario; por lo tanto, no será lógico que asuma y contabilice el gasto de arrendamiento y el coste financiero sin repercutirlos en el operador.</p> <p>4.2. Pese a que se hayan formalizado como <i>renting</i>, la imputación contable de las operaciones tendrá que hacerse teniendo en cuenta su verdadera naturaleza.</p>	<p>Ya resuelto. Véanse comentarios sobre los convenios de cesión en los epígrafes 5.3.1, 5.3.2, 5.3.3 y en los apartados <i>a</i>, <i>b</i> y <i>c</i> del epígrafe 6.4.</p> <p>Sigue vigente. Véase el epígrafe 6.4.</p>
<p>5. Riesgo de sobrecoste por atraso de la puesta en funcionamiento de los trenes.</p> <p>Hay que tener presente el riesgo de sobrecoste existente ya que el atraso de las obras del metro de Barcelona, si se tienen en cuenta los calendarios acordados para la recepción de trenes, puede suponer no poder ponerlos en funcionamiento en los plazos previstos.</p>	<p>Se han acotado los primeros importes referentes al atraso y a las modificaciones técnicas de los trenes a destinar a la línea L9 para poderlos utilizar en las demás líneas del metro de Barcelona. Véanse los epígrafes 5.3.2 y 6.4 apartado <i>b</i>.</p>

7. TRÁMITE DE ALEGACIONES

A los efectos previstos por el artículo 6.1 de la Ley 6/1984, de 5 de marzo, de la Sindicatura de Cuentas, modificada por la Ley 15/1991, de 4 de julio, por la Ley 7/2002, de 25 de abril, y por la Ley 7/2004, de 16 de julio, el informe de fiscalización, en su versión de proyecto, fue enviado en fecha 13 de febrero de 2009 al consorcio Autoridad del Transporte Metropolitano (ATM).

La respuesta de la Autoridad del Transporte Metropolitano, una vez conocido el proyecto de informe, es la que se reproduce⁴⁴ a continuación:

ATM Área de Barcelona
Autoridad del Transporte
Metropolitano

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

Muy señor mío:

En respuesta a su escrito, del pasado día 13 de febrero de 2009, por el que se nos entregó el proyecto de informe de fiscalización referente a la Autoridad del Transporte Metropolitano correspondiente al ejercicio 2005 y de acuerdo con lo que establece el artículo 6.1 de la Ley 6/1984, de 5 de marzo, de la Sindicatura de Cuentas de Cataluña, modificada por las leyes 15/1991, de 4 de julio, 7/2002, de 25 de abril, y 7/2004, de 16 de julio, les adjuntamos el escrito de alegaciones y justificaciones en relación con sus observaciones y recomendaciones.

Permanezco a su disposición para cualquier aclaración que considere oportuna.

Muy cordialmente,

[Firma, ilegible]

Ramon Seró Esteve
Director general

Barcelona, 26 de febrero de 2009

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

Alegaciones al Proyecto de Informe 21/2007-B

Epígrafe 6.1:

1) Régimen Contable

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

5) Incremento de los gastos de personal

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

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

Epígrafe 5.3:

Respecto de la fiscalización del arrendamiento y suministro de unidades de tren para diferentes líneas del metro de Barcelona debe señalarse lo siguiente:

- Punto 1). La ATM, como contratante del arrendamiento operativo, refleja en sus cuentas el impacto de esta operación, y al hacer la cesión, regulada por convenio, de los trenes al operador, repercute vía facturación su coste al operador, que es quien finalmente disfruta de estos bienes.
- Punto 2). La NIC 17 considera que una operación es de arrendamiento financiero cuando:
 - a) El arrendador transfiere los riesgos y las ventajas derivados de la propiedad del activo arrendado. En esta operación los trenes son propiedad de la arrendadora y no transfiere ninguna de las ventajas y riesgos al arrendatario (ATM).
 - b) El arrendatario tiene una opción de compra notablemente inferior al valor razonable en el momento de ejercitarla. En el caso que estamos analizando el arrendatario tiene una opción de compra voluntaria a la mitad de la vida útil del bien y por el 50% de su precio real al inicio del periodo de arrendamiento, y por lo tanto esta condición no se da.
 - c) El periodo de arrendamiento cubre la mayor parte de la vida útil del activo. La condición mencionada no se da tampoco en este caso, como ya se ha

dicho anteriormente, dado que el periodo de arrendamiento cubre solo la mitad de la vida útil del tren (18 años de arrendamiento respecto a una vida útil de 30 años).

Este hecho es muy significativo y trascendente porque en la práctica implica que hay un riesgo de valor residual cierto y significativo al final del periodo de arrendamiento, lo cual también ha supuesto, en el caso analizado, que las operaciones tardasen tanto tiempo en formalizarse una vez habían sido adjudicadas por parte de la ATM.

- d) El valor actual de las rentas es equivalente al valor razonable del activo al inicio del arrendamiento. En la operación analizada siempre se cumple que el valor actual neto de la suma de las cuotas de arrendamiento sea inferior al 90% del valor actual neto de los pagos del arrendador al suministrador (es decir, al precio del valor arrendado), y por lo tanto esta condición tampoco se daría en el arrendamiento analizado.
- e) Los activos son tan específicos que solo los puede utilizar el arrendatario. Esta condición no se cumple porque el material móvil arrendado es susceptible de ser utilizado en las más de 100 redes de metro que hay repartidas por todo el mundo (tanto los 39 trenes de la línea L5 como los 50 trenes de la línea L9 son totalmente polivalentes).
- f) El arrendamiento transfiere la propiedad al arrendatario al finalizar el plazo de arrendamiento. Este hecho no se produce de manera automática en el caso analizado, ya que tan solo se contempla la posibilidad voluntaria, y en ningún caso obligatoria, de ejercer una opción de compra por un valor residual del 50% de su precio original.

Por lo que respecta al tema del mantenimiento, hay que mencionar que los contratos prevén que el mantenimiento se haga por parte del operador que presta el servicio. Dicho criterio se adopta por cuestiones de fiabilidad y de seguridad.

Barcelona, 25 de febrero de 2009

8. RESPUESTA A LAS ALEGACIONES

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

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

Elaboración del documento PDF: mayo de 2010

Depósito legal de la versión encuadernada
de este informe: B-22997-2010