

INFORME 27/2015

FERROCARRIL  
METROPOLITÀ DE  
BARCELONA, SA  
EJERCICIO 2012



INFORME 27/2015

**FERROCARRIL  
METROPOLITÀ DE  
BARCELONA, SA  
EJERCICIO 2012**

---

Edición: mayo de 2016

Documento electrónico etiquetado para personas con discapacidad visual

Páginas en blanco insertadas para facilitar la impresión a doble cara

Autor y editor:

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

Publicación sujeta a depósito legal según lo previsto en el Real decreto 635/2015, de 10 de julio

MANEL RODRÍGUEZ TIÓ, secretario general de la Sindicatura de Cuentas de Cataluña,

CERTIFICADO:

Que en Barcelona, el día 15 de diciembre de 2015, reunido el Pleno de la Sindicatura de Cuentas, bajo la presidencia del síndico mayor, I. Sr. D. Jaume Amat Reyero, con la asistencia de los síndicos Sr. D. Andreu Morillas Antolín, Sr. D. Jordi Pons Novell, H. Sr. D. Joan-Ignasi Puigdollers Noblom, Sra. D<sup>a</sup> Maria Àngels Servat Pàmies, Sra. D<sup>a</sup> Emma Balseiro Carreiras y Sr. D. Miquel Salazar Canalda, actuando como secretario el secretario general de la Sindicatura, Sr. D. Manel Rodríguez Tió, y como ponente la síndica Sra. D<sup>a</sup> Maria Àngels Servat Pàmies, previa deliberación se acuerda aprobar el informe 27/2015, relativo a Ferrocarril Metropolità de Barcelona, SA, ejercicio 2012, con los votos particulares en contra de los síndicos Sr. D. Jordi Pons Novell y Sra. D<sup>a</sup> Emma Balseiro Carreiras, los cuales figuran al final del informe.

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

Barcelona, 22 de enero de 2016

[Firma]

Vº Bº  
El síndico mayor

[Firma]

Jaume Amat Reyero



**ÍNDICE**

ABREVIACIONES.....	9
1. INTRODUCCIÓN .....	11
1.1. INFORME .....	11
1.1.1. Objeto y alcance .....	11
1.1.2. Metodología y limitaciones .....	11
1.2. ENTE FISCALIZADO.....	12
1.2.1. Antecedentes .....	12
1.2.2. Organización y estructura organizativa.....	12
1.2.3. Actividad.....	14
1.2.4. Entidades dependientes y otras participaciones .....	19
1.2.5. Trabajos de control.....	20
2. FISCALIZACIÓN REALIZADA.....	22
2.1. APROBACIÓN DE LAS CUENTAS ANUALES Y RENDICIÓN A LA SINDICATURA.....	22
2.2. BALANCE.....	22
2.2.1. Inmovilizado intangible .....	24
2.2.2. Inmovilizado material .....	25
2.2.3. Inversiones inmobiliarias .....	28
2.2.4. Inversiones en empresas del grupo y asociadas a largo plazo.....	28
2.2.5. Inversiones financieras a largo plazo .....	28
2.2.6. Existencias.....	34
2.2.7. Deudores comerciales y otras cuentas a cobrar .....	34
2.2.8. Inversiones en empresas del grupo y asociadas a corto plazo.....	36
2.2.9. Efectivo y otros activos líquidos equivalentes .....	36
2.2.10. Fondos propios.....	37
2.2.11. Ajustes por cambio de valor .....	38
2.2.12. Subvenciones, donaciones y legados recibidos.....	39
2.2.13. Deudas a largo plazo .....	40
2.2.14. Provisiones a corto plazo.....	42
2.2.15. Deudas a corto plazo .....	43
2.2.16. Acreedores comerciales y otras cuentas a pagar .....	44
2.2.17. Periodificaciones a corto plazo .....	45
2.3. CUENTA DE PÉRDIDAS Y GANANCIAS.....	46
2.3.1. Ingresos de explotación .....	47
2.3.2. Otros ingresos de explotación.....	48
2.3.3. Gastos de explotación.....	50
2.3.4. Resultado financiero .....	55

2.4.	ESTADO DE FLUJOS DE EFECTIVO .....	56
2.5.	ESTADO DE CAMBIOS EN EL PATRIMONIO NETO .....	58
2.6.	FISCALIZACIÓN DE LA CONTRATACIÓN ADMINISTRATIVA .....	59
2.6.1.	Normativa aplicable.....	59
2.6.2.	Muestra seleccionada para la fiscalización .....	60
2.6.3.	Resultados de la fiscalización .....	62
3.	CONCLUSIONES .....	65
3.1.	OBSERVACIONES .....	66
3.2.	RECOMENDACIONES.....	68
4.	TRÁMITE DE ALEGACIONES .....	69
4.1.	ALEGACIONES RECIBIDAS.....	69
4.2.	TRATAMIENTO DE LAS ALEGACIONES .....	86
5.	VOTOS PARTICULARES DE MIEMBROS DEL PLENO DE LA SINDICATURA .....	86
5.1.	VOTO PARTICULAR DEL SÍNDICO DON JORDI PONS NOVELL.....	86
5.2.	VOTO PARTICULAR DE LA SÍNDICA DOÑA EMMA BALSEIRO CARREIRAS .....	89

**ABREVIACIONES**

AGE	Administración General del Estado
AMB	Área Metropolitana de Barcelona
ATM	Autoridad del Transporte Metropolitano
CP	Contrato programa firmado entre la ATM y la AGE
DOUE	Diario Oficial de la Unión Europea
EMT	Entidad Metropolitana del Transporte
FMB	Ferrocarril Metropolità de Barcelona, SA
IFERCAT	Infraestructuras Ferroviarias de Cataluña
IIC	Instrucciones internas de contratación
IRPF	Impuesto sobre la renta de las personas físicas
IVA	Impuesto sobre el valor añadido
m€	Miles de euros
M€	Millones de euros
PGC	Plan general de contabilidad, aprobado por el Real decreto 1514/2007, de 16 de noviembre
PSM	Projectes i Serveis de Mobilitat, SA
RD 20/2011	Real decreto ley 20/2011, de 30 de diciembre, de medidas urgentes en materia presupuestaria, tributaria y financiera para la corrección del déficit público
TB	Transports de Barcelona, SA
TMB	Grupo Transports Metropolitans de Barcelona
TMB, SL	Transports Metropolitans de Barcelona, SL
TRLCSP	Texto refundido de la Ley de contratos de las administraciones públicas, aprobado por el Real decreto legislativo 3/2011, de 14 de noviembre
TRLRHL	Texto refundido de la Ley reguladora de las haciendas locales, aprobado por el Real decreto legislativo 2/2004, de 5 de marzo
UTE	Unión temporal de empresas



## **1. INTRODUCCIÓN**

### **1.1. INFORME**

#### **1.1.1. Objeto y alcance**

La Sindicatura de Cuentas de Cataluña, como órgano fiscalizador del sector público de Cataluña, de acuerdo con la normativa vigente y en cumplimiento de su Programa anual de actividades, emite este informe de fiscalización de regularidad relativo a Ferrocarril Metropolità de Barcelona, SA (FMB), correspondiente al ejercicio 2012.

La fiscalización de regularidad incluye la revisión de la Cuenta general de FMB del ejercicio 2012 para verificar si se presenta de conformidad con el marco normativo de información financiera aplicable y, en particular, según los principios y criterios contables que este marco normativo contiene. También incluye la comprobación de que, durante el período fiscalizado, FMB ha desarrollado su actividad de acuerdo con la normativa que le es de aplicación.

Las cuentas anuales de FMB, de acuerdo con el Plan general de contabilidad aprobado por el Real decreto 1514/2007, de 16 de noviembre, (PGC), se componen de los siguientes documentos:

- Balance
- Cuenta de pérdidas y ganancias
- Estado de cambios en el patrimonio neto
- Estado de flujos de efectivo
- Memoria

El ámbito temporal de este informe ha sido el ejercicio 2012, aunque, cuando se ha considerado necesario para completar el trabajo, se ha ampliado a períodos anteriores y posteriores.

Las conclusiones del informe incluyen la opinión de fiscalización sobre las cuentas anuales, las observaciones más significativas, los incumplimientos normativos detectados y las recomendaciones sobre mejoras en la gestión de las actividades desarrolladas por la entidad en algunos de los aspectos que se han puesto de manifiesto durante la realización del trabajo.

#### **1.1.2. Metodología y limitaciones**

El trabajo de fiscalización se ha llevado a cabo de acuerdo con los principios y normas de auditoría del sector público generalmente aceptados y se han realizado todas las pruebas de cumplimiento y sustantivas que se han considerado necesarias para obtener evidencias suficientes y adecuadas para manifestar las conclusiones del informe.

Puesto que la Sindicatura ha tenido acceso a los papeles de trabajo de los auditores externos, se han revisado los trabajos y las pruebas realizadas por los auditores y se han hecho las pruebas adicionales que se han estimado necesarias.

## **1.2. ENTE FISCALIZADO**

### **1.2.1. Antecedentes**

FMB es una sociedad anónima de capital íntegramente público, participada al 100% por el Área Metropolitana de Barcelona (AMB). Empezó a operar el 31 de diciembre de 1924, fecha de la puesta en marcha del ferrocarril metropolitano de Barcelona. En 1952 las dos sociedades privadas que explotaban las líneas de ferrocarril subterráneo de Barcelona –Ferrocarril Metropolitano de Barcelona, SA y Gran Metro de Barcelona, SA– se transformaron en la sociedad municipal Ferrocarril Metropolità de Barcelona, SA, participada al 100% por el Ayuntamiento de Barcelona.

En 1990 el Ayuntamiento transfirió las acciones de FMB a la Entidad Metropolitana del Transporte (EMT)<sup>1</sup> que asumió la explotación de los servicios de transporte subterráneo. En 2010, el AMB asumió la titularidad de los servicios y las acciones de FMB.

La actividad principal de FMB es el transporte colectivo subterráneo de viajeros en la ciudad de Barcelona y municipios de su entorno metropolitano en coordinación con el AMB y la Autoridad del Transporte Metropolitano (ATM), consorcio creado el 19 de marzo de 1997 entre la Generalidad de Cataluña, el Ayuntamiento de Barcelona y la disuelta EMT. Este consorcio tiene como funciones principales planificar las infraestructuras del transporte público, planificar el servicio y elaborar el marco tarifario común.

### **1.2.2. Organización y estructura organizativa**

A continuación se describen los órganos de FMB y la estructura interna organizativa en que se distribuyen las diferentes funciones y responsabilidades.

#### **Órganos de la sociedad**

Los Estatutos de FMB disponen que son órganos de la sociedad la Junta General, el Consejo de Administración y la Gerencia, la cual hasta enero de 2015 no estuvo ocupada.

---

1. A partir de su creación por la Ley 31/2010, de 3 de agosto, el Área Metropolitana de Barcelona sustituyó a las tres entidades metropolitanas vigentes en aquella fecha: la Mancomunidad de Municipios del Área Metropolitana de Barcelona, la Entidad del Medio Ambiente y la Entidad Metropolitana del Transporte.

## La Junta General

El Pleno del AMB desempeña las funciones de Junta General, puesto que es el único accionista de la sociedad. En consecuencia, la Junta General se compone de los noventa representantes escogidos por los municipios integrados en el AMB, de entre sus concejales, proporcionalmente al número de concejales obtenidos por cada lista en las elecciones municipales.

## El Consejo de Administración

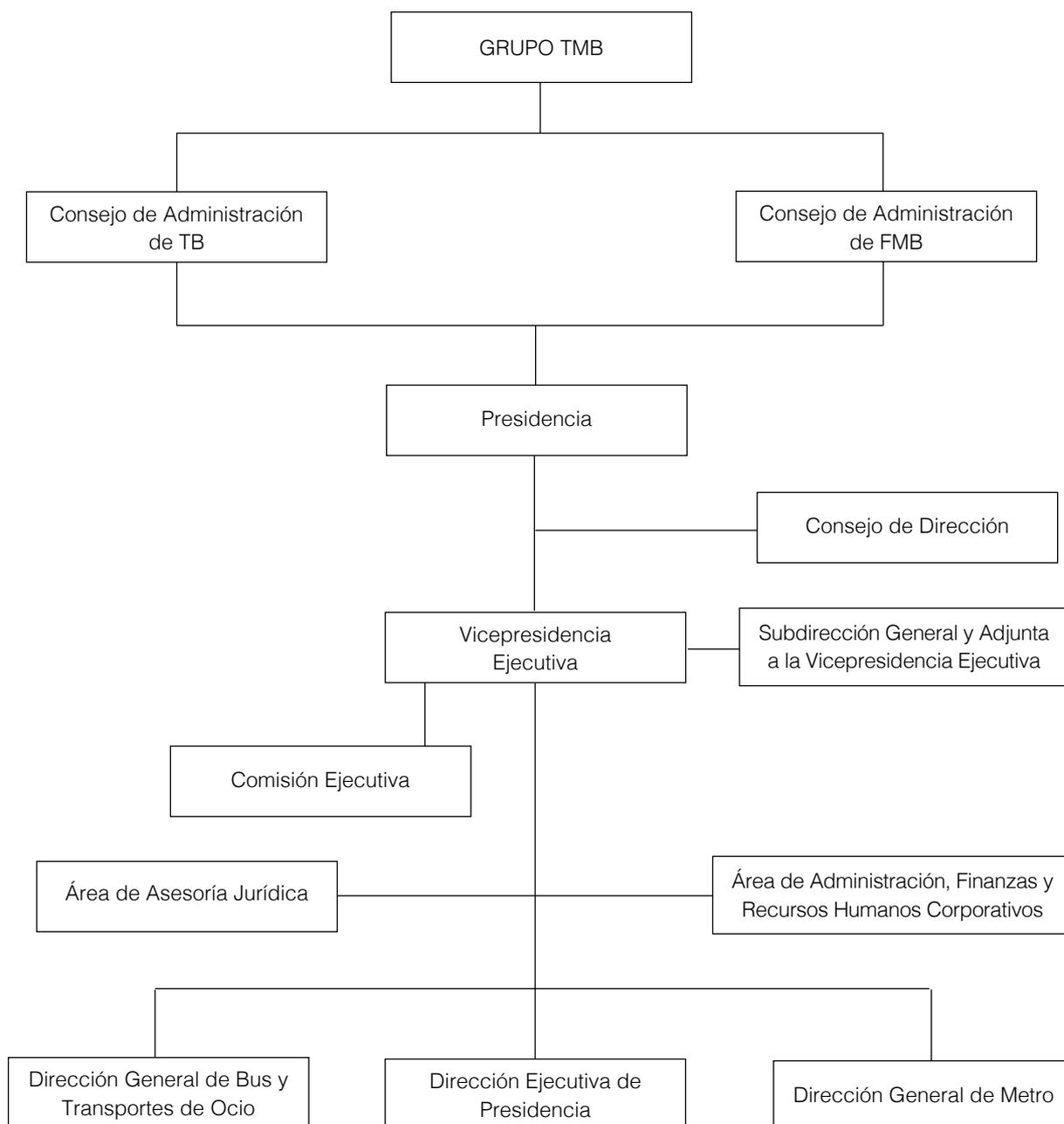
El órgano de gestión y representación permanente de la sociedad es el Consejo de Administración, formado por quince consejeros escogidos por la Junta General por períodos cuatrienales coincidentes con la renovación electoral del AMB. El Consejo de Administración designa de entre sus miembros a un presidente y hasta dos vicepresidentes que, por su orden, le pueden sustituir. El presidente es el órgano ejecutivo permanente del Consejo de Administración.

En el ejercicio 2012, los miembros del Consejo eran los siguientes:

- Joaquim Forn Chiariello, presidente
- Dídac Pestaña Rodríguez, vicepresidente
- Sergi Alegre Calero
- José Chito Salazar
- Assumpta Escarp Gibert
- Ricard Font Hereu
- Eduard Freixedes Plans
- María Luisa Ibáñez Boira
- Jordi Mas Herrero
- Joaquim Mestre Garrido
- Juan María Parralejo Aragoneses
- Jordi Portabella Calvete
- Antoni Poveda Zapata
- Enric Ticó Buxadós
- Antoni Vives Tomàs

## Estructura interna organizativa

La estructura interna organizativa de FMB es común a la de Transports de Barcelona, SA (TB), empresa pública que también depende del AMB y que gestiona la red de autobuses. Ambas empresas, FMB y TB, comparten los órganos directivos y también los departamentos que no están directamente relacionados con la actividad operativa propia de cada una de las sociedades, tal y como se puede ver en el siguiente organigrama:



### 1.2.3. Actividad

El transporte colectivo subterráneo de viajeros que presta FMB está formado, básicamente, por ocho líneas de metro con una longitud total de 104,9 km, 139 estaciones y 165 trenes.<sup>2</sup> El detalle de estos datos por líneas es el siguiente:

2. Aparte de estos 165 trenes, FMB dispone de seis trenes adicionales adquiridos por *leasing* para la línea 9, que en el ejercicio 2012 no han entrado todavía en funcionamiento.

**Cuadro 1. Detalle de las líneas de metro**

Línea	Kilómetros	Estaciones	Número de trenes
1	20,7	30	34
2	13,7	18	24
3	18,4	26	30
4	17,3	22	25
5	19,2	26	33
9-10*	13,5	12	16
11	2,1	5	3
<b>Total</b>	<b>104,9</b>	<b>139</b>	<b>165</b>

Fuente: Informe resumen de gestión 2012.

\* El 29 de julio de 2008, la Generalidad concedió la explotación de las líneas 9 y 10 a la EMT, entidad que acordó gestionar directamente este servicio por medio de FMB. En el ejercicio 2012, de estas líneas había doce estaciones en funcionamiento.

Esta red da servicio a 2,4 millones de habitantes y ocho municipios del AMB: Badalona, Barcelona, Cornellà de Llobregat, Esplugues de Llobregat, L'Hospitalet de Llobregat, Montcada i Reixac, Sant Adrià de Besòs y Santa Coloma de Gramenet.

### **Financiación de la actividad: contrato programa**

La actividad de FMB se financia a través de los ingresos directos derivados de los billetes de transporte y, por la parte no cubierta, mediante las subvenciones procedentes de la Administración General del Estado (AGE), la Generalidad de Cataluña, el Ayuntamiento de Barcelona y el AMB, que se comprometen a través de un contrato programa (CP).

El objeto del CP es establecer la financiación del transporte público regular de viajeros en el ámbito de actuación de la ATM: recoge las aportaciones de la AGE y de las administraciones consorciadas y las distribuye a los diferentes operadores del servicio, principalmente, para cubrir lo siguiente:

- Los resultados negativos de la Cuenta de pérdidas y ganancias.
- La renovación de los activos a un ritmo equivalente a la amortización contable, puesto que el importe de la subvención para cubrir los resultados negativos incluye el gasto por amortización.
- El endeudamiento en que han tenido que incurrir los operadores cuando las administraciones aportantes de recursos no han cubierto las necesidades de financiación del servicio.
- El coste de las aportaciones al plan de reequilibrio del plan de pensiones.<sup>3</sup>

3. El Plan de pensiones del Sistema de Empleo de Ferrocarril Metropolitano de Barcelona fue externalizado el 3 .../...

El CP que cubre el ejercicio 2012 es el CP 2011-2012, firmado el 27 de diciembre de 2012, con una vigencia de dos años: 2011 y 2012.

Los importes y los porcentajes de las fuentes de financiación de la actividad de FMB para los ejercicios 2011 y 2012 son los siguientes:

**Cuadro 2. Fuentes de financiación del servicio**

Tipo de ingreso	Ejercicio 2011		Ejercicio 2012	
	Importe	%	Importe	%
Venta de títulos	248.802	54,3	255.404	57,7
Subvenciones	209.348	45,7	187.538	42,3
<b>Total</b>	<b>458.150</b>	<b>100,0</b>	<b>442.942</b>	<b>100,0</b>

Importes en miles de euros.

Fuente: Cuentas anuales.

Como se observa en el cuadro, los ingresos por la venta de títulos son el principal ingreso de la sociedad. El porcentaje de cobertura de los gastos mediante la venta de títulos ha sido del 54,3% en el año 2011 y ha ascendido al 57,7% en el año 2012. El resto corresponde a las subvenciones del CP firmado el 27 de diciembre de 2012 entre la ATM y la AGE para el período 2011-2012.

El total de recursos a aportar al CP 2011-2012, y las necesidades a cubrir con estos recursos, son los siguientes:

**Cuadro 3. Aportaciones al sistema de transporte por el CP 2011-2012**

Recursos	2011	2012	Total	%
Ingresos de los usuarios	548.380	590.202	1.138.582	45,2
AGE	134.027	93.097	227.124	9,0
Generalidad de Cataluña	330.084	288.658	618.742	24,6
Ayuntamiento de Barcelona	73.137	80.425	153.562	6,1
AMB	94.238	94.183	188.421	7,5
Ingresos propios de la ATM y saldo pendiente de aplicación de contratos programa anteriores	1.457	12.134	13.591	0,5
Imputación devolución del IVA	9.731	-	9.731	0,4
Endeudamiento	73.980	92.837	166.817	6,6
<b>Total recursos</b>	<b>1.265.034</b>	<b>1.251.536</b>	<b>2.516.570</b>	<b>100,0</b>

.../...

de noviembre de 1997. El 20 de septiembre de 2000 se formalizó el plan de reequilibrio de este a fin de reconocer el déficit por servicios pasados acumulado en ese momento y hacer las aportaciones necesarias en un período de doce años. Este plan de reequilibrio fue completado en el ejercicio 2012.

SINDICATURA DE CUENTAS DE CATALUÑA — INFORME 27/2015

Necesidades previstas	2011	2012	Total	%
TMB *				
- Necesidades de la cuenta de explotación	382.785	341.312	724.097	28,8
- Saneamiento financiero	18.041	42.372	60.413	2,4
- Amortización de la deuda por el <i>leasing</i> de seis trenes de la L9	1.072	1.643	2.715	0,1
- Sistema complementario de pensiones	29.762	-	29.762	1,2
- Gastos cubiertos con los ingresos tarifarios	344.651	368.137	712.788	28,3
Total TMB	776.311	753.464	1.529.775	60,8
FGC	131.530	128.673	260.203	10,3
Gestión indirecta del AMB	167.509	166.387	333.896	13,3
Gestión indirecta de la DGTM	67.950	66.423	134.373	5,3
Línea de tranvía Baix Llobregat	48.228	56.036	104.264	4,1
Línea de tranvía Sant Martí-Besòs	41.666	47.569	89.235	3,5
RENFE	5.574	5.635	11.209	0,4
ATM gastos de funcionamiento	465	-	465	-
AMTU	25.801	27.349	53.150	2,1
<b>Total necesidades previstas</b>	<b>1.265.034</b>	<b>1.251.536</b>	<b>2.516.570</b>	<b>100,0</b>

Importes en miles de euros.

Fuente: CP 2011-2012.

\* En el CP se trata TMB como un todo, sin distinguir entre TB y FMB.

Clave:

AMTU: Agrupación de Municipios con Transporte Urbano.

DGTM: Dirección General de Transporte y Movilidad.

FGC: Ferrocarriles de la Generalidad de Cataluña.

En cuanto a TMB, se incluyen las necesidades de la cuenta de explotación, que corresponden al resultado negativo previsto de la Cuenta de pérdidas y ganancias del ejercicio correspondiente; el saneamiento financiero, que corresponde a la amortización de las deudas incurridas en los ejercicios 2009 a 2012; la amortización de la deuda del *leasing* de los seis trenes de la línea 9 del metro para el ejercicio 2011; un importe en concepto de aportaciones al plan de pensiones, y los gastos del servicio que deben cubrirse mediante los ingresos tarifarios procedentes de los usuarios.

El desglose entre FMB y TB de los recursos y las necesidades previstas en el CP por TMB, lo hace la Vicepresidencia del grupo TMB. Para el ejercicio 2012 es el siguiente:

**Cuadro 4. Necesidades previstas no cubiertas por ingresos tarifarios, de FMB y TB. Ejercicio 2012**

Concepto	Importe FMB	Importe TB	Total
Necesidades de la cuenta de explotación	181.994	159.318	341.312
Saneamiento financiero (amortización de la deuda actual)	42.372	-	42.372
Amortización de la deuda por el <i>leasing</i> de seis trenes de la L9	1.643	-	1.643
Sistema complementario de pensiones	-	-	-
<b>Total</b>	<b>226.009</b>	<b>159.318</b>	<b>385.327</b>

Importes en miles de euros.

Fuente: Información de gestión de FMB y CP 2011-2012.

Las necesidades previstas no cubiertas por ingresos tarifarios, y el gasto real incurrido y las desviaciones en el ejercicio, de FMB, han sido las siguientes:

**Cuadro 5. Gasto real incurrido. Ejercicio 2012**

Concepto	Necesidades previstas	Gasto real	Desviación
Necesidades de la cuenta de explotación	181.994	180.740	(1.254)
Saneamiento financiero (amortización de la deuda actual)	42.372	42.391	19
Amortización de la deuda por el <i>leasing</i> de seis trenes de la L9	1.643	1.643	-
Sistema complementario de pensiones	-	9.842	9.842
<b>Total</b>	<b>226.009</b>	<b>234.616</b>	<b>8.607</b>

Importes en miles de euros.

Fuente: Cuentas anuales del ejercicio 2012.

Como se puede observar, FMB ha conseguido reducir los gastos y, por lo tanto, las necesidades de la cuenta de explotación. En cambio, se ha producido un gasto no previsto en el CP de 9,84 M€, referente al sistema de pensiones. Para el ejercicio 2012, el CP no incluyó ninguna partida para hacer frente a las aportaciones al sistema de pensiones, porque la AGE consideró que contravenía lo previsto en el Real decreto ley 20/2011, de 30 de diciembre, de medidas urgentes en materia presupuestaria, tributaria y financiera para la corrección del déficit público, concretamente en el apartado 3 del artículo 2.<sup>4</sup> Con posterioridad, los responsables de la ATM consideraron que la parte del sistema complementario de pensiones correspondiente al plan de reequilibrio y cobertura de contingencias de riesgo no contravenía dicho real decreto ley y concluyó que las aportaciones al plan de reequilibrio (que no son aportaciones del año) y las aportaciones para cubrir contingencias de riesgo (incapacidad y defunción) tampoco lo contravenían, ya que no incluían las contingencias de jubilación. Por eso, el Consejo de Administración de la ATM de 20 de diciembre de 2012 autorizó a TMB a destinar una parte del endeudamiento aprobado para 2012 a pagar los compromisos asumidos en materia de plan de reequilibrio y de cobertura de contingencias de riesgo (incapacidad y defunción) del sistema complementario de pensiones (véase el informe 14/2014 de la Sindicatura de Cuentas, relativo a la ATM, ejercicios 2010 a 2012).

### Hechos posteriores relativos a la financiación de la actividad

El 6 de marzo de 2014 el Consejo de Administración de la ATM aprobó el Plan marco del Programa de saneamiento financiero del sistema de transporte público y de refinanciación de la deuda, acuerdo que fue ratificado por las administraciones que formaban parte de la

4. El apartado 3 del artículo 2 del Real decreto ley 20/2011 no permite que durante 2012 las administraciones, entidades y sociedades del sector público hagan aportaciones a planes de pensiones de empleo o a contratos de seguro colectivos que incluyan la contingencia de jubilación.

ATM. El objetivo de este Plan marco es garantizar la financiación del transporte público y sanear la deuda acumulada en los ejercicios 2014-2031.

En línea con este Plan marco, el 5 de noviembre de 2014 la ATM firmó un contrato con TB y FMB, aparte del CP que firma periódicamente con la AGE, que incluye la estimación de las necesidades del sistema de transporte integrado metropolitano hasta el ejercicio 2017 y el compromiso de atender la deuda derivada del saneamiento financiero mencionado.

Así, para cubrir estas necesidades, el 6 de noviembre de 2014 la ATM, TB y FMB firmaron un contrato de refinanciación con entidades financieras por 472,30 M€ y vencimiento el 31 de diciembre de 2031, en el cual FMB era el prestatario y el Ayuntamiento de Barcelona<sup>5</sup> era el garante de la operación. En el contrato, además, la ATM se comprometía a abonar a FMB una subvención finalista por el importe de los compromisos adquiridos.

#### 1.2.4. Entidades dependientes y otras participaciones

FMB tiene participaciones en las siguientes sociedades dependientes con los importes y porcentajes que se indican:

**Cuadro 6. Participaciones en sociedades dependientes**

Sociedad	Participación en el capital	
	Importe	%
Projectes i Serveis de Mobilitat, SA	5.001.550	50,0
Transports Metropolitans de Barcelona, SL	1.550	50,0
<b>Total</b>	<b>5.003.100</b>	

Importes en euros.

Fuente: Cuentas anuales del ejercicio 2012.

La sociedad Projectes i Serveis de Mobilitat, SA (PSM) se constituyó el 6 de octubre de 2004 bajo la denominación de Telefèric de Montjuïc, SL. El 28 de abril de 2005 cambió su forma social a sociedad anónima. El 50,0% de participación restante pertenece a TB. Su principal actividad es la gestión del teleférico de Montjuïc.

La sociedad Transports Metropolitans de Barcelona, SL (TMB, SL) se constituyó también el 6 de octubre de 2004, para la gestión, explotación y operación de servicios y modos de transporte público. Esta sociedad está inactiva y en el ejercicio 2012 no operó, por lo que sería recomendable que se disolviera.

En 2012 FMB participaba de forma no mayoritaria en las siguientes UTE con los importes que se indican:

5. A raíz del apartado *PREVIA* de las alegaciones se ha corregido el nombre del ente garante de la operación.

**Cuadro 7. UTE en las que participa FMB**

UTE	Participación a 31.12.2012
Siemens SA, FMB, UPC, UTE	2.340
Unión temporal grupo consultor primera línea del metro (Bogotá)	2.927
UTE Aguas y Estructuras SA – TMB (Sevilla)	3.000
<b>Total</b>	<b>8.267</b>

Importes en euros.

Fuente: Cuentas anuales y contabilidad de FMB.

FMB no incorpora la parte del Balance y la Cuenta de pérdidas y ganancias de estas UTE porque el impacto económico no es significativo.

FMB también colabora, aunque sin realizar aportaciones, en los siguientes consorcios:

- Consorcio UTE Fiscalización tranvía de Cuenca (Ecuador)
- Consorcio TMB-Ayesa-Inelectra (Panamá)
- Ayesa-Sering SA-FMB UTE (Zaragoza)

### 1.2.5. Trabajos de control

De acuerdo con la normativa vigente, la función de control interno en las entidades locales está reservada a la Intervención y debe ser realizada por personal funcionario con habilitación de carácter estatal. Corresponde también a la Intervención la función contable, financiera y presupuestaria y la inspección de la contabilidad de los entes dependientes.

Como ente dependiente del AMB, la función de intervención de FMB debe ejercerla la Intervención de esta, tal y como establece el artículo 220 del Real decreto legislativo 2/2004, de 5 de marzo, por el que se aprueba el Texto refundido de la Ley reguladora de las haciendas locales (TRLRHL), la cual no ha emitido ningún informe de control financiero de FMB en el ejercicio 2012.

De acuerdo con la normativa vigente, FMB debe someter sus cuentas anuales a auditoría de cuentas. En el ejercicio 2012 esta auditoría fue realizada por la empresa Gabinet Tècnic d'Auditoria i Consultoria, SA, que emitió una opinión favorable con el siguiente párrafo de énfasis:

Sin que afecte a nuestra opinión de auditoría, hacemos mención de lo señalado en las notas 3 y 8 de la memoria adjunta, en las que se informa de que actualmente está en negociación, entre la Autoridad del Transporte Metropolitano (ATM), sus administraciones consorciadas y la Administración General del Estado, el Contrato programa para la financiación del transporte metropolitano, el cual debería concretar las aportaciones de las administraciones para la cobertura de las necesidades corrientes y de inversión de los ejercicios 2013 y siguientes, así como el saneamiento financiero y los compromisos de las administraciones derivados de la liquidación del Contrato pro-

grama 2011-2012. En espera de concluir esta negociación, la Sociedad ha contabilizado para el ejercicio 2012 las subvenciones necesarias para cubrir la Cuenta de pérdidas y ganancias, el saneamiento financiero y los compromisos por pensiones. Adicionalmente los consejos de administración de Ferrocarril Metropolità de Barcelona, S.A. y Transports de Barcelona, S.A. han ido estableciendo desde el ejercicio 2011 varias medidas de racionalización y ajuste de gasto a fin de contribuir a la consecución de un marco financiero que permita la cobertura de sus necesidades por parte de las administraciones.

### **Entorno general de control**

De la revisión del entorno general de control de FMB la Sindicatura concluye que esta entidad dispone de elementos suficientes para que sea el adecuado. No obstante, de la fiscalización de estos controles se han puesto de manifiesto los siguientes aspectos mejorables:

- En el ejercicio 2012, el presidente, el vicepresidente ejecutivo y la directora del Área de Administración, Finanzas y Recursos Humanos disponen de poderes bancarios y firma ilimitada, de forma individual, sin mancomunar. El vicepresidente también otorga poderes bancarios a los directivos, de forma individual, hasta importes muy significativos – 6,00 M€– de forma mancomunada, sin límite. Se recomienda que no se otorguen poderes individuales, y que se limiten los poderes aunque estos sean mancomunados.
- Los poderes otorgados a los directivos cubren un amplio abanico de acciones. Se recomienda que los poderes se ajusten a las funciones del cargo, y que ciertos poderes, como por ejemplo la disposición de bienes o la firma bancaria, se limiten a un número más reducido de personas.
- Con respecto a los sistemas informáticos hay que hacer las siguientes consideraciones:
  - El sistema informático usado por la entidad para finanzas, logística y cálculo de las nóminas del personal tiene un exceso de superusuarios, entendiéndose como tales aquellos usuarios con poder para realizar cualquier acción dentro del sistema informático. En concreto, hay dieciséis superusuarios a los que tienen acceso cincuenta y tres personas, en contra de las recomendaciones generales de restringirlos a un máximo de cinco usuarios. Estos superusuarios mantienen la contraseña asignada por defecto en la instalación del programa, lo que comporta un mayor riesgo de utilización por terceros. Se recomienda reducir el número de superusuarios, modificar las contraseñas y que una tercera persona supervise la actividad de esos usuarios.
  - FMB utiliza usuarios genéricos, usuarios no asignados a una persona concreta y que pueden usar varios empleados. Se ha detectado que algunos de estos usuarios genéricos tienen acceso a funciones importantes. Se recomienda restringir estas funciones solo a los empleados que tienen la responsabilidad concreta de modificar la base de datos de personal, entrar datos en el sistema de control horario y asignar horas extras o horas de presencia.

- Se ha observado que la base de datos de personal también puede ser modificada por empleados del Departamento de Recursos Humanos no encargados directamente de esta base de datos y, también, por una persona del Centro de Soporte Tecnológico.
- La fiscalización realizada ha puesto de manifiesto que la base de datos de proveedores puede ser modificada por empleados del Departamento de Administración de Proveedores y del Departamento de Compras, además de cuatro usuarios genéricos. Dado el riesgo que esto supone, se recomienda restringir el acceso a la base de datos de proveedores al personal encargado de esta función dentro del Departamento de Terceros.

## **2. FISCALIZACIÓN REALIZADA**

### **2.1. APROBACIÓN DE LAS CUENTAS ANUALES Y RENDICIÓN A LA SINDICATURA**

El 4 de junio de 2013, de acuerdo con la normativa societaria, la Junta General de FMB aprobó definitivamente las cuentas anuales correspondientes al ejercicio 2012.

El artículo 223 del TRLRHL y el artículo 41 de la Ley 18/2010, de 7 de junio, de la Sindicatura de Cuentas, disponen que las corporaciones locales deben rendir las cuentas de cada ejercicio, directamente a la Sindicatura de Cuentas, antes del 15 de octubre del año siguiente al del cierre. Como sociedad dependiente del AMB, las cuentas anuales de FMB se incorporan en la Cuenta general del AMB, que fue rendida a la Sindicatura el 7 de octubre de 2013.

Los capitales de FMB y de TB son propiedad del AMB, pero el AMB no prepara unas cuentas consolidadas con sus entidades dependientes porque no tiene la obligación de hacerlo. En cambio, estas dos sociedades presentan en el Registro Mercantil unas cuentas anuales consolidadas bajo la denominación de grupo TMB, en las que FMB actúa como sociedad dominante, porque es la que tiene mayores activos. En las cuentas anuales también están consolidadas las de las sociedades dependientes y asociadas de FMB y TB, que son las siguientes:

- Projectes i Serveis de Mobilitat, SA
- Transports Metropolitans de Barcelona, SL
- Transports Ciutat Comtal, SA<sup>6</sup>

### **2.2. BALANCE**

El Balance de FMB a 31 de diciembre de 2011 y 2012 es el que se muestra a continuación:

---

6. Transports Ciutat Comtal, SA es una sociedad participada al 33,3% por TB.

**Cuadro 8. Balance. Activo**

ACTIVO	Saldo a 31.12.2011	Saldo a 31.12.2012
<b>A) ACTIVO NO CORRIENTE</b>	<b>643.507</b>	<b>629.146</b>
I. Inmovilizado intangible	6.290	6.324
5. Aplicaciones informáticas	6.290	6.324
II. Inmovilizado material	377.728	356.963
1. Terrenos y construcciones	94.816	106.974
2. Instalaciones técnicas y maquinaria	197.056	191.070
3. Inmovilizado en curso y anticipos	85.856	58.919
III. Inversiones inmobiliarias	87	82
1. Terrenos	28	28
2. Construcciones	59	54
IV. Inversiones en empresas del grupo y asociadas a largo plazo	5.003	5.003
1. Instrumentos de patrimonio	5.003	5.003
V. Inversiones financieras a largo plazo	254.399	260.774
1. Instrumentos de patrimonio	3.257	3.257
3. Valores representativos de deuda	1	1
5. Otros activos financieros	23.760	28.670
6. Entidades públicas	227.381	228.846
- Deudores por subvenciones CP	227.020	228.846
- Otras deudas entidades públicas	361	-
<b>B) ACTIVO CORRIENTE</b>	<b>132.530</b>	<b>144.470</b>
II. Existencias	5.109	5.411
2. Otros aprovisionamientos	5.109	5.411
III. Deudores comerciales y otras cuentas a cobrar	113.388	118.899
2. Empresas del grupo	979	899
3. Deudores varios	14.098	16.953
4. Personal	553	477
6. Otros créditos con administraciones públicas	29.958	16.876
7. Entidades públicas	67.800	83.694
- Deudores por subvenciones CP	66.466	81.304
- Deudores por tarificación social	1.334	2.390
IV. Inversiones en empresas del grupo y asociadas a corto plazo	6.468	13.521
2. Créditos a empresas	6.468	13.521
V. Inversiones financieras a corto plazo	26	25
5. Otros activos financieros	26	25
VI. Periodificaciones a corto plazo	861	628
VII. Efectivo y otros activos líquidos equivalentes	6.678	5.986
1. Tesorería	1.833	1.923
2. Otros activos líquidos equivalentes	4.845	4.063
<b>TOTAL ACTIVO</b>	<b>776.037</b>	<b>773.616</b>

Importes en miles de euros.

Fuente: Cuentas anuales del ejercicio 2012.

**Cuadro 9. Balance. Pasivo**

PATRIMONIO NETO Y PASIVO	Saldo a 31.12.2011	Saldo a 31.12.2012
<b>A) PATRIMONIO NETO</b>	<b>224.155</b>	<b>216.517</b>
<b>A1) FONDOS PROPIOS</b>	<b>118.693</b>	<b>118.693</b>
I. Capital suscrito	10.227	10.227
III. Reservas	108.466	108.466
<b>A2) AJUSTES POR CAMBIO DE VALOR</b>	<b>(3.731)</b>	<b>(4.571)</b>
II. Operaciones de cobertura	(3.731)	(4.571)
<b>A3) SUBVENCIONES, DONACIONES Y LEGADOS RECIBIDOS</b>	<b>109.193</b>	<b>102.395</b>
<b>B) PASIVO NO CORRIENTE</b>	<b>313.622</b>	<b>303.486</b>
II. Deudas a largo plazo	313.622	303.486
2. Deudas con entidades de crédito	193.574	193.511
3. Acreedores por arrendamiento financiero	96.547	84.283
4. Derivados financieros	2.784	2.987
5. Otros pasivos financieros	20.717	22.705
<b>C) PASIVO CORRIENTE</b>	<b>238.260</b>	<b>253.613</b>
II. Provisiones a corto plazo	2.423	1.882
III. Deudas a corto plazo	133.861	115.295
2. Deudas con entidades de crédito	85.824	91.756
3. Acreedores por arrendamiento financiero	12.858	12.793
4. Derivados financieros	1.204	2.197
5. Otros pasivos financieros	33.975	8.549
V. Acreedores comerciales y otras cuentas a pagar	96.053	130.255
1. Proveedores	8.217	8.022
2. Proveedores, empresas del grupo y asociadas	641	77
3. Acreedores varios	73.256	109.580
4. Personal, remuneraciones pendientes de pago	7.876	7.570
6. Otras deudas con administraciones públicas	6.063	5.006
VI. Periodificaciones a corto plazo	5.923	6.181
<b>TOTAL PATRIMONIO NETO Y PASIVO</b>	<b>776.037</b>	<b>773.616</b>

Importes en miles de euros.

Fuente: Cuentas anuales del ejercicio 2012.

**2.2.1. Inmovilizado intangible**

El detalle y movimiento del epígrafe Inmovilizado intangible es como sigue:

**Cuadro 10. Inmovilizado intangible**

Concepto	Saldo a 31.12.2011	Altas	Bajas	Trasposos	Saldo a 31.12.2012
Aplicaciones informáticas	21.733	900	(99)	1.942	24.476
Amortización acumulada	(15.443)	(2.726)	17	-	(18.152)
<b>Valor neto contable</b>	<b>6.290</b>	<b>(1.826)</b>	<b>(82)</b>	<b>1.942</b>	<b>6.324</b>

Importes en miles de euros.

Fuente: Cuentas anuales y contabilidad de FMB.

El inmovilizado intangible incluye las aplicaciones informáticas adquiridas, tanto para la gestión administrativa como la gestión operativa del negocio. Su vida útil estimada es de cinco años.

**2.2.2. Inmovilizado material**

El detalle del epígrafe Inmovilizado material registrado por FMB, y de los movimientos producidos durante el ejercicio, es el siguiente:

**Cuadro 11. Inmovilizado material**

Concepto	Saldo a 31.12.2011	Altas del ejercicio	Bajas del ejercicio	Trasposos entre cuentas	Saldo a 31.12.2012
Terrenos y bienes naturales	1.373	-	-	-	1.373
Edificios y construcciones	23.904	252	-	1.266	25.422
Instalaciones fijas	209.228	6.273	(6)	12.514	228.009
Instalaciones técnicas y maquinaria	138.505	3.865	(154)	9.843	152.059
Mobiliario	6.520	291	(3)	673	7.481
Elementos de transporte	376.928	2.480	(9)	1.819	381.218
Otros inmovilizados	38.702	2.659	(9)	5.531	46.883
Inmovilizado en curso y anticipos	85.856	6.652	-	(33.589)	58.919
<b>Total coste</b>	<b>881.016</b>	<b>22.472</b>	<b>(181)</b>	<b>(1.943)</b>	<b>901.364</b>
Amortización acumulada	(503.288)	(41.163)	50	-	(544.401)
<b>Total Inmovilizado material</b>	<b>377.728</b>	<b>(18.691)</b>	<b>(131)</b>	<b>(1.943)</b>	<b>356.963</b>

Importes en miles de euros.

Fuente: Cuentas anuales y registros contables de FMB.

Las inversiones en inmovilizado material representan el 46,1% del Balance de FMB a 31 de diciembre de 2012. Parte de los activos contabilizados en Inmovilizado material han sido subvencionados, en concreto, 98,11 M€ (véase el apartado 2.2.12). También parte de estos activos se han adquirido mediante contratos de *leasing*, en concreto, veintinueve trenes contabilizados en Elementos de transporte, seis trenes que todavía están en curso y cincuenta y siete escaleras mecánicas contabilizadas en Instalaciones fijas (véase el apartado 2.2.13). El detalle de las altas del ejercicio por inversiones es el siguiente:

**Cuadro 12. Altas del ejercicio por inversiones**

Concepto	Importe
Remodelación de estaciones	4.170
Remodelación de trenes serie 3000/4000	2.986
Vías	2.680
Material de reserva de trenes (recambios)	2.433
Sistemas de validación y venta	1.841
Señales, enclavamientos y telemando	1.358
Equipos informáticos	1.285
Sistemas de seguridad y protección antiincendios	1.274
Otros	4.445
<b>Total</b>	<b>22.472</b>

Importes en miles de euros.

Fuente: Cuentas anuales del ejercicio 2012.

A continuación se explican los principales epígrafes del inmovilizado material:

- Dentro de Edificios y construcciones se incluyen los edificios propiedad de la compañía, que, principalmente, son las oficinas de la Zona Franca, Santa Eulàlia y Miramar, el centro de control de Sagrera y los talleres/cocheras de las diferentes líneas, que se amortizan de forma lineal a lo largo de la vida útil, entre 33 y 50 años.
- Dentro de Instalaciones fijas está el coste de construcción y remodelación de las estaciones, las escaleras mecánicas, la catenaria, los túneles, etc. Las obras de construcción de las estaciones se amortizan en función de su vida útil estimada, entre 33 y 50 años, y los elementos incorporados tipo escaleras mecánicas, catenarias, etc., entre 10 y 16 años.
- Dentro de Instalaciones técnicas y maquinaria se incluyen las instalaciones necesarias para la prestación del servicio, como pueden ser sistemas de comunicación, máquinas distribuidoras de billetes, climatización, sistemas antiincendios, etc. Se amortizan generalmente entre 10 y 17 años, de acuerdo con su vida útil estimada. Durante el ejercicio 2013, FMB ha dado de baja máquinas distribuidoras de billetes en desuso y una parte del coste de otras máquinas que habían sido parcialmente modificadas, cuyo coste asciende a 3,07 M€ y su valor neto contable a 0,51 M€. Este importe debería haber sido provisionado en el ejercicio 2012.
- El epígrafe Elementos de transporte incluye principalmente los 66 trenes propiedad de FMB, de los cuales 29 se adquirieron mediante contratos de arrendamiento financiero (véase su detalle en el apartado 2.2.13), y 37 al contado (véase el apartado 2.3.3).
- Otros inmovilizados incluye principalmente recambios para trenes, vías y sistemas del servicio, que se amortizan en cuatro años desde que son adquiridos e instalados. Los

recambios de vida útil inferior a un año se contabilizan como existencias y se dan de baja con cargo a gastos por aprovisionamientos cuando son usados.

- El detalle del epígrafe Inmovilizado en curso a 31 de diciembre de 2012, es el siguiente:

**Cuadro 13. Inmovilizado en curso**

Concepto	Importe
Adquisición de seis trenes serie 9000	43.674
Equipamiento de otros trenes serie 9000	567
Remodelación de trenes serie 3000 y 4000	733
Renovación de las vías plaza Espanya – plaza Catalunya	2.621
Fibra óptica	740
Material de reserva para la línea 9	683
Ampliación de la red 10 Gigabit	741
Otros proyectos inferiores a 500 mil euros	9.160
<b>Total</b>	<b>58.919</b>

Importes en miles de euros.

Fuente: Cuentas anuales.

Los seis trenes de la serie 9000 contabilizados en el inmovilizado en curso no han entrado en funcionamiento, pero las fechas de sus actas de recepción son de marzo-junio de 2011. Como no han entrado en funcionamiento, contablemente no se ha dotado amortización, no se ha traspasado a ingreso la parte correspondiente de las subvenciones con las que se financiaron (véase el cuadro 26) ni se ha efectuado ninguna provisión por deterioro puesto que no se prevén gastos destacables en su puesta en funcionamiento. Está previsto que estos trenes se incorporen al servicio de la línea 9 en el segundo trimestre de 2016.

Del análisis del epígrafe Inmovilizado, se ha puesto de manifiesto que no incluye el coste de los siguientes activos:

- Construcción de las líneas 9 y 10. Estas líneas fueron construidas por IFERCAT (Infraestructuras Ferroviarias de Cataluña), que cedió su uso a FMB a cambio de un canon anual, que supone un gasto para FMB de 49,74 M€ anuales.
- Activos construidos a cargo de la Generalidad de Cataluña y otras administraciones, de 1.086,93 M€, cedidos a FMB entre 1967 y 2011. En concreto, 310,15 M€ cedidos por varias administraciones públicas entre 1967 y 1999, y 776,77 M€ cedidos por la Generalidad de Cataluña entre los años 2000 y 2011. Estas cesiones de uso corresponden principalmente a obras e instalaciones de la infraestructura necesaria para dar el servicio de transporte subterráneo, y no tienen, por lo tanto, ningún otro destino que ser usadas por FMB. Como se explica en la Memoria de FMB, las actas de entrega no definen con claridad el título jurídico bajo el cual se reciben estos activos. Por esta razón, estas cesiones no han sido nunca reconocidas en el Balance de FMB.

Según el PGC, el inmovilizado adquirido sin contraprestación se debe reconocer por su valor razonable y hay que aplicar el mismo criterio cuando se obtenga a título gratuito el derecho de uso de un bien sobre la práctica totalidad de su vida económica. Por lo tanto, de acuerdo con el PGC, estas cesiones deberían haberse contabilizado en el Balance de FMB, efectuándose la amortización correspondiente.

### 2.2.3. Inversiones inmobiliarias

En el epígrafe Inversiones inmobiliarias se incluye el edificio no afecto a la actividad de la compañía situado en la calle Jocs Florals, y que en enero de 2015 se hallaba ilegalmente ocupado, hecho que se encuentra en proceso judicial.

### 2.2.4. Inversiones en empresas del grupo y asociadas a largo plazo

Dentro de las inversiones en empresas del grupo y asociadas se incluye la participación en TMB, SL y en PSM, SA (véase el apartado 1.2.4). A 31 de diciembre de 2012 la parte de los fondos propios de estas sociedades correspondiente a la participación de FMB es superior al valor contable de la participación.

### 2.2.5. Inversiones financieras a largo plazo

El detalle del epígrafe Inversiones financieras a largo plazo registradas por FMB es el siguiente:

**Cuadro 14. Inversiones financieras a largo plazo**

Concepto	Saldo a 31.12.2011	Saldo a 31.12.2012
Instrumentos de patrimonio	3.257	3.257
Valores representativos de deuda	1	1
Otros activos financieros	23.760	28.670
Entidades públicas:	227.381	228.846
- Deudores por subvenciones CP	227.020	228.846
- Otras deudas entidades públicas	361	-
<b>Total</b>	<b>254.399</b>	<b>260.774</b>

Importes en miles de euros.

Fuente: Cuentas anuales y registros contables de FMB.

### Instrumentos de patrimonio

Dentro de los instrumentos de patrimonio se incluyen las participaciones en sociedades y/o en otras entidades no vinculadas. El detalle es el siguiente:

**Cuadro 15. Instrumentos de patrimonio**

Sociedad	Participación (%)	Saldo a 31.12.2012
Tramvia Metropolità, SA	2,5	2.625
Tramvia Metropolità del Besòs, SA	2,5	513
Barcelona Regional Agència de Desenvolupament Urbà, SA	3,9	60
Catalunya Carsharing, SA	8,4	52
Ensitrans AEIE	10,0	4
Fundació per a la Motivació del Recursos Humans	3,8	3
<b>Total</b>		<b>3.257</b>

Importes en miles de euros.

Fuente: Cuentas anuales y registros contables de FMB.

Las participaciones en Tramvia Metropolità, SA y Tramvia Metropolità del Besòs, SA fueron recibidas por donación de los accionistas de estas sociedades. Esta donación<sup>7</sup> fue una condición de los contratos firmados entre la ATM y el grupo de empresas Trammet,<sup>8</sup> adjudicatarias del servicio de tranvía en Barcelona. El ingreso correspondiente está contabilizado en el epígrafe Subvenciones y donaciones, y se pasará a resultados una vez se vendan estas participaciones.

En el caso de Tramvia Metropolità, SA se recibieron 60.000 acciones con un valor nominal de 43,74€ cada una, equivalentes al 10,0% del capital social de esta sociedad. El 13 de septiembre de 2010 se fusionaron las sociedades Operadora del Tramvia Metropolità, SA y Tramvia Metropolità, SA, pasando a ser del 2,5% la participación de FMB en el capital de la sociedad fusionada.

El patrimonio neto de Tramvia Metropolità, SA a 31 de diciembre de 2012 es de 32,19 M€, lo que supone que el 2,5% de FMB equivale a 0,80 M€. FMB no contabiliza ninguna provisión por depreciación de la participación por las plusvalías futuras que espera de esta participación.

En el caso de Tramvia Metropolità del Besòs, SA, se recibieron 30.000 acciones con un valor nominal de 17,10€ cada una, equivalentes al 2,5% del capital social de esta sociedad. El patrimonio neto de Tramvia Metropolità del Besòs, SA a 31 de diciembre de 2012

7. Donación a favor del sector público (2,5% para FGC y 2,5% para FMB) de acciones representativas de un 5% del capital social de ambas sociedades.

8. Empresa que gestiona las dos redes actuales de tranvías en la región metropolitana de Barcelona, participada por varias empresas del sector de obra civil, de la construcción de material móvil y sistemas de operadores de transporte y gestión de infraestructuras, TMB entre ellas.

es de 19,98 M€, lo que supone que el 2,5% de FMB equivale a 0,50 M€. FMB no ha contabilizado ninguna provisión por depreciación de la inversión porque la diferencia entre el valor de coste y el valor de los fondos propios correspondiente a la participación es poco significativa para los estados financieros de FMB.

Del resto de las participaciones no se desprenden diferencias significativas entre el valor de la participación y el valor correspondiente a la participación en el patrimonio de estas.

### Otros activos financieros

El detalle de Otros activos financieros es el siguiente:

**Cuadro 16. Otros activos financieros**

Concepto	Saldo a 31.12.2011	Saldo a 31.12.2012
Préstamos al personal	3.187	2.836
Anticipo del acuerdo de ampliación del período de disfrute de vacaciones	-	3.308
Aportaciones al plan de capitalización de incentivos no dispuestos	10.690	11.735
Inversiones de las aportaciones de CP por necesidades futuras del plan de pensiones	9.861	10.764
Fianzas y depósitos	22	27
<b>Total</b>	<b>23.760</b>	<b>28.670</b>

Importes en miles de euros.

Fuente: Cuentas anuales y registros contables de FMB.

### Préstamos al personal

Dentro de Préstamos al personal se incluye el saldo pendiente de cobro de los distintos préstamos que se conceden al personal de acuerdo con la normativa interna, principalmente los préstamos para adquisición y reforma de viviendas.

### Anticipo del acuerdo de ampliación del período de disfrute de vacaciones

Este anticipo corresponde al pago a cuenta del importe que FMB debe pagar en enero de 2015 como contraprestación por poder exigir a sus trabajadores la realización de las vacaciones en un periodo fuera del habitual durante los ejercicios 2013 y 2014. El importe corresponde a una catorceava parte del salario base más la antigüedad.

Mediante este pacto, que se acordó el 5 de diciembre de 2012 a raíz del conflicto laboral iniciado en septiembre de 2012, FMB se compromete a pagar el importe del anticipo por adelantado en diciembre de 2012, y, por lo tanto, no forma parte del gasto de personal de aquel año, ya que se devenga en los ejercicios 2013 y 2014 (véase el apartado 2.3.3).

### **Aportaciones al plan de capitalización de incentivos no dispuestos**

El plan de capitalización de incentivos no dispuestos es una retribución a la que tienen derecho los empleados no adheridos a convenio y que fue aprobada el 29 de septiembre de 2006 por la Comisión Ejecutiva. Consiste en una cantidad, en función del nivel personal, que se puede utilizar en forma de beneficios sociales (seguro de asistencia sanitaria, seguro de vida, invalidez o accidente, y formación externa) o aportar a un fondo. Cada empleado puede escoger de cuáles de estos beneficios desea hacer uso y por qué importe, y la diferencia entre el importe correspondiente a su categoría y la parte dispuesta se aporta a un plan de capitalización del cual se puede disponer en el momento de la jubilación o de la baja voluntaria de la empresa y que, en caso de defunción, se abona a los causahabientes.

Este plan está externalizado en forma de seguro colectivo de vida. La prestación que ha de recibir el beneficiario es equivalente a las aportaciones realizadas a su favor más la rentabilidad generada. El tomador del seguro es FMB y, por lo tanto, cuando se produce un rescate es FMB quien cobra el capital acumulado y lo abona al trabajador. Por consiguiente, las aportaciones que hace FMB y el pasivo con los trabajadores se encuentran como un activo y un pasivo en el Balance de FMB. Los rendimientos generados por estas inversiones, 0,64 M€, se contabilizan como ingreso financiero (véase el apartado 2.3.4) y como gasto de personal, como más aportación al plan (véase el apartado 2.3.3).

### **Inversiones de las aportaciones del CP por necesidades futuras del plan de pensiones**

Los trabajadores de FMB disponen de un plan de pensiones denominado Plan de pensiones del Sistema de Empleo de Ferrocarril Metropolitano de Barcelona, que fue externalizado el 3 de noviembre de 1997. Este plan de pensiones cubre la prestación de jubilación, incapacidad y defunción, e incluye diferentes coberturas en función del colectivo:

- Colectivo A: personal en plantilla que a la fecha de formalización del plan reunía las condiciones para acceder a la jubilación anticipada.
- Colectivo B: personal en plantilla que a la fecha de formalización del plan no reunía las condiciones para acceder a la jubilación anticipada.
- Colectivo C: personal que ingresó en plantilla con posterioridad al 31 de diciembre de 1997.

Las prestaciones correspondientes al personal de los colectivos A y B son prestaciones definidas<sup>9</sup> tanto respecto a la prestación de jubilación como a las prestaciones de incapacidad y defunción. Las prestaciones correspondientes al personal del colectivo C son

---

9. Prestación definida: cuando se conoce a priori la prestación a recibir y el promotor se compromete a hacer las aportaciones que sean necesarias para asegurar la prestación.

equivalentes a la capitalización individual de las aportaciones realizadas, es decir, de aportación definida,<sup>10</sup> respecto a la prestación de jubilación y a la prestación definida para las prestaciones de incapacidad y defunción.

FMB recibe anualmente, mediante el CP, aportaciones para cubrir el coste del plan de pensiones. Estas aportaciones finalizan en 2012 e incluyen la parte que FMB prevé aportar al plan entre 2013 y el momento de jubilación del personal de los colectivos A y B. Por eso, estas aportaciones se invierten en un fondo de inversión y se contabilizan como una inversión financiera a largo plazo por 10,76 M€, y como un pasivo a largo plazo, ya que este dinero se tendrá que aportar al plan en el futuro. Los rendimientos de este fondo de inversión, 0,91 M€, han sido compensados con el gasto.

### Deudores por subvenciones del CP

Dentro de este epígrafe se incluyen los importes a largo plazo a cobrar procedentes del CP, cuyo detalle, a 31 de diciembre de 2012, junto con los saldos a corto plazo, es el siguiente:

**Cuadro 17. Deudores por subvenciones**

Concepto	Corto plazo	Largo plazo	Total
Por endeudamiento autorizado en el CP 2009-2010	43.951	69.800	113.751
Por endeudamiento autorizado en el CP 2011-2012	19.384	119.782	139.166
<b>Total endeudamiento autorizado</b>	<b>63.335</b>	<b>189.582</b>	<b>252.917</b>
Por el <i>leasing</i> autorizado para la adquisición de seis trenes de la L9	1.697	39.264	40.961
<b>Total <i>leasing</i> autorizado</b>	<b>1.697</b>	<b>39.264</b>	<b>40.961</b>
Aportaciones del CP 2011-2012 pendientes de cobro	15.784	-	15.784
Desviación del CP 2009-2010	488	-	488
<b>Total aportaciones</b>	<b>16.272</b>	<b>-</b>	<b>16.272</b>
<b>Total</b>	<b>81.304</b>	<b>228.846</b>	<b>310.150</b>

Importes en miles de euros.

Fuente: Cuentas anuales y registros contables de FMB.

Estos importes recogen los saldos pendientes de cobro de la ATM derivados de los CP 2009-2010 y 2011-2012. De la conciliación de saldos con la ATM, se ha visto que este consorcio solo muestra un saldo a pagar, 50,77 M€, procedente del CP 2011-2012. No recoge, en cambio, el endeudamiento autorizado, de 252,92 M€, el *leasing* autorizado, de 40,96 M€, y 11,81 M€ del CP 2011-2012.

El endeudamiento autorizado se ha generado a partir del CP 2009-2010, para cubrir la parte de la financiación que las administraciones que lo firman no pueden asumir, con

10. Aportación definida: cuando se determina la aportación a hacer y no las prestaciones a recibir y, por lo tanto, la cuantía de las prestaciones está determinada por el acumulado de las aportaciones realizadas, lo que a priori es una incógnita.

autorización previa del Consejo de Administración de la ATM, que confirma que este endeudamiento y su coste financiero se incorporarán a las necesidades de los futuros contratos programa. La cláusula sexta del CP compromete a las administraciones consorciadas a financiar la amortización de estos préstamos. Este compromiso se ha visto ratificado por la ATM en el Contrato 2014-2017, firmado entre la ATM y TB y FMB (TMB), en el que se reconoce la deuda con TMB (véase el apartado 1.2.3). El detalle de los préstamos contratados por FMB a 31 de diciembre de 2012 es el siguiente:

**Cuadro 18. Detalle de los préstamos concertados**

Año	Entidad financiera	Importe contratado	Importe dispuesto a 31.12.2012		
			Largo plazo	Corto plazo	Total
2009	Sindicato de bancos	70.700	-	28.280	28.280
2010	Sindicato de bancos	55.547	37.031	9.258	46.289
2010	Sindicato de bancos	25.500	17.000	2.833	19.833
2010	Bankinter	15.000	12.000	3.000	15.000
2010	Banco Pastor	5.800	3.770	580	4.350
Total 2009-2010		172.547	69.801	43.951	113.752
2011	Sindicato de bancos	42.200	23.444	9.378	32.822
2011	Sindicato de bancos	26.170	15.702	5.234	20.936
2011	Bankinter	10.000	6.634	2.397	9.031
2011	Bankia	9.500	7.125	2.375	9.500
2012	Caixabank	66.876	66.876	-	66.876
Total 2011-2012		154.746	119.781	19.384	139.165
<b>Total</b>		<b>327.293</b>	<b>189.582</b>	<b>63.335</b>	<b>252.917</b>

Importes en miles de euros.

Fuente: Registros contables de FMB.

Estos importes se irán minorando conforme se reciban las consignaciones presupuestarias correspondientes, debidamente acordadas en los siguientes CP.

El saldo a cobrar por los *leasings* corresponde a la deuda asumida en el ejercicio 2009 por la adquisición de seis trenes de la línea 9, con autorización previa de la ATM. Esta deuda se amortiza desde el ejercicio 2010, y las cuotas se incluyen como más coste del servicio en el CP. En cada CP se va reconociendo la parte de amortización y de gasto financiero correspondiente a los ejercicios en que aquel sea de aplicación.

Por último, dentro de los 15,78 M€ a cobrar por aportaciones del CP 2011-2012, se incluyen 10,17 M€ de gastos no cubiertos por el CP a causa de la reducción de las aportaciones de la Generalidad de Cataluña aprobada el 20 de diciembre de 2012, y 1,64 M€ de inversiones no reconocidas por la ATM a efectos del CP. Como se trata de una reducción en las aportaciones de la Generalidad de Cataluña y, por lo tanto, no hay ningún compromiso futuro de consignación presupuestaria, estos 11,81 M€ no deberían haberse reconocido como un ingreso en la Cuenta de pérdidas y ganancias ni como un saldo a cobrar de la ATM.

## 2.2.6. Existencias

El detalle del saldo de Existencias es el siguiente:

**Cuadro 19. Existencias**

Concepto	Saldo a 31.12.2011	Saldo a 31.12.2012
Recambios	4.756	4.948
Títulos	440	562
Material de oficina	152	118
Otros	25	26
Provisión por deterioro	(264)	(243)
<b>Total</b>	<b>5.109</b>	<b>5.411</b>

Importes en miles de euros.

Fuente: Elaboración propia a partir de los registros contables de FMB.

Como se puede observar, la partida principal corresponde a los recambios necesarios para el material móvil y las instalaciones, que se contabilizan como existencias hasta que se usan, momento en que se traspasan a inmovilizado y se amortizan en cuatro años. El otro concepto significativo corresponde a los títulos, que incluyen principalmente los *stocks* de las bobinas térmicas que se utilizan para la impresión de los billetes.

Dentro de la provisión por deterioro se incluye el coste de todas aquellas referencias que no han tenido ningún movimiento de entrada o salida durante seis ejercicios, salvo aquellos recambios de los que hay que disponer aunque no se utilicen con frecuencia.

## 2.2.7. Deudores comerciales y otras cuentas a cobrar

El detalle de Deudores comerciales y otras cuentas a cobrar es el siguiente:

**Cuadro 20. Deudores comerciales y otras cuentas a cobrar**

Concepto	Saldo a 31.12.2011	Saldo a 31.12.2012
Empresas del grupo	979	899
Deudores varios	14.098	16.953
Personal	553	477
Otros créditos con administraciones públicas	29.958	16.876
Entidades públicas:	67.800	83.694
- Deudores por subvenciones CP	66.466	81.304
- Deudores por tarificación social	1.334	2.390
<b>Total</b>	<b>113.388</b>	<b>118.899</b>

Importes en miles de euros.

Fuente: Cuentas anuales y registros contables de FMB.

**Empresas del grupo**

El detalle del saldo con empresas del grupo es el siguiente:

**Cuadro 21. Empresas del grupo**

Deudor	Saldo a 31.12.2012
TB	800
PSM	109
Otros	(10)
<b>Total</b>	<b>899</b>

Importes en miles de euros.

Fuente: Cartera de clientes de FMB.

FMB y TB comparten instalaciones, personal y recursos. Anualmente hacen un contrato de interrelaciones para regular los servicios prestados y su coste. Los 0,80 M€ que aparecen en el cuadro anterior corresponden a la previsión del importe que resultará de la liquidación del contrato de 2012. Este importe está reconocido por TB como una deuda con FMB.

**Deudores varios**

El saldo de Deudores varios se compone de los siguientes conceptos:

**Cuadro 22. Deudores varios**

Deudor	Saldo a 31.12.2012
IFERCAT	12.154
JC Decaux, España SLU	1.722
ATM	660
Deudores pendientes de facturación	814
Otros	1.603
<b>Total</b>	<b>16.953</b>

Importes en miles de euros.

Fuente: Cartera de clientes de FMB.

- Los importes a cobrar de IFERCAT corresponden al mantenimiento de la línea 9 de los años 2011 y 2012, 4,99 M€ y 7,16 M€, respectivamente. Estos importes no se están cobrando porque FMB tiene una deuda de 83,48 M€ con IFERCAT por el canon ferroviario que ha de pagar por la utilización de las infraestructuras ferroviarias de las líneas 9 y 10 (véase el apartado 2.2.16).
- El saldo a cobrar de JC Decaux corresponde a un porcentaje de su facturación a cambio de la cesión de espacios para hacer publicidad. Esta es la empresa que tiene

adjudicado el servicio de explotación de la publicidad gráfica, estática o audiovisual en las instalaciones de FMB. La mayor parte de este saldo se ha cobrado en el ejercicio 2013, y quedan por cobrar 0,35 M€ correspondientes a una factura para la cual se acordó el cobro en cinco plazos.

- El saldo a cobrar de la ATM corresponde principalmente a la venta de bobinas para la impresión de los títulos de transporte en diciembre de 2012.
- Los deudores pendientes de facturación corresponden principalmente a la facturación a compañías de telecomunicaciones por el alquiler de espacios y por permisos para poder extender redes de fibra óptica, del segundo semestre de 2012. Todo se ha facturado y cobrado en el ejercicio 2013.

### **Otros créditos con administraciones públicas**

El saldo a cobrar de administraciones públicas a 31 de diciembre de 2012 corresponde al IVA de las declaraciones de noviembre y diciembre de 2012, y a las retenciones de IRPF de 2011 y 2012, que se han cobrado posteriormente.

### **Entidades públicas: deudores por subvenciones del CP y por tarificación social**

El saldo de deudores por subvenciones del CP corresponde al importe a cobrar a corto plazo de la ATM por el CP (véase el cuadro 17).

El saldo a cobrar por tarificación social corresponde principalmente al importe pendiente de cobro del AMB, de la financiación prevista en el CP de los gastos por tarificación social del año 2012, de 2,00 M€, y del período 2001-2003, de 0,39 M€.

### **2.2.8. Inversiones en empresas del grupo y asociadas a corto plazo**

Dentro de las inversiones en empresas del grupo y asociadas se incluye el saldo a cobrar de TB en concepto de asistencia financiera. FMB facilita financiación a TB cuando la necesita dado que dentro del grupo TB, FMB es la compañía con mayores ingresos y la que contrata la financiación externa con entidades financieras cuando los recursos del CP no son suficientes.

### **2.2.9. Efectivo y otros activos líquidos equivalentes**

El detalle del epígrafe Efectivo y otros activos líquidos equivalentes es el siguiente:

**Cuadro 23. Efectivo y otros activos líquidos equivalentes**

Concepto	Saldo a 31.12.2011	Saldo a 31.12.2012
Caja	1.399	1.186
Bancos	434	737
<b>Tesorería</b>	<b>1.833</b>	<b>1.923</b>
Cuentas recaudación	5.358	4.749
Recaudación T4	(513)	(686)
Otros activos líquidos equivalentes	4.845	4.063
<b>Total</b>	<b>6.678</b>	<b>5.986</b>

Importes en miles de euros.

Fuente: Cuentas anuales y registros contables de FMB.

El saldo de caja corresponde principalmente al cambio que hay en las máquinas distribuidoras de billetes que se hallan en las estaciones de la red de metro. Dentro de este importe también hay 75.000€ de la caja central y de cajas auxiliares que tiene establecidas la sociedad. Los pagos en efectivo son residuales en la actividad de FMB.

El saldo en bancos ha sido confirmado por las entidades financieras correspondientes.

El saldo de las cuentas de recaudación corresponde principalmente al dinero que se encuentra en las máquinas distribuidoras de billetes fruto de la venta y que todavía no ha sido recaudado e ingresado en el banco, e importes cobrados con tarjeta de crédito que todavía no se han transferido a las cuentas bancarias de FMB.

El saldo negativo por recaudación T4 corresponde a los ingresos por la venta de títulos T4 de septiembre a diciembre de 2012 que se tenían que liquidar al AMB, que actúa como cámara de compensación (véase el apartado 2.3.1).

**2.2.10. Fondos propios**

El detalle de Fondos propios de FMB a 31 de diciembre de 2011 y de 2012 es el siguiente:

**Cuadro 24. Fondos propios**

Concepto	Saldo a 31.12.2011 y 31.12.2012
Capital social	10.227
Reservas por revalorización de balances	108.466
Resultado del ejercicio	-
<b>Total</b>	<b>118.693</b>

Importes en miles de euros.

Fuente: Cuentas anuales y registros contables de FMB.

El 100% del capital social de FMB es propiedad del AMB desde el 15 de abril de 1991, fecha en la que se firma un convenio con el Ayuntamiento de Barcelona para la transmisión de las acciones de FMB y TB a la EMT, actualmente AMB.

Las reservas de la sociedad corresponden a las revalorizaciones de balances de los ejercicios 1981 y 1983. El resultado es siempre cero porque se compensa el déficit del servicio con las aportaciones que se reciben a través del CP. Por esta razón, la sociedad no tiene constituida una reserva legal.

### 2.2.11. Ajustes por cambio de valor

Los ajustes por cambio de valor corresponden a la valoración a 31 de diciembre de 2012 de las operaciones de cobertura de tipos de interés de deudas contratadas con entidades financieras. De este importe, 2,99 M€ están dentro de las deudas a largo plazo (véase el apartado 2.2.15) y 1,58 M€ están dentro de las deudas a corto plazo, de acuerdo con los vencimientos de estos instrumentos financieros. Las operaciones contratadas y su valoración, a 31 de diciembre de 2012, son las siguientes:

**Cuadro 25. Operaciones de cobertura. Ejercicio 2012**

Préstamo	Importe préstamo	Instrumento contratado	Importe cobertura	Valoración a 31.12.2012		
				Total	Largo plazo	Corto plazo
Préstamo sindicado 2009	70.700	<i>Swap</i>	35.350	269	0	269
Préstamo sindicado 2010 Tramo A	25.500	<i>Collar</i>	12.750	667	439	228
Préstamo sindicado 2010 Tramo B	55.547	<i>Collar</i>	27.773	337	271	66
Préstamo sindicado 2011	42.200	<i>Collar</i>	21.100	487	292	195
Préstamo Bankia 2011	9.500	<i>Collar</i>	4.750	92	66	26
<i>Leasing</i> trenes Franfinance	33.574	<i>Swap</i>	33.574	1.338	996	342
<i>Leasing</i> trenes Banesto	11.528	<i>Swap</i>	11.528	516	384	132
<i>Leasing</i> trenes Crédit agricole	10.075	<i>Swap</i>	10.076	453	337	116
<i>Leasing</i> trenes La Caixa	6.160	<i>Swap</i>	6.160	5	0	5
<i>Leasing</i> trenes Hispamer	6.160	<i>Swap</i>	6.160	83	60	23
<i>Leasing</i> trenes Caja Madrid	6.160	<i>Swap</i>	6.160	88	47	41
<i>Leasing</i> trenes Crédit agricole	6.160	<i>Swap</i>	6.160	65	44	21
<i>Leasing</i> trenes ING	24.047	<i>Swap</i>	24.047	76	21	55
<i>Leasing</i> escaleras BBVA (Thyssen)	3.997	<i>Swap</i>	3.997	39	10	29
<i>Leasing</i> escaleras BBVA (Zardoya)	4.113	<i>Swap</i>	4.113	56	20	36
<b>Total</b>				<b>4.571</b>	<b>2.987</b>	<b>1.584</b>

Importes en miles de euros.

Fuente: Elaboración propia a partir de la documentación facilitada por FMB.

Las operaciones de cobertura contratadas por FMB son, mayoritariamente, *swaps*, que cambian el tipo de interés variable contratado en la operación cubierta por un tipo de interés fijo, y *collars*, que ponen un límite superior (*cap*) e inferior (*floor*) a la variación del tipo de interés contratado en la operación cubierta. FMB considera todas estas operaciones operaciones de cobertura, y contabiliza la variación en el valor de estos instrumentos directamente contra patrimonio.

La valoración de estos instrumentos financieros realizada por FMB y contabilizada en sus cuentas anuales ha sido contrastada con la de las entidades financieras a las que se ha contratado la cobertura.

## 2.2.12. Subvenciones, donaciones y legados recibidos

El detalle del epígrafe Subvenciones, donaciones y legados es el siguiente:

**Cuadro 26. Subvenciones, donaciones y legados**

Concepto	Año	Importe recibido	Saldo a 31.12.2011	Traspaso a resultados	Saldo a 31.12.2012
Conversión de trenes L4 a L2	2002	36.365	26.182	(1.454)	24.728
Adquisición trenes para la L11	2004	12.403	8.930	(496)	8.434
Elementos varios de la catenaria	1997	7.373	512	(189)	323
Adquisición trenes para la L2	1998	16.067	7.713	(642)	7.071
Inversión superior a la amortización neta 2005-2006	2005-2006	1.510	669	(169)	500
Inversión superior a la amortización neta 2007-2008	2007-2008	8.824	6.299	(842)	5.457
Inversión superior a la amortización neta 2009-2010	2009-2010	2.574	2.350	(225)	2.125
Seis trenes serie 9000 para la L9	2010	43.674	43.674	-	43.674
32 puertas frontales para los 16 trenes de la L9	2010	6.350	6.075	(276)	5.799
<b>Subvenciones por inversiones en inmovilizado material</b>		<b>135.140</b>	<b>102.404</b>	<b>(4.293)</b>	<b>98.111</b>
Tramvia Metropolità, SA	2000	2.624	2.624	-	2.624
Tramvia Metropolità del Besòs, SA	2000	513	513	-	513
<b>Donaciones de acciones</b>		<b>3.137</b>	<b>3.137</b>	<b>-</b>	<b>3.137</b>
<b>Operación Bank of America</b>	<b>1996</b>	<b>-</b>	<b>3.652</b>	<b>(2.505)</b>	<b>1.147</b>
<b>Total</b>			<b>109.193</b>	<b>(6.798)</b>	<b>102.395</b>

Importes en miles de euros.

Fuente: Cuentas anuales y registros contables de FMB.

Las subvenciones contabilizadas en este epígrafe se traspasan a resultado en función de la vida útil de los activos subvencionados. En el caso de las subvenciones que no corresponden a un activo concreto, como las recibidas para los ejercicios 2005-2006, 2007-2008 y 2009-2010 se traspasan a resultados en función de la vida útil media de las inversiones realizadas en aquellos ejercicios.

Tal y como ya se ha comentado en el apartado 2.2.2, los seis trenes adquiridos para la línea 9 en 2009 no se amortizan, ya que no se han puesto todavía en funcionamiento y, por lo tanto, la subvención tampoco se traspasa a resultados.

Ciertas subvenciones se recibieron con posterioridad al comienzo de la depreciación del activo. Es por ello que se produce una diferencia entre el valor neto contable del activo a 31 de diciembre de 2012 y el importe de la subvención pendiente de traspasar a resultados en esa fecha. En opinión de la Sindicatura, esta diferencia se debería regularizar reduciendo el importe del epígrafe Subvenciones contra la cuenta Reservas por 6,24 M€.

El ingreso correspondiente a las donaciones de acciones de Tramvia Metropolità, SA y Tramvia Metropolità del Besòs, SA (véase el apartado 2.2.5), se traspasará a resultados en el momento en que se vendan esas participaciones.

La operación con Bank of America corresponde al beneficio obtenido en la operación de venta y arrendamiento posterior (con opción de compra) de veinte trenes de la línea 3 que se realizó en el ejercicio 1996. En el ejercicio 2010, FMB ejerce la opción de compra, y vuelve a hacer una nueva operación de venta y arrendamiento posterior, con vencimiento el 30 de julio de 2020, con Franfinance, Banesto y Crédit Agricole Leasing & Factoring (véase el cuadro 29).

### 2.2.13. Deudas a largo plazo

El detalle del epígrafe Deudas a largo plazo se compone de los conceptos y saldos siguientes:

**Cuadro 27. Deudas a largo plazo**

Concepto	Saldo a 31.12.2011	Saldo a 31.12.2012
Deuda por préstamos	193.574	193.511
Deuda por arrendamientos financieros	96.547	84.283
Provisión valor razonable derivados financieros	2.784	2.987
Otros pasivos financieros	20.717	22.705
<b>Total</b>	<b>313.622</b>	<b>303.486</b>

Importes en miles de euros.

Fuente: Cuentas anuales.

### Deuda por préstamos

El detalle de la Deuda por préstamos es el siguiente:

**Cuadro 28. Deudas por préstamos**

Acreedor	Importe concedido	Año	Vencimiento	Deuda a largo plazo	Deuda a corto plazo	Total deuda
La Caixa	21.035	1999	31.12.2014	2.104	3.155	5.259
BBVA	6.350	2008	20.10.2019	3.810	635	4.445
Préstamo sindicado	70.700	2009	15.10.2013	-	28.280	28.280
Préstamo sindicado tramo A	25.500	2010	23.07.2019	17.000	2.833	19.833
Préstamo sindicado tramo B	55.547	2010	23.07.2017	37.031	9.258	46.289
Bankinter	15.000	2010	01.07.2017	12.000	3.000	15.000
Banco Pastor	5.800	2010	30.06.2020	3.770	580	4.350
Préstamo sindicado	42.200	2011	12.04.2016	23.444	9.378	32.822
Préstamo sindicado	26.170	2011	27.12.2016	15.702	5.234	20.936
Bankinter	10.000	2011	22.07.2016	6.634	2.397	9.031
Bankia	9.500	2011	25.07.2016	7.125	2.375	9.500
Caixabank	66.876	2012	30.06.2019	66.876	-	66.876
Periodificación de comisiones	-	-	-	(1.985)	(992)	(2.977)
<b>Total</b>	<b>354.678</b>		-	<b>193.511</b>	<b>66.133</b>	<b>259.644</b>

Importes en miles de euros.

Fuente: Cuentas anuales de FMB y contratos correspondientes.

El préstamo con La Caixa corresponde a la financiación necesaria para el proceso de externalización del plan de pensiones que se hizo en el ejercicio 2000, y el préstamo con el BBVA corresponde a la financiación para la adquisición de nuevas puertas frontales de evacuación en los dieciséis trenes de la línea 9. El resto de los préstamos se han contratado para cubrir la parte de la financiación que las administraciones que firman el CP no tienen consignada (véase el apartado 2.2.5).

### Deuda por arrendamientos financieros

El detalle de la Deuda por arrendamientos financieros es el siguiente:

**Cuadro 29. Deudas por arrendamientos financieros**

Acreedor	Activo arrendado	Importe concedido	Año	Vencimiento	Deuda a largo plazo	Deuda a corto plazo	Total deuda
La Caixa	1 tren para la L4	6.160	2001	2013	0	601	601
Hispaner	1 tren para la L4	6.160	2001	2016	1.547	459	2.006
Caja Madrid	1 tren para la L4	6.160	2001	2016	1.502	449	1.951
UCABAIL	1 tren para la L4	6.160	2001	2016	1.511	464	1.975
ING Lease España	5 trenes para L4 y L11	24.047	2004	2014	1.568	2.609	4.177
BBVA	29 escaleras mecánicas	3.997	2005	2015	705	428	1.133
BBVA	28 escaleras mecánicas	4.113	2005	2015	946	435	1.381
BBVA	3 trenes para la L9	21.393	2009	2029	19.294	858	20.152
La Caixa	2 trenes para la L9	14.262	2009	2029	12.575	582	13.157
Bankinter	1 tren para la L9	7.131	2009	2029	6.505	257	6.762
FranFinance	12 trenes para la L3	33.574	2010	2020	22.480	3.147	25.627
Banesto	4 trenes para la L3	11.528	2010	2020	8.381	1.074	9.455
Crédit Agricole L&F	4 trenes para la L3	10.075	2010	2020	7.359	930	8.289
Periodificación de comisiones					(90)	(27)	(117)
<b>Total</b>		<b>154.760</b>			<b>84.283</b>	<b>12.266</b>	<b>96.549</b>

Importes en miles de euros.

Fuente: Cuentas anuales y contratos correspondientes.

Los cuatro trenes destinados a la línea 4 se adquirieron en el ejercicio 2001 mediante una operación de venta y arrendamiento posterior, con una duración de entre doce y quince años.

El contrato con ING Lease, firmado en el ejercicio 2004, tenía por finalidad adquirir tres trenes para la línea 4 y dos trenes para la línea 11, y tiene una duración de diez años.

En el ejercicio 2005 se firman dos arrendamientos financieros con BBVA para la adquisición de cincuenta y siete escaleras mecánicas, con una duración de diez años.

En el ejercicio 2009 se firmaron tres contratos de arrendamiento para la adquisición de seis trenes para la línea 9, con una duración de veinte años. Estos seis trenes son los que están contabilizados en el inmovilizado en curso, ya que no han entrado en funcionamiento (véase el apartado 2.2.2).

Los tres contratos del ejercicio 2010 corresponden a la operación de venta y arrendamiento posterior de los veinte trenes de la línea 3 (véase el apartado 2.2.12).

**Provisión del valor razonable de derivados financieros**

Dentro de este epígrafe se incluye la parte a largo plazo de las operaciones de cobertura contratadas para cubrir el riesgo de tipo de interés de los préstamos y arrendamientos financieros vigentes (véase el apartado 2.2.11).

**Otros pasivos financieros**

Dentro de Otros pasivos financieros se incluyen los siguientes conceptos y saldos:

**Cuadro 30. Deudas a largo plazo**

Concepto	Saldo a 31.12.2011	Saldo a 31.12.2012
Plan de capitalización de incentivos no dispuestos	10.690	11.735
Aportaciones futuras a realizar al plan de pensiones	9.860	10.765
Otros	167	205
<b>Total</b>	<b>20.717</b>	<b>22.705</b>

Importes en miles de euros.

Fuente: Cuentas anuales.

Los empleados no adheridos al convenio tienen derecho a un plan de capitalización de incentivos no dispuestos. Este importe corresponde al pasivo con los empleados que han aportado estas cantidades (véase el apartado 2.2.5).

En cuanto a las aportaciones futuras a realizar al plan de pensiones, como ya se ha comentado en el apartado 2.2.5, los fondos consignados a través del CP por aportaciones futuras han sido invertidos y están contabilizados como una inversión financiera a largo plazo de 10,76 M€, y paralelamente como un pasivo a largo plazo, ya que este dinero debería aportarse al plan en el futuro.

**2.2.14. Provisiones a corto plazo**

El detalle y movimiento del epígrafe Provisiones a corto plazo, durante el ejercicio 2012, es el siguiente:

**Cuadro 31. Provisiones a corto plazo**

Concepto	Saldo a 31.12.2011	Altas	Bajas	Saldo a 31.12.2012
Aportaciones no realizadas al plan de pensiones	-	590	-	590
Póliza de seguro Sudamérica	1.111	-	-	1.111
Inspección Seguridad Social	1.178	-	(1.178)	-
Otros	134	75	(28)	181
<b>Total</b>	<b>2.423</b>	<b>665</b>	<b>(1.206)</b>	<b>1.882</b>

Importes en miles de euros.

Fuente: Elaboración propia.

La provisión por aportaciones no realizadas al plan de pensiones corresponde a las aportaciones previstas en 2012 para el colectivo en régimen de aportación definida y que no se han podido efectuar a causa de la aplicación del Real decreto ley 20/2011 (véase el apartado 2.2.5).

La póliza de seguro Sudamérica cubre el riesgo de defunción y de invalidez absoluta de los trabajadores que estaban en plantilla a 1 de febrero de 1963, momento en que se contrató. Cada año se paga por el seguro una prima anual de 15-20€ por beneficiario, y cuando estos se jubilan la empresa paga en forma de prima única la cantidad necesaria para cubrir el riesgo hasta la defunción. Esta provisión corresponde a la estimación de las primas pendientes de aportar.

La provisión por la Inspección de Trabajo y Seguridad Social corresponde al importe que a 31 de diciembre de 2011 FMB preveía pagar como consecuencia de la inspección correspondiente al periodo 2007-2011. Como resultado de esa inspección en el ejercicio 2012 se presentaron declaraciones complementarias por 1,08 M€. La diferencia con el importe provisionado se ha revertido como un menor gasto en la Cuenta de pérdidas y ganancias.

### 2.2.15. Deudas a corto plazo

El epígrafe Deudas a corto plazo se compone de los siguientes conceptos y saldos:

**Cuadro 32. Deudas a corto plazo**

Concepto	Saldo a 31.12.2011	Saldo a 31.12.2012
Deudas con entidades de crédito	85.824	91.756
Acreedores por arrendamientos financieros	12.858	12.793
Derivados financieros	1.204	2.197
Otros pasivos financieros	33.975	8.549
<b>Total</b>	<b>133.861</b>	<b>115.295</b>

Importes en miles de euros.  
Fuente: Cuentas anuales.

- Dentro de Deudas con entidades de crédito se incluye la parte a corto plazo de los préstamos (véase el apartado 2.2.13) y los intereses devengados a pagar. También se incluye la parte dispuesta a 31 de diciembre de las pólizas de crédito, que a 31 de diciembre de 2012 ascendía a 23,69 M€.
- Dentro de Deuda por arrendamientos financieros se incluye la parte a corto plazo de los arrendamientos financieros (véase el apartado 2.2.13) y los intereses devengados pendientes de pago.
- Dentro de Derivados financieros se incluyen 1,58 M€ correspondientes a la parte a corto plazo de los instrumentos financieros derivados contratados (véase el apartado 2.2.11) y 0,61 M€ por los correspondientes intereses a pagar.

- Dentro de Otros pasivos financieros a corto plazo se incluyen los siguientes conceptos y saldos:

**Cuadro 33. Otros pasivos financieros a corto plazo**

Concepto	Saldo a 31.12.2011	Saldo a 31.12.2012
Proveedores de inmovilizado	22.866	7.888
Plan de pensiones	10.704	222
Aportaciones del adjudicatario de los espacios publicitarios	350	350
Deudas transformables en subvenciones	-	37
Fianzas y depósitos	55	52
<b>Total</b>	<b>33.975</b>	<b>8.549</b>

Importes en miles de euros.

Fuente: Cuentas anuales.

El saldo de Proveedores de inmovilizado se ha reducido en consonancia con la reducción de inversiones entre el ejercicio 2011 y el ejercicio 2012.

De los pasivos relacionados con el plan de pensiones a 31 de diciembre de 2011, 8,69 M€ correspondían a aportaciones pendientes de realizar al plan de reequilibrio, aportados durante el ejercicio 2012, que finalizaban así ese plan, y 2,01 M€ a una provisión contabilizada por posibles contingencias o déficits del plan de pensiones. En el ejercicio 2012 se han hecho aportaciones para cubrir el déficit que presentaba el plan a 31 de diciembre de 2011 por 1,79 M€. La parte restante a 31 de diciembre de 2012, 0,22 M€, debería revertirse.

Las aportaciones recibidas de la empresa que gestiona los espacios publicitarios, 0,35 M€, corresponden al pago efectuado a FMB, como contraprestación por el hecho de que FMB se hará cargo de la instalación del sistema de vídeo de carga dinámica de contenidos que esta empresa tenía que instalar en los trenes. La instalación ha finalizado en el ejercicio 2013, y es en este ejercicio cuando se ha comenzado a periodificar como ingreso este importe en función de la vida útil de los activos adquiridos.

## 2.2.16. Acreedores comerciales y otras cuentas a pagar

El detalle del epígrafe Acreedores comerciales y otras cuentas a pagar es el siguiente:

**Cuadro 34. Acreedores comerciales y otras cuentas a pagar**

Concepto	Saldo a 31.12.2011	Saldo a 31.12.2012
Proveedores	8.217	8.022
Proveedores empresas del grupo y asociadas	641	77
Acreedores varios	73.256	109.580
Remuneraciones pendientes de pago	7.876	7.570
Administraciones públicas	6.063	5.006
<b>Total</b>	<b>96.053</b>	<b>130.255</b>

Importes en miles de euros.

Fuente: Cuentas anuales.

Dentro de Proveedores se incluye, además de los saldos a pagar a proveedores, una provisión de 2,19 M€ correspondiente a consumo eléctrico por facturas no recibidas de los años 2006-2011. Teniendo en cuenta que estos consumos nunca han sido reclamados por el proveedor de electricidad, en opinión de la Sindicatura esta provisión se debería revertir.

Dentro de Acreedores varios, los principales acreedores son, por un lado, IFERCAT, por el canon por el uso de la línea 9, 83,48 M€ (véase el apartado 2.2.7), y por otro, las compañías comercializadoras y distribuidoras de energía eléctrica.

Dentro de Remuneraciones pendientes de pago se incluye, principalmente, la provisión por la parte devengada de las pagas extraordinarias de abril, julio y septiembre, y otros conceptos, como por ejemplo las horas extraordinarias del mes de diciembre.

Por último, el saldo de Administraciones públicas corresponde principalmente a la deuda por las retenciones practicadas del IRPF y la Seguridad Social.

### 2.2.17. Periodificaciones a corto plazo

Dentro de Periodificaciones a corto plazo se incluyen remuneraciones pendientes de pago de acuerdo con el siguiente detalle:

**Cuadro 35. Periodificaciones a corto plazo**

Concepto	Saldo a 31.12.2011	Saldo a 31.12.2012
Incentivos personal	1.642	1.899
Incremento salarial 2011	2.817	2.817
Gasto Seguridad Social de incrementos salariales 2011	774	774
Otros	690	691
<b>Total</b>	<b>5.923</b>	<b>6.181</b>

Importes en miles de euros.

Fuente: Cuentas anuales.

Tanto el personal de convenio como el personal fuera de convenio dispone de una retribución variable en concepto de incentivos, que se paga en el ejercicio siguiente al cual se devenga y, por lo tanto, se provisiona a 31 de diciembre de cada año.

El incremento salarial de 2011 corresponde al importe pendiente de pago en concepto de actualización del IPC, de acuerdo con el convenio. Este importe debe pagarse de forma diferida en dos plazos, uno en 2013 y el otro en 2014 (véase el apartado 2.3.3).

**2.3. CUENTA DE PÉRDIDAS Y GANANCIAS**

La Cuenta de pérdidas y ganancias de FMB correspondiente a los ejercicios 2011 y 2012 es la que se presenta a continuación:

**Cuadro 36. Cuenta de pérdidas y ganancias**

Debe/Haber	2011	2012
<b>Ingresos de explotación</b>	<b>228.979</b>	<b>237.845</b>
Ventas	228.979	237.845
<b>Otros ingresos de explotación</b>	<b>222.373</b>	<b>198.299</b>
Ingresos accesorios a la explotación	19.823	17.559
Subvenciones especiales	3.163	3.108
Subvenciones al servicio	199.387	177.632
<b>Total ingresos explotación</b>	<b>451.352</b>	<b>436.144</b>
<b>Gastos de explotación</b>		
Aprovisionamientos	8.406	7.734
Electricidad	27.345	31.498
Gastos de personal	167.184	156.156
Servicios exteriores	199.936	187.498
Tributos	158	149
Variación de provisiones	1.195	493
Resultado por ventas de inmovilizado	206	108
<b>Total gastos de explotación antes de amortizaciones y periodificaciones</b>	<b>404.430</b>	<b>383.636</b>
Dotaciones para amortizaciones de inmovilizado	42.767	43.894
Subvenciones de capital imputadas a pérdidas y ganancias	(6.798)	(6.798)
<b>Total gastos de explotación</b>	<b>440.399</b>	<b>420.732</b>
Gastos financieros	10.953	15.374
<b>Total resultado financiero</b>	<b>10.953</b>	<b>15.374</b>
<b>Resultado del ejercicio procedente de operaciones continuadas antes del Impuesto sobre sociedades</b>	<b>-</b>	<b>38</b>
Impuesto sobre sociedades	-	(38)
<b>Resultado del ejercicio</b>	<b>-</b>	<b>-</b>

Importes en miles de euros.

Fuente: Cuentas anuales del ejercicio 2012.

### 2.3.1. Ingresos de explotación

El detalle de Ingresos de explotación, ventas, por tipos de títulos vendidos es el siguiente:

**Cuadro 37. Ingresos de explotación: ventas**

Concepto	2011	2012
Billete sencillo	26.064	23.512
Títulos integrados	185.610	194.686
T4	4.603	5.916
Títulos compartidos	5.059	5.617
Incentivo para seguridad	4.811	4.794
Otros	2.832	3.319
<b>Total</b>	<b>228.979</b>	<b>237.845</b>

Importes en miles de euros.

Fuente: Registros contables de FMB.

Las ventas de billete sencillo corresponden a la recaudación conseguida con este título. La recaudación de este título ha disminuido pese a la subida de tarifas del ejercicio 2012.

El 21 de febrero de 2001 FMB se incorpora al sistema tarifario integrado del transporte metropolitano, a través del cual los ingresos por la venta de títulos integrados se distribuyen entre los diferentes operadores en función del número de validaciones que se efectúan en su servicio. La ATM desempeña el papel de cámara de compensación, recoge la recaudación de los diferentes operadores, y liquida mensualmente a cada uno de ellos el importe que le corresponde de acuerdo con las validaciones que han efectuado los usuarios.

El importe reconocido como ingresos por ventas es el importe liquidado por la cámara de compensación por los títulos integrados.

Los ingresos correspondientes a la tarjeta T4, título propiedad del AMB, y a títulos compartidos, propiedad de TB, corresponden también a las liquidaciones de la cámara de compensación de esos títulos que calcula el AMB y TB, respectivamente. El funcionamiento es similar a la cámara de compensación de la ATM, pero las liquidaciones son trimestrales.

El incentivo para seguridad corresponde a dos céntimos por desplazamiento que se hace con títulos integrados, que la cámara de compensación de la ATM retiene para el pago de una tasa de seguridad a Adif como fondo por posibles contingencias de seguridad. En las liquidaciones de la cámara, si no ha habido incidentes, se devuelve a los operadores el importe retenido en los tres meses anteriores en función del número de validaciones.

### 2.3.2. Otros ingresos de explotación

El detalle de Otros ingresos de explotación es el siguiente:

**Cuadro 38. Otros ingresos de explotación**

Concepto	2011	2012
Subvenciones especiales	3.163	3.108
Subvenciones al servicio	199.387	177.632
Ingresos accesorios a la explotación	19.823	17.559
<b>Total</b>	<b>222.373</b>	<b>198.299</b>

Importes en miles de euros.

Fuente: Cuentas anuales.

Las subvenciones especiales corresponden al importe que se recibe del AMB para la financiación de la tarificación social del año 2012 (véase el apartado 2.2.7), mientras que las subvenciones al servicio tienen su origen en el CP de los ejercicios 2011-2012 y corresponden a la financiación del déficit de explotación que aportan las administraciones, de acuerdo con los importes previstos en el CP para los ejercicios 2011 y 2012 (véase el apartado 1.2.3).

A continuación se analizan los ingresos accesorios a la explotación, cuyo detalle es el siguiente:

**Cuadro 39. Ingresos accesorios a la explotación**

Concepto	2011	2012
Mantenimiento de la L9	7.626	5.994
Intervención-inspección	948	1.381
Cooperación exterior	391	1.430
Servicios a empresas del grupo	1.267	1.230
Plan de pensiones	1.615	943
Cánones y arrendamientos	5.589	4.511
Otros	2.387	2.070
<b>Total</b>	<b>19.823</b>	<b>17.559</b>

Importes en miles de euros.

Fuente: Registros contables de FMB.

El convenio firmado el 1 de agosto de 2008 entre IFERCAT, la EMT y FMB, en relación con la línea 9, regula que FMB se hará cargo del mantenimiento de esta línea. FMB factura a IFERCAT los gastos que comporta este mantenimiento, que han sido de 5,99 M€ en el ejercicio 2012.

Los ingresos de Intervención-inspección son los obtenidos del trabajo de los revisores que verifican que todo el mundo valida su billete e imponen sanciones a los infractores. En el

ejercicio 2012 se hizo un esfuerzo para mejorar este control, que provocó un incremento de los ingresos por este concepto.

Los ingresos por cooperación exterior se obtienen como consecuencia de la participación de FMB en proyectos de asesoramiento para la construcción de redes de metro y tranvía en otros países del mundo. Los principales proyectos en los que ha participado FMB durante el ejercicio 2012, y los ingresos obtenidos, han sido la colaboración en el *Project management* y asistencia técnica a la explotación de la línea 1 del metro de Panamá, como parte del Consorcio TMB-Ayesa-Inelectra, con 0,70 M€, y con 0,49 M€ en la auditoría técnica de la red de subterráneos de la ciudad de Buenos Aires.

Los ingresos por servicios a empresas del grupo corresponde al importe que se factura a TB y PSM por los recursos compartidos. Este importe es el neto de los gastos comunes asumidos por FMB, que se facturan en la parte correspondiente a cada una de las otras compañías del grupo, y los asumidos por las otras compañías, de los cuales FMB debe asumir una parte.

Los ingresos del plan de pensiones corresponden al ingreso recibido vía CP para financiar la aportación al plan de pensiones del ejercicio 2012.

Los ingresos por los cánones y arrendamientos corresponden principalmente a la cesión de los espacios para hacer publicidad, de 2,84 M€, y a los alquileres de los locales comerciales de las estaciones y a la colocación de máquinas de venta automática en los espacios del metro, de 1,37 M€.

Los ingresos correspondientes a la cesión de los espacios para hacer publicidad disminuyeron de 4,01 M€ en el ejercicio 2011 a 2,84 M€ en el ejercicio 2012, ya que el fuerte descenso en la demanda de espacios publicitarios hizo disminuir los cánones que debía pagar la empresa gestora de dichos espacios. Por eso, el contrato relativo a la cesión de espacios publicitarios sufrió varias modificaciones posteriores al contrato inicial de 30 de diciembre de 2008. En la primera, de abril de 2009, se reduce sustancialmente el importe de los cánones a cobrar del adjudicatario. En la segunda, de febrero de 2011, se reducen de nuevo las obligaciones del adjudicatario con la modificación a la baja del índice de revisión del canon mínimo del IPC o con la asunción por parte de FMB de la gestión de los contenidos a proyectar en los monitores de los trenes. Finalmente, en la tercera adenda, de septiembre de 2012, se modifican nuevamente las condiciones económicas del contrato en términos sustanciales, por ejemplo con la eliminación del canon mínimo garantizado, la reducción del importe del canon –del 65% al 60% de la facturación–, la concesión de una prórroga de cuatro años, la ampliación de los plazos para realizar las inversiones pactadas, el pago aplazado sin intereses de la deuda con FMB y otros.

Aunque las circunstancias coyunturales podían hacer necesario un replanteamiento de las condiciones contractuales, la Sindicatura considera que estas modificaciones alteran las condiciones esenciales del contrato, y más teniendo en cuenta que se empiezan a modifi-

car tan solo tres meses después de su adjudicación, por lo que se debería haber efectuado una nueva licitación del contrato, que permitiera la concurrencia en igualdad de condiciones de otros posibles licitadores. El contrato adjudicado no puede ser alterado sustancialmente por vía de modificación, ya que ello supone un obstáculo a los principios de libre concurrencia, transparencia y no discriminación e igualdad de trato, que deben presidir la contratación de las administraciones públicas, teniendo en cuenta que los otros licitadores podrían haber modificado sus proposiciones si hubiesen sido concededores de la modificación.

### 2.3.3. Gastos de explotación

El detalle de Gastos de explotación es el siguiente:

**Cuadro 40. Gastos de explotación**

Concepto	2011	2012
<b>Gastos de explotación</b>		
Aprovisionamientos	8.406	7.734
Electricidad	27.345	31.498
Gastos de personal	167.184	156.156
Servicios exteriores	199.936	187.498
Tributos	158	149
Variación de provisiones	1.195	493
Resultado por ventas de inmovilizado	206	108
<b>Total gastos de explotación antes de amortizaciones y periodificaciones</b>	<b>404.430</b>	<b>383.636</b>
Dotaciones para amortizaciones de inmovilizado	42.767	43.894
Subvenciones de capital imputadas a pérdidas y ganancias	(6.798)	(6.798)
<b>Total</b>	<b>440.399</b>	<b>420.732</b>

Importes en miles de euros.

Fuente: Cuentas anuales.

#### Aprovisionamientos

Dentro de Aprovisionamientos se incluyen principalmente los recambios usados durante el ejercicio por el material móvil, es decir, por los trenes.

#### Electricidad

El consumo de electricidad de FMB es muy elevado, ya que es la fuente de energía que usan los trenes. El incremento del gasto de un 15,2% en el ejercicio 2012 está causado

principalmente por el hecho de que en el ejercicio 2010 se consiguió un precio fijo y bajo para el consumo del ejercicio 2011, puesto que se licitó el contrato en un momento favorable del mercado eléctrico. Eso no fue posible en la licitación para el ejercicio 2012, ya que los precios del mercado en este ejercicio eran superiores a los contratados para 2011. El consumo, en cambio, se ha reducido en un 3,3%.

## Gastos de personal

El detalle de Gastos de personal es el siguiente:

**Cuadro 41. Gastos de personal**

Concepto	2011	2012
Sueldos y salarios	122.495	112.449
Indemnizaciones	150	83
Seguridad Social	37.525	35.144
Aportaciones al plan de pensiones	1.615	943
Gasto plan de incentivos no dispuestos	1.644	1.625
Dietas, uniformes y otros	3.047	3.181
Otros	708	2.731
<b>Total</b>	<b>167.184</b>	<b>156.156</b>

Importes en miles de euros.

Fuente: Registros contables de FMB.

## Sueldos y salarios

De acuerdo con la Ley de presupuestos del Estado para el ejercicio 2012 y el Real decreto ley 20/2011, las retribuciones del personal al servicio del sector público no podrán experimentar ningún incremento en términos de homogeneidad respecto a las del ejercicio 2011.

A raíz de la convocatoria de huelga prevista para los días 27 a 29 de febrero y 1 de marzo de 2012, coincidiendo con la celebración en Barcelona del Congreso Mundial del Móvil, las partes establecieron una serie de negociaciones que se concretaron en el acuerdo de 27 de febrero del mismo año, en el que se desconvoca la huelga, se prorroga el convenio colectivo 2008-2011 para los años 2012 y 2013 y se acuerda hacer efectivo el pago de la cláusula de revisión salarial del IPC del ejercicio 2011 prevista en el Convenio, un 2,4% de aumento de sueldo no consolidable y ya contabilizado en el ejercicio 2011. Por último, también se acuerda actualizar las tablas salariales de 2012 y 2013 con un incremento de un 1,2%, porcentaje que queda consolidado.

Durante el ejercicio 2012, el gasto en sueldos y salarios se ha reducido en 10,05 M€, 3,20 M€ de los cuales corresponden a la variación de la plantilla (se reduce el número de

empleados en un 2,6%), 0,11 M€ de aumento corresponden al efecto de la antigüedad, 5,12 M€ corresponden a la supresión de la paga extraordinaria en cumplimiento del Real decreto ley 20/2012 y el resto, 1,84 M€, corresponde a la disminución en las retribuciones de los empleados por el efecto conjunto de la supresión del 2,4% de aumento de sueldo no consolidable de 2011 y el aumento del 1,2% de las tablas salariales del ejercicio 2012.<sup>11</sup>

En el mes de septiembre de 2012, y en cumplimiento del Real decreto ley 20/2012, FMB redujo una catorceava parte del salario base más antigüedad de toda la plantilla, sin incluir los incentivos al rendimiento, si bien no tuvo en cuenta los otros conceptos retributivos de los que dispone el personal. Esta reducción se repartió proporcionalmente entre todas las pagas ordinarias y extraordinarias que quedaban por abonar en el ejercicio 2012, a partir del mes de septiembre (ordinarias de septiembre, octubre, noviembre y diciembre, y extraordinarias de septiembre y diciembre).

A raíz de la aplicación de dicha medida, se inició un conflicto laboral ese mismo mes de septiembre, que supuso la convocatoria de huelga para los días 16 y 24 de diciembre de 2012, y del 25 al 28 de febrero de 2013, coincidiendo con una nueva edición del Congreso Mundial del Móvil. Finalmente, el 5 de diciembre de 2012 las partes llegan a un acuerdo, en el que se desconvocan las paradas previstas y se acuerda ampliar el período obligatorio en que una cuarta parte de los empleados pueden disfrutar de las vacaciones fuera del período de verano, que pasa de tres a cuatro meses (se le añade el período del 15 de diciembre al 15 de enero). Esta ampliación se aplicará en los años 2013 y 2014 y está motivada por la necesidad de reducir la tradicional contratación de personal temporal para cubrir el servicio durante los meses de verano. En aplicación de esta medida, se acordó para toda la plantilla una compensación económica equivalente a una catorceava parte del salario base y antigüedad, que se adelanta, en concepto de anticipo, en el mes de diciembre de 2012 y, por lo tanto, no forma parte del gasto de personal de ese año, ya que se devengará en los ejercicios 2013 y 2014.

Este acuerdo se realizó con el informe favorable del director del Servicio de Compensación y Pensiones de la asesoría jurídica laboral corporativa, y fue posteriormente informado en el Consejo de Administración de FMB del 20 de diciembre de 2012.

No obstante, la Sindicatura considera que el acuerdo de 5 de diciembre de 2012 vulnera el cumplimiento del Real decreto 20/2012, en tanto que supone el pago a los trabajadores del importe equivalente a aquel que dicho Real decreto ley obliga a reducir.

---

11. El gasto de la revisión salarial del 2,4% del ejercicio 2011, aunque no se pagará hasta 2013 y 2014, ya fue previsto al cierre del ejercicio 2011. En el ejercicio 2012 este 2,4% no se incorpora a las tablas salariales porque es no consolidable, y en su lugar las tablas salariales se incrementan en el 1,2% pactado. Por lo tanto, el efecto en las retribuciones del personal entre 2011 y 2012 supone una disminución del 1,2%.

### Aportaciones al plan de pensiones y al plan de incentivos no dispuestos

Durante el ejercicio 2012, FMB efectuó las aportaciones previstas al plan de pensiones, incluyendo las prestaciones de jubilación y las contingencias de riesgo. Como consecuencia de la aplicación del Real decreto ley 20/2011, a finales de ejercicio, FMB reclama los importes pagados en concepto de prestación de jubilación a La Caixa, que se los devuelve. Por lo tanto, y en cumplimiento del artículo 2 de dicho Real decreto, las aportaciones de FMB han sido realizadas para cubrir las contingencias de riesgo, pero no para cubrir la prestación de jubilación. Las aportaciones al plan de incentivos no dispuestos son similares a las del ejercicio 2011.

### Servicios exteriores

El detalle de los gastos de servicios exteriores es el siguiente:

**Cuadro 42. Servicios exteriores**

Concepto	2011	2012
Cánones y arrendamientos	124.913	125.810
Reparación y mantenimiento	28.269	22.312
Servicios profesionales	102	52
Transporte	564	360
Seguros	2.487	1.819
Seguridad, limpieza y otros servicios	40.690	35.273
Promoción y comunicación	1.484	411
Suministros (excepto electricidad)	447	418
Otros gastos	980	1.043
<b>Total</b>	<b>199.936</b>	<b>187.498</b>

Importes en miles de euros.

Fuente: Registros contables de FMB.

### Cánones y arrendamientos

Los cánones y arrendamientos corresponden, principalmente, a 49,74 M€ de los cánones pagados a IFERCAT por la utilización de las infraestructuras ferroviarias de las líneas 9 y 10 (véase el apartado 2.2.2), y a 75,87 M€ por el canon que se paga por la cesión de la explotación de noventa y nueve trenes por la ATM: treinta y nueve trenes cedidos mediante el convenio firmado el 25 de julio de 2006 entre la ATM, Alquiler de Trenes, AIE y FMB; cincuenta trenes cedidos mediante el convenio firmado el 21 de septiembre de 2006 entre la ATM, Arrendadora Ferroviària, SA y FMB, y diez trenes cedidos mediante el convenio firmado el 2 de julio de 2007 entre la ATM, Arrendadora de Equipamientos Ferroviarios, SA y FMB.

Los rasgos principales de estos convenios y de los cánones por la cesión de la explotación de los trenes han sido ampliamente explicados en los informes de la Sindicatura de Cuentas relativos a la ATM, ejercicios 2003-2012 (véanse los informes 4/2006, 25/2008, 6/2009, 31/2010, 24/2011 y 14/2014).

En dichos convenios la ATM cede a FMB los derechos y obligaciones relativos a la explotación y operación de los trenes, pero en ningún caso cede la obligación de pago de las cuotas de arrendamiento a las entidades arrendadoras. Además, su vigencia es de dieciocho años, sensiblemente inferior a la vida útil de los trenes, y la opción de compra supone el pago de aproximadamente la mitad del valor de los trenes. Es por ello que, aunque el uso de estos trenes es exclusivo de FMB, estos trenes no se consideran un activo de FMB y, por lo tanto, no están contabilizados como tales.

Inicialmente, estos noventa y nueve trenes tenían los siguientes destinos: diez para la línea 1, treinta y nueve para las líneas 2, 3 y 5, y cincuenta para la línea 9. A causa de los retrasos en la finalización de la línea 9, solo dieciséis de los cincuenta trenes están dando servicio a esta línea. Del resto, veintiséis se han destinado a la renovación/ampliación de la flota de la línea 2 y la línea 4, y ocho están inactivos. Este hecho ha supuesto una mejora en la frecuencia y calidad del servicio del resto de las líneas, pero también un incremento en el coste del servicio. El calendario de pagos del arrendamiento de estos noventa y nueve trenes es el siguiente:

**Cuadro 43. Calendario de pago de los trenes arrendados**

Año	Importe
2006-2011	284.509
2012	75.872
2013	72.964
2014	75.903
2015	74.486
2016	74.757
2017	73.257
2018	71.673
2019	70.066
2020	68.420
2021	65.092
2022	63.331
2023	61.519
2024	45.401
<b>Total</b>	<b>1.177.250</b>

Importes en miles de euros.

Fuente: Información proporcionada por FMB.

### Reparación y mantenimiento

Los gastos por reparación y mantenimiento corresponden al mantenimiento de las infraestructuras, instalaciones y material móvil. Estos gastos se redujeron en 2012 en 5,96 M€, como consecuencia del esfuerzo de la sociedad por racionalizar el gasto y de un proceso de negociación con los proveedores.

### Otros servicios exteriores

El gasto por seguros se ha reducido también de forma significativa gracias a la supresión de la cobertura de los equipos informáticos en la póliza de seguro multirriesgo y de incendios.

Los gastos por seguridad, limpieza y otros se redujeron también en 2012 en 5,42 M€, a causa principalmente de la reducción del número de horas de personal de seguridad contratado y de la supresión de máquinas distribuidoras. Así se redujeron los gastos de mantenimiento y también de recogida de recaudación y de limpieza.

El gasto de promoción y comunicación también se ha restringido drásticamente, con la reducción del número de campañas de comunicación.

### Dotaciones para amortizaciones de inmovilizado

El detalle del gasto por amortizaciones de inmovilizado es el siguiente:

**Cuadro 44. Dotaciones para amortizaciones de inmovilizado**

Concepto	2011	2012
Inmovilizado intangible	2.518	2.726
Inmovilizado material	40.245	41.163
Inversiones inmobiliarias	4	5
<b>Total</b>	<b>42.767</b>	<b>43.894</b>

Importes en miles de euros.

Fuente: Registros contables de FMB.

El gasto por amortización está en línea con el del ejercicio 2011 y de acuerdo con las vidas útiles estimadas por la sociedad (véase el apartado 2.2.2).

### 2.3.4. Resultado financiero

El detalle del Resultado financiero es el siguiente:

**Cuadro 45. Resultado financiero**

Concepto	2011	2012
Intereses de créditos y préstamos	128	385
Rendimientos de inversiones financieras	650	316
Plan de reequilibrio del plan de pensiones	524	186
Plan de capitalización de incentivos	576	644
Otros ingresos	91	108
<b>Total ingresos</b>	<b>1.969</b>	<b>1.639</b>
Intereses de créditos y préstamos	(11.343)	(14.466)
Plan de reequilibrio del plan de pensiones	(524)	(186)
Intereses derivados financieros	(621)	(1.786)
Otros	(434)	(575)
<b>Total gastos</b>	<b>(12.922)</b>	<b>(17.013)</b>
<b>Total</b>	<b>(10.953)</b>	<b>(15.374)</b>

Importes en miles de euros.

Fuente: Registros contables de FMB.

Los intereses de créditos y préstamos corresponden a los intereses repercutidos a TB por la asistencia financiera facilitada (véase el apartado 2.2.8) y a los intereses cobrados por los préstamos al personal.

Los rendimientos de inversiones financieras son los dividendos cobrados de las participaciones en empresas del grupo.

En cuanto al plan de reequilibrio, contablemente se reconoce un ingreso y un gasto financiero por el mismo importe por la actualización del importe a recibir vía CP y el importe a aportar al plan de pensiones, sin impacto en el resultado.

Dentro de los ingresos se incluyen 0,64 M€ de intereses generados por las inversiones del plan de incentivos no dispuestos (véase el apartado 2.2.5).

El gasto por intereses de créditos y préstamos se ha incrementado, pasando de 11,34 M€ en el ejercicio 2011 a 14,47 M€ en el ejercicio 2012, a causa del incremento del endeudamiento que se produjo en el ejercicio 2011, y también por el hecho de que los intereses de las operaciones de endeudamiento contratadas en los ejercicios 2011 y 2012 fueron más elevados que los de las operaciones que sustituían.

En cuanto a los intereses de los derivados financieros, el incremento se debe al hecho de que el euríbor tuvo una caída continuada durante el ejercicio 2012, por debajo del interés fijado en las operaciones de cobertura.

## 2.4. ESTADO DE FLUJOS DE EFECTIVO

El Estado de flujos de efectivo de FMB correspondiente a los ejercicios 2011 y 2012 es el que se presenta a continuación:

**Cuadro 46. Estado de flujos de efectivo**

CONCEPTO	2011	2012
<b>A) FLUJOS DE EFECTIVO DE LAS ACTIVIDADES DE EXPLOTACIÓN</b>		
1) Resultado del ejercicio antes de impuestos	-	38
2) Ajustes al resultado	48.323	53.071
a) Amortización del inmovilizado	42.767	43.894
b) Variación de provisiones	1.195	493
c) Imputación de subvenciones	(6.798)	(6.798)
d) Resultados por bajas y ventas de inmovilizado	206	108
e) Ingresos financieros	(1.442)	(1.446)
f) Gastos financieros	12.377	16.799
g) Diferencias de cambio	18	21
3) Cambios en el capital circulante	(94.989)	(14.057)
a) Existencias	(410)	(280)
b) Deudores y otras cuentas a cobrar	(110.491)	(48.360)
c) Otros activos corrientes	54	234
d) Acreedores y otras cuentas a pagar	14.837	33.160
e) Otros pasivos corrientes	335	258
f) Otros activos y pasivos corrientes	686	931
4) Otros flujos de efectivo de las actividades de explotación	(9.308)	(15.122)
a) Pago de intereses	(10.257)	(15.646)
b) Cobro de dividendos	650	316
c) Cobro de intereses	713	801
d) Cobros/pagos por impuesto sobre beneficios	-	(38)
e) Otros cobros/pagos	(414)	(555)
5) Flujos de las actividades de explotación (1+2+3+4)	(55.974)	23.930
<b>B) FLUJOS DE EFECTIVO DE LAS ACTIVIDADES DE INVERSIÓN</b>		
6) Pagos por inversiones	(57.657)	(49.996)
a) Inmovilizado intangible	(1.438)	(900)
b) Inmovilizado material	(47.560)	(37.450)
c) Otros activos financieros	(8.659)	(11.646)
7) Cobros por desinversiones	25.164	42.519
a) Inmovilizado intangible	-	99
b) Inmovilizado material	-	7
c) Otros activos financieros	23.623	41.369
d) Otros activos	1.541	1.044
8) Flujos de efectivo de las actividades de inversión (6+7)	(32.493)	(7.477)
<b>C) FLUJOS DE LAS ACTIVIDADES DE FINANCIACIÓN</b>		
10) Cobros y pagos por instrumentos de pasivo financiero	88.822	(17.145)
a) Emisión de deudas	133.746	68.569
b) Devolución de deudas	(44.924)	(85.714)
11) Flujos de efectivo de las actividades de financiación (9+10)	88.822	(17.145)
<b>AUMENTO/DISMINUCIÓN NETO DEL EFECTIVO O EQUIVALENTES (5+8+11)</b>	<b>355</b>	<b>(692)</b>
Efectivo y otros activos líquidos equivalentes al inicio del ejercicio	6.323	6.678
Efectivo y otros activos líquidos equivalentes al final del ejercicio	6.678	5.986

Importes en miles de euros.

Fuente: Cuentas anuales.

Como se puede observar, en el ejercicio 2012 los flujos de las actividades de explotación han ascendido a 23,93 M€. Si se analiza en detalle este superávit se observa que el resultado del ejercicio más los ajustes al resultado ascienden a 53,11 M€. Este importe se ve compensado por los cambios en el capital circulante, principalmente por las siguientes razones:

- El saldo de deudores aumenta en 48,36 M€. El incremento se ha producido porque no se cobra una parte importante de la financiación del CP.
- El saldo de acreedores aumenta a causa de la falta de pago de las deudas con IFERCAT por el canon por el uso de las infraestructuras ferroviarias de las líneas 9 y 10, que ha sido de 49,74 M€ en 2012.

El importe positivo de los flujos de efectivo de las actividades de explotación se ve compensado por unos pagos por inversiones superiores al cobro por desinversiones en 7,48 M€, y por unos pagos de financiación superiores a los cobros en 17,15 M€, dado que el importe del préstamo contratado en 2012 es inferior al importe de los vencimientos pagados en este ejercicio por otras operaciones vigentes.

De la fiscalización del Estado de flujos de efectivo se desprenden las siguientes observaciones:

- Los importes de emisión y devolución de deudas en las actividades de financiación están sobrevalorados en 0,84 M€, importe que corresponde al movimiento de la provisión por la valoración de los instrumentos financieros derivados. Esta variación no corresponde a un movimiento de efectivo y, por lo tanto, no se debería considerar en el cálculo del Estado de flujos de efectivo.
- Los importes de pago de intereses, en las actividades de explotación y de devolución de préstamos en las actividades de financiación están sobrevalorados e infravalorados, respectivamente, en 1,10 M€, a causa de las comisiones bancarias periodificadas.

## 2.5. ESTADO DE CAMBIOS EN EL PATRIMONIO NETO

El Estado de cambios en el patrimonio neto de FMB correspondiente a los ejercicios 2011 y 2012 es el que se presenta a continuación:

**Cuadro 47. Estado de cambios en el patrimonio neto**

Concepto	Capital escriturado	Reservas	Ajustes por cambios de valor	Subvenciones, donaciones y legados recibidos	Total
Saldo inicial del ejercicio 2011	10.227	108.466	(363)	103.437	221.767
Ingresos y gastos ejercicio 2011	-	-	(3.368)	(5.756)	2.388
Saldo a 31 de diciembre de 2011	10.227	108.466	(3.731)	109.193	224.155
Ingresos y gastos ejercicio 2012	-	-	(840)	(6.798)	(7.638)
Saldo a 31 de diciembre de 2012	10.227	108.466	(4.571)	102.395	216.517

Importes en miles de euros.

Fuente: Cuentas anuales del ejercicio 2012.

Teniendo en cuenta que los ingresos para financiar el déficit de explotación recibidos del CP hacen que el resultado del ejercicio sea cero, los únicos movimientos en el Estado de cambios en el patrimonio neto son los correspondientes a la provisión para valorar los instrumentos financieros derivados en su valor razonable (véase el apartado 2.2.11) y el traspaso a resultados de las subvenciones de capital (véase el apartado 2.2.12).

## **2.6. FISCALIZACIÓN DE LA CONTRATACIÓN ADMINISTRATIVA**

### **2.6.1. Normativa aplicable**

FMB se somete a las prescripciones de la Ley 31/2007, de 30 de octubre, sobre procedimientos de contratación en los sectores del agua, la energía, los transportes y los servicios postales, cuando formaliza contratos relativos a la prestación del servicio público de transporte por ferrocarril, y siempre que su valor estimado, IVA excluido, supere los importes fijados en el artículo 16, que para el ejercicio 2012 eran los siguientes:

- 5.000.000 € para los contratos de obra.
- 400.000 € para los contratos de suministro y servicios.

Los contratos excluidos del ámbito de aplicación de la Ley 31/2007 se rigen por el Real decreto legislativo 3/2011, de 14 de noviembre, por el que se aprueba el Texto refundido de la Ley de contratos del sector público (TRLCSP), según el cual FMB tiene carácter de poder adjudicador, y no se considera administración pública.

Así, el régimen de contratación para los contratos excluidos del ámbito de la Ley 31/2007 es el siguiente:

- Contratos licitados por actividades diferentes de las previstas en la Ley 31/2007: si superan los umbrales comunitarios (contratos armonizados) se rigen por lo dispuesto en los artículos 13 y 190 del TRLCSP y, por remisión, también por lo dispuesto en el artículo 1 de dicha ley. Si no superan los umbrales comunitarios (contratos no armonizados), estos contratos tienen la calificación jurídica de contratos privados y les es de aplicación el artículo 137.2 del TRLCSP. Adicionalmente, de acuerdo con el artículo 191.b, deben aprobarse unas instrucciones de obligado cumplimiento, en las que se regulen los procedimientos de contratación de forma que garanticen la efectividad de los principios de publicidad, concurrencia, transparencia, confidencialidad, igualdad y no discriminación.
- Contratos licitados en desarrollo de las actividades relativas a la prestación del servicio público de transporte por ferrocarril, pero que, por su materia o importe, quedan exclui-

dos del ámbito de aplicación de la Ley 31/2007, de acuerdo con la disposición adicional octava del TRLCSP: no se les aplicará la regulación aplicable a los contratos sujetos a regulación armonizada y, por lo tanto, les son de aplicación las normas anteriores correspondientes a los contratos que no superan los umbrales comunitarios: artículos 137.2 y 191.b del TRLCSP.

## 2.6.2. Muestra seleccionada para la fiscalización

La muestra fiscalizada se ha obtenido a partir de las listas de contratos licitados y pedidos realizados en el ejercicio 2012 proporcionadas por FMB. Para la selección de la muestra, a criterio del auditor, se ha distinguido entre los contratos regulados por la Ley 31/2007 y los que se rigen por el TRLCSP. Además, se ha hecho una selección de diez expedientes de contratos menores seleccionados al azar.

Se ha seleccionado una muestra de treinta y nueve expedientes que suponen un total de importe adjudicado de 30,89 M€, lo que, respecto al total adjudicado en el ejercicio 2012, 70,55 M€, representa una cobertura del 43,8%. El detalle del número de expedientes seleccionados, el importe y las coberturas obtenidas se muestra a continuación.

**Cuadro 48. Selección de contratos fiscalizados por tipo de procedimiento**

Normativa de aplicación	Procedimiento	Número de expedientes	Importe adjudicado		
			Muestra	Total	Cobertura %
Ley 31/2007	Restringido	4	20.615		
	Negociado	1	828		
	Adjudicación directa	1	6.500		
<b>Total Ley 31/2007</b>		<b>6</b>	<b>27.943</b>	<b>38.606</b>	<b>72,4</b>
TRLCSP	Restringido	3	916		
	Contrato marco	2	143		
	Negociado	12	1.514		
	Adjudicación directa	6	349		
	Contratos menores	10	22		
<b>Total TRLCSP</b>		<b>33</b>	<b>2.944</b>	<b>31.944</b>	<b>9,2</b>
<b>Total selección</b>		<b>39</b>	<b>30.887</b>	<b>70.550</b>	<b>43,8</b>

Importes en miles de euros.

Fuente: Información de gestión proporcionada por FMB.

Los treinta y nueve expedientes seleccionados y revisados son los que se detallan a continuación:

SINDICATURA DE CUENTAS DE CATALUÑA — INFORME 27/2015

**Cuadro 49. Muestra de contratos**

Nº exp.	Adjudicatario	Descripción	Importe adjudicado	Tipo de contrato	Procedimiento adjudicación
<b>Ley 31/2007:</b>					
1	FCC Ámbito, SA	Recogida y tratamiento de residuos	1.229.491	Servicios	Restringido
2	Institut Ergos, SL	Servicios de medicina asistencial	827.568	Servicios	Negociado
3	Talleres Alegría, SA	Adquisición aparato de vía Bretelle L1	478.300	Suministro	Restringido
4	Gas Natural Comerc. SA	Suministro energía eléctrica	18.526.495	Suministro	Restringido
5	Siemens SA-Dimetronic SA UTE	Mantenimiento sist. ATC/PCC L9 y L10	6.500.388	Servicios	Adj. directa
6	Vías y Construcciones, SA	Montaje aparato de vía Bretelle L1	380.927	Servicios	Restringido
<b>TRL CSP:</b>					
7	Imavenco Construcciones, SL	Servicio de camión en ruta entre centros	282.420	Servicios	Restringido
8	Gesop, SL	Trabajo de campo estudio aforo	383.227	Servicios	Restringido
9	GDS Risk Solutions, SL	Servicios de mediación seguros	250.000	Servicios	Restringido
10	Arena Media Communications España, SA	Campaña JoTMB'11 plan de medios	94.249	Servicios	Contrato marco
11	J&A Garrigues, SLP	Asesoría laboral	174.360	Servicios	Adj. directa
12	Alfa Consulting Worldwide, SL	Desarrollo procedim. internos	69.500	Servicios	Adj. directa
13	Impregna, SA	Travesía de roble 2,43H	55.200	Suministro	Negociado
14	Serveis, Obres, Manteniment, SL	Reparación techo taller de Vilapiscina	84.958	Obra	Negociado
15	Amurrio Ferrocarril y Equipos, SA	Crucero de vía tangente	34.000	Suministro	Negociado
16	Faiveley Transport Ibérica, SA	Kit cilindro PBECFP 254/160	33.020	Suministro	Negociado
17	Ingeniería y Servicios Ferroviarios, SA	Consolidación contracarril desvíos L3	32.763	Obra	Negociado
18	Distribuidora Joan, SA	Toallitas limpiamanos	45.136	Suministro	Negociado
19	Dover Solutions, SL	Suministro e instalación de infraestructuras FO para conectar las remotas de seccionadoras L1	26.085	Suministro	Negociado
20	Indra Sistemas, SA	Apoyo Indra para las SVV L9	41.445	Servicios	Adj. directa
21	Thinking forward XXI, SL	Mantenimiento sistema monitorización	21.670	Servicios	Adj. directa
22	Tradinsa Industrial, SL	Revisión general de frenos BFC	48.964	Servicios	Contr. marco
23	Oracle Ibérica, SRL	Mantenimiento licencias Oracle SVIV	20.232	Servicios	Adj. directa
24	Achilles South Europe, SL	Mantenimiento Achilles Protrans	21.534	Servicios	Adj. directa
25	Arcelormittal España, SA	Carril 54-E1 L=18m sin taladrar	357.750	Suministro	Negociado
26	Industrias Francisco Botella, SL	Bobina térmica ATM	305.000	Suministro	Negociado
27	Calmell, SA	Bobina térmica ATM	299.500	Suministro	Negociado
28	Construcciones y Auxiliar de Ferrocarriles, SA	Rueda de tren terminada	148.500	Suministro	Negociado
29	Gerken, SA	Escobillas carbón calidad 6677	92.000	Suministro	Negociado
<b>Contratos menores:</b>					
30 a 39 - 10 contratos menores			22.411	Suministros y obra	
<b>TOTAL</b>			<b>30.887.093</b>		

Importes en euros.

Fuente: Expedientes fiscalizados.

### **2.6.3. Resultados de la fiscalización**

Los resultados de la fiscalización se presentan a continuación: en primer lugar, las observaciones que afectan a la fiscalización de las Instrucciones internas de contratación (IIC) y, en segundo lugar, las observaciones que afectan a la muestra analizada.

De acuerdo con el artículo 23 de la Ley 31/2007, FMB y otras empresas del sector del transporte urbano de viajeros han establecido un sistema de clasificación de proveedores propio. Este sistema de clasificación recibe el nombre de Protrans, una herramienta informática que hace el trabajo de clasificación de proveedores y verificación de la información que estos presentan. No se ha fiscalizado la revisión de los procedimientos de control y clasificación que ejerce Protrans.

A continuación se describen las diferentes observaciones.

#### **Observaciones sobre las Instrucciones internas de contratación**

De acuerdo con el artículo 191.*b* del TRLCSP, FMB debe elaborar unas instrucciones internas de contratación que regulen los procedimientos de contratación y garanticen el cumplimiento efectivo de los principios de publicidad, concurrencia, transparencia, confidencialidad, igualdad y no discriminación, y que los contratos sean adjudicados a la oferta económicamente más ventajosa. Las IIC deben estar a disposición de todos los interesados en participar en los procedimientos de adjudicación de estos contratos y deben publicarse en el perfil del contratante de la entidad. Además de las IIC que FMB tiene colgadas en su perfil del contratante, FMB dispone de un manual de procedimientos que regula más detalladamente los diferentes procedimientos usados para la contratación. Este manual de procedimientos no está recogido en el perfil del contratante. De la fiscalización del contenido de las IIC y del manual de procedimientos, se han puesto de manifiesto ciertos aspectos que habría que corregir o bien recoger de forma más específica, como son los siguientes:

- Las IIC deberían incluir aquellos aspectos que actualmente solo se regulan en el manual interno y que afectan a partes del procedimiento de contratación, como por ejemplo la publicidad necesaria en cada caso, los procedimientos de licitación a utilizar y los plazos para presentar ofertas. La inclusión de estas regulaciones en las IIC permitiría poner a disposición de los licitadores los procedimientos empleados y reforzaría los principios de publicidad, concurrencia y transparencia.
- Sería recomendable que las IIC incluyeran ciertos aspectos que tampoco están regulados en el manual interno tales como:
  - Las garantías provisional y definitiva que se exigirán a los licitadores.
  - La modificación de contratos y la concesión de prórrogas.

La no regulación de estos aspectos en las IIC comporta que hay que tomar como referencia los supuestos y límites del TRLCSP.

- Aprobación y modificaciones de las IIC: las IIC no están firmadas y no indican cuál fue la fecha de su aprobación. En opinión de la Sindicatura, en el perfil del contratante se debería indicar qué versión de las instrucciones está colgada y la fecha de su aprobación a fin de clarificar el período durante el cual son vigentes.

Asimismo, se recomienda el uso de firma electrónica, y que el perfil del contratante permita conocer la fecha en que se han colgado los documentos.

- Apertura de ofertas: las IIC determinan que la apertura de ofertas puede tener lugar en un acto público o no público, según determinen los pliegos correspondientes. En opinión de la Sindicatura, las IIC deberían determinar en qué procedimientos de contratación hay que hacer una apertura pública de ofertas. También debería constar que la oferta económica debe abrirse una vez determinada la valoración de la oferta técnica. Hay que decir que este último aspecto está regulado en la normativa interna que usa FMB.

### **Observaciones sobre la muestra de expedientes fiscalizados**

Del análisis de los treinta y nueve expedientes de la muestra, las observaciones son las siguientes:

- Las fórmulas usadas en los expedientes 1, 2, 4 y 6-9 para la valoración de la oferta económica dan puntuaciones muy similares a la oferta más económica y la más cara, lo que disminuye la importancia relativa del criterio económico frente al criterio técnico.<sup>12</sup> En el caso de los contratos 2 y 9, los criterios subjetivos han sido decisivos a la hora de la adjudicación.
- En los expedientes fiscalizados 1, 2, 4 y 6-9, los pliegos de bases establecen la puntuación máxima que debe aplicarse a cada criterio técnico de adjudicación, pero no establecen los criterios objetivos que deben seguirse para obtener la puntuación concreta de cada oferta, lo cual permite un exceso de discrecionalidad a la hora de valorar las ofertas y, por lo tanto, vulnera el principio de transparencia en la adjudicación de los contratos. En concreto, en el expediente 4, en el cual los pliegos de bases establecían la exclusión de las ofertas en caso de que no llegasen al 50% de la puntuación en los criterios técnicos, se excluyeron tres de las seis ofertas sin la debida justificación, lo que puede suponer la vulneración del principio de no discriminación e igualdad de trato.
- Publicidad en los contratos regulados por el TRLCSP: el artículo 191.c da por cumplido el principio de publicidad con la inserción de la información relativa a la licitación en el perfil del contratante, para las licitaciones de contratos de importe superior a 50.000 €, cuando las IIC no regulan otras modalidades. FMB regula la publicidad de la licitación en las IIC, haciendo referencia a la Ley 31/2007 y al manual de procedimientos interno,

---

12. Texto modificado a raíz de las alegaciones recibidas.

el cual permite la licitación sin publicidad para contratos con importe inferior a 0,20 M€ y para el material codificado.<sup>13</sup> Es por eso que en los expedientes 10 a 14 y 25 a 29 no se ha efectuado publicidad de la licitación ni de la adjudicación de los contratos. La Sindicatura considera que esta normativa incluida solo en el manual debería estar incluida también en las IIC; es decir, estos expedientes han de cumplir con la publicidad que requiere el artículo 191.c del TRLCSP.

- Publicidad de la adjudicación de los contratos licitados bajo la Ley 31/2007: para los expedientes 1, 3, 5 y 6 no se ha hecho publicidad en el DOUE (Diario Oficial de la Unión Europea) de la adjudicación tal como requiere el artículo 67 de la Ley 31/2007. Del expediente 2 se ha hecho publicidad, pero tres meses después del período de dos meses que regula la Ley.
- En los expedientes 13-19 y 25-29 no se han redactado pliegos aunque, según las IIC, es necesario prepararlos. Aunque en algunos casos el objeto del contrato deja claras las condiciones técnicas requeridas, sería bueno que se complementaran formalmente con un documento de condiciones administrativas y/o técnicas. Además, aunque los contratos se adjudican mediante procedimiento negociado, no hay ningún proceso negociador con los posibles adjudicatarios.
- Aprobación de los pliegos: se ha comprobado que en los expedientes fiscalizados no se formaliza la aprobación de los pliegos aunque es necesario que la formalice el órgano de contratación correspondiente.
- Invitación a presentar ofertas: en los contratos 1 a 9, cuando se lleva a cabo un procedimiento negociado o restringido, no se guarda ninguna evidencia del envío de las invitaciones a los licitadores. No obstante, en los contratos fiscalizados se han recibido ofertas de la mayor parte de las empresas invitadas a participar.
- Apertura de ofertas: según indica la sociedad, en los contratos números 1 a 4 y 6 a 9, el Departamento de Aprovisionamientos abre los sobres con las ofertas económicas, una vez abiertos los sobres que contienen la documentación administrativa y técnica y habiendo constatado que los licitadores han presentado la documentación requerida. La Sindicatura no ha podido verificar que este procedimiento se cumple, ya que la apertura de las ofertas económicas no se formaliza en un acta.
- Formalización de los contratos: se ha observado que en los expedientes 1, 2, 3, 6, 8 y 10-29 no se ha formalizado el correspondiente contrato. El pedido realizado, y los pliegos correspondientes en los casos en que se han redactado, son los documentos que formalizan la relación contractual con el tercero.

---

13. Aprovisionamientos recurrentes de los que hay que tener un *stock* de seguridad. El órgano que decide la adjudicación es el propio Departamento de Aprovisionamientos, y según la normativa interna se licita por procedimiento negociado sin publicidad.

- En los contratos para la adquisición de material codificado, el órgano que decide la adjudicación es el propio Departamento de Aprovisionamientos, lo que hace que exista una falta de segregación de funciones, por cuanto todo el proceso es gestionado por ese departamento. Esta falta de segregación está mitigada en los pedidos superiores a 50.000 €, ya que estos son firmados por la directora del Área de Administración, Finanzas y Recursos Corporativos.
- En el expediente 4, el contrato firmado modifica la indemnización al adjudicatario. En el caso de que el consumo esté por debajo del 70,0% o por encima del 130,0% de lo previsto, los pliegos establecen una indemnización de 5 €/MWh. En cambio, el contrato firmado fija la indemnización en 10 €/MWh y la elimina cuando el consumo sea superior al 130,0% de lo previsto. Si los otros licitadores hubiesen conocido estas condiciones habrían podido mejorar su oferta e incluso se podían haber presentado otras.
- En el expediente 10, el pedido del servicio se hizo y se autorizó con posterioridad al encargo y a la recepción del servicio.

### **3. CONCLUSIONES**

Se han fiscalizado las cuentas anuales de FMB correspondientes al ejercicio 2012, cuya preparación y contenido es responsabilidad del Consejo de Administración de esta entidad. La opinión de la Sindicatura sobre las cuentas anuales de FMB en conjunto está basada en el trabajo que se ha llevado a cabo de acuerdo con las normas de auditoría pública generalmente aceptadas.

De acuerdo con la legislación vigente, las cuentas anuales presentan, a efectos comparativos, los datos correspondientes al Balance, la Cuenta de pérdidas y ganancias, el Estado de cambios en el patrimonio neto, el Estado de flujos de efectivo y ciertos detalles de la Memoria del ejercicio 2011. Sin embargo, la opinión de la Sindicatura se refiere exclusivamente a las cuentas anuales del ejercicio 2012.

En opinión de la Sindicatura, excepto por los efectos que pudieran tener los hechos descritos en las observaciones 5, 6 y 8, las cuentas anuales de FMB correspondientes al ejercicio 2012 expresan, en todos los aspectos significativos, la imagen fiel del patrimonio y de la situación financiera a 31 de diciembre de 2012, y los resultados de sus operaciones y de los flujos de efectivo correspondientes al ejercicio finalizado en esa fecha, y contienen la información necesaria y suficiente para su interpretación y comprensión adecuadas, de conformidad con los principios y normas contables aplicables.

A continuación se destacan las observaciones más significativas que se desprenden de la fiscalización realizada por la Sindicatura de Cuentas, relativas al ejercicio 2012.

### **3.1. OBSERVACIONES**

#### **En relación con el control interno**

1. Como ente dependiente del AMB, la función de intervención de FMB la debe ejercer la Intervención del AMB. En el ejercicio 2012 la Intervención del AMB no ha emitido ningún informe de control financiero (véase el apartado 1.2.5).
2. La fiscalización realizada ha puesto de manifiesto varios aspectos que evidencian debilidades en el entorno general de control, como por ejemplo poderes bancarios y firma ilimitada sin mancomunar para directivos o poderes generales demasiado genéricos y otorgados a un número elevado de personas (véase el apartado 1.2.5).
3. En cuanto a los sistemas informáticos, se ha observado la existencia de un exceso de superusuarios y de usuarios genéricos para funciones que tratan información sensible, a la que el acceso debería estar restringido (véase el apartado 1.2.5).

#### **Económico-financieras**

4. A causa de los problemas con la finalización de la línea 9, solo dieciséis de los cincuenta trenes arrendados a la ATM e inicialmente destinados a la línea 9 están dando servicio en esta línea. Del resto, veintiséis trenes fueron destinados a la renovación/ampliación de flota de la línea 2 y de la línea 4, y ocho trenes están inactivos. Este hecho ha supuesto una mejora en la frecuencia y calidad del servicio del resto de las líneas pero también un incremento en el coste del servicio.

Además no han entrado en funcionamiento los seis trenes contabilizados dentro del inmovilizado en curso a pesar de recibirse entre marzo y junio de 2011; por lo tanto, no se ha dotado amortización ni se ha traspasado a ingreso la parte correspondiente de las subvenciones con las que se financiaron. Está previsto que estos trenes se incorporen al servicio de la línea 9 en el segundo trimestre de 2016 (véase el apartado 2.2.2).

5. Los activos construidos a cargo de la Generalidad de Cataluña y otras administraciones, cedidos a FMB entre 1967 y 2011, y que ascienden a 1.086,93 M€, nunca han sido reconocidos en el Balance de FMB. De acuerdo con el PGC, estas cesiones se deberían haber contabilizado en el Balance de FMB y se debería haber efectuado la amortización correspondiente (véase el apartado 2.2.2).
6. El saldo a cobrar por aportaciones del CP 2011-2012 incluye 11,81 M€ que no han sido reconocidos por la ATM y para los cuales no existe ningún compromiso futuro de consignación presupuestaria. Este importe no se debería haber reconocido como un ingreso en la Cuenta de pérdidas y ganancias ni como un saldo a cobrar de la ATM (véase el apartado 2.2.5).

7. En el epígrafe Proveedores se incluye una provisión de 2,19 M€ correspondiente a facturas no recibidas del consumo eléctrico de los años 2006-2011. Teniendo en cuenta que estos consumos no han sido nunca reclamados por el proveedor de electricidad, en opinión de la Sindicatura se debería revertir esta provisión (véase el apartado 2.2.16).
8. En aplicación del Real decreto ley 20/2012, FMB redujo una paga extraordinaria reteniendo una catorceava parte del salario base más antigüedad, sin incluir los incentivos al rendimiento y sin incluir tampoco ninguno de los otros conceptos retributivos de los que dispone el personal.

Por otro lado, la aplicación del acuerdo de personal de 5 de diciembre de 2012, por el que se amplía el período de disfrute de las vacaciones en un mes más a cambio del pago de una catorceava parte del salario base y antigüedad en 2015 (pagado como anticipo en diciembre de 2012), vulnera el cumplimiento de dicho Real decreto en la medida que supone el pago a los trabajadores del importe equivalente al que el Real decreto ley obliga a reducir (véase el apartado 2.3.3).

### **Relativas a la contratación administrativa**

En relación con la fiscalización de la contratación administrativa se hacen las siguientes observaciones (véase el apartado 2.6.3):

9. Las IIC de FMB deberían incluir aquellos aspectos que actualmente solo se regulan en el manual interno, y otros aspectos que no están incluidos, como las garantías, las modificaciones de contrato y las prórrogas.
10. En el perfil del contratante de la página web de FMB no consta ni el órgano que aprobó las IIC ni la fecha en que se aprobaron. Además, en los expedientes fiscalizados tampoco hay formalizada la aprobación de los pliegos por parte del órgano de contratación correspondiente.
11. En la valoración de siete expedientes de la muestra fiscalizada, las fórmulas utilizadas para valorar las ofertas económicas dan puntuaciones muy similares a la oferta más económica y a la más cara, hecho que disminuye la importancia relativa del criterio económico frente al criterio técnico.<sup>14</sup> Asimismo, los pliegos de bases no establecen los criterios objetivos que se deben seguir para obtener la puntuación concreta de cada oferta, y permiten un exceso de discrecionalidad a la hora de valorarlas.
12. En cuatro expedientes de la muestra no se ha hecho publicidad en el DOUE de la adjudicación tal como requiere el artículo 67 de la Ley 31/2007. En otro expediente se ha hecho publicidad, pero tres meses después del período de dos meses que regula la Ley.

---

14. Texto modificado a raíz de las alegaciones recibidas.

13. En la mayoría de los expedientes analizados con importes superiores al límite para ser considerados contratos menores no se ha formalizado el correspondiente contrato. El pedido y los pliegos, si procede, son los documentos que formalizan la relación contractual con el tercero.
14. En uno de los expedientes revisados, el contrato firmado modifica la cláusula de los pliegos de bases correspondiente a la indemnización al adjudicatario en el caso de que los consumos sean inferiores y/o superiores a los límites preestablecidos. Además el contrato de cesión de espacios para publicidad (véase el apartado 2.3.2) incluye modificaciones que alteran las condiciones esenciales del contrato. En estos dos casos se debería haber efectuado una nueva licitación del contrato que permitiera la concurrencia en igualdad de condiciones de otros posibles licitadores.
15. En otro expediente, el pedido del servicio se hizo y se autorizó con posterioridad al encargo y a la recepción del servicio.
16. En los contratos para la adquisición de material codificado inferiores a 50.000 €, el órgano que decide la adjudicación es el mismo Departamento de Aprovisionamientos. Tampoco se exige la correspondiente garantía en los contratos para la adquisición de material codificado y en los contratos de importe inferior a 200.000 €.

### **3.2. RECOMENDACIONES**

Durante la fiscalización realizada se han puesto de manifiesto aspectos mejorables que la Sindicatura recomienda corregir en el futuro:

1. Con relación al sistema de control interno, la Sindicatura recomienda que se limiten los poderes bancarios otorgados a los órganos directivos de FMB, de forma que se reduzcan los límites y que sean mancomunados. Asimismo, recomienda que el resto de los poderes se otorguen ajustados a las funciones del cargo.
2. En cuanto al sistema informático, la Sindicatura recomienda que se reduzca el número de superusuarios y usuarios genéricos, y se restrinjan las funciones a los usuarios que tengan la responsabilidad correspondiente. También recomienda que el acceso a las bases de datos de personal y de proveedores quede restringido solo al personal encargado de esas funciones.
3. La Sindicatura recomienda que se efectúen las correcciones contables necesarias, por ejemplo reconociendo los activos cedidos por la Generalidad y otras administraciones, reduciendo el saldo a cobrar por aportaciones de las que no hay compromiso futuro de consignación presupuestaria o eliminando provisiones por facturas antiguas que nunca han sido reclamadas.

4. En relación con la contratación, la Sindicatura recomienda que FMB efectúe los cambios oportunos que contribuyan a mejorar todo el proceso, de modo que se garantice una adecuada segregación de funciones en la entidad y se permita la concurrencia en igualdad de condiciones a todos los posibles licitadores.

#### **4. TRÁMITE DE ALEGACIONES**

De acuerdo con la normativa vigente, el proyecto de informe de fiscalización fue enviado el 16 de noviembre de 2015 a la presidenta de FMB para cumplir el trámite de alegaciones.

##### **4.1. ALEGACIONES RECIBIDAS**

El escrito de alegaciones presentado por FMB a la Sindicatura de Cuentas, con registro de entrada número 4964, de 1 de diciembre de 2015, se reproduce literalmente a continuación:<sup>15</sup>

Sra. D<sup>a</sup> Maria Àngels Servat Pàmies  
Síndica  
Sindicatura de Cuentas de Cataluña  
Av. Litoral 12-14  
08005 Barcelona

Barcelona, 1 de diciembre de 2015

Muy Señora nuestra:

Le adjuntamos informe de alegaciones en respuesta a la comunicación recibida el pasado 16 de noviembre referente al proyecto de informe de fiscalización núm. 25/2013-F, correspondiente a la empresa Ferrocarril Metropolità de Barcelona, SA.

Muy atentamente,

Enric Cañas Alonso  
Consejero Delegado

---

15. El escrito original estaba redactado en catalán. Aquí figura una traducción al castellano del mismo.

## A LA SINDICATURA DE CUENTAS DE CATALUÑA

Enric Cañas Alonso, en su calidad de Consejero Delegado de la sociedad FERROCARRIL METROPOLITÀ DE BARCELONA, SA, con NIF A-08005795, con domicilio social en la calle 60, núm. 21-23, sector A de la Zona Franca de Barcelona, según acredita mediante escrituras de nombramiento y delegación de facultades otorgadas ante el notario de Barcelona, Don Ricardo Ferrer Marsal, el día 17 de diciembre de 2015, con los núm. 2.196 y 2.197, respectivamente, de su protocolo.

### MANIFIESTO:

Que el día 16 de noviembre de este año ha sido notificada a esta sociedad la comunicación de la Sindicatura de Cuentas de Cataluña que adjunta el **proyecto de informe de fiscalización núm. 25/2013-F**, correspondiente a la empresa Ferrocarril Metropolità de Barcelona, SA, ejercicio 2012, revisado por el Pleno de la Sindicatura, al efecto de presentar alegaciones, si procede.

Que una vez examinado por esta sociedad, y dentro del plazo establecido, se considera oportuno formular las siguientes

### ALEGACIONES

**PREVIA.-** De entrada, debemos expresar que, efectivamente y tal y como se desprende de las conclusiones del proyecto de informe de fiscalización, Ferrocarril Metropolità de Barcelona, SA ha estado a la absoluta disposición de la Sindicatura, con plena actitud de colaboración y total transparencia, en aras de facilitar en todo momento la intervención.

Por lo tanto y después de la exhaustiva fiscalización llevada a cabo, el reconocimiento que en este sentido se expresa en el proyecto de informe nos congratula y nos anima a continuar en la línea de máxima exigencia, mejora continua y modernización que informa la gestión de esta sociedad.

A pesar de la valoración positiva general que la formulación de las cuentas anuales de la sociedad merece para la Sindicatura, queremos hacer unos comentarios a algunas de las observaciones expresadas en el proyecto de informe, a fin de aclarar, completar o complementar lo que allí se manifiesta, reiterando una vez más nuestra disposición a facilitar a la Sindicatura la información o la práctica de las diligencias de fiscalización o comprobación que considere oportunas, adicionalmente a toda la labor ya realizada.

En este sentido creemos conveniente matizar la manifestación del último apartado del punto 1.2.3 del proyecto de informe ("*Hechos posteriores relativos a la financiación de la actividad*") relativo a la operación financiera que se firmó el día 6 de noviembre de 2014 y que tenía como objetivo, además de la refinanciación de la deuda 2009-2013, el saneamiento financiero para los años 2014-2016. Esta operación financiera se formalizó entre un sindicato de bancos españoles y Ferrocarril Metropolità de Barcelona, SA, como prestataria. El AMB y Transports de Barcelona, SA eran partes obli-

gadas y el garante de la operación no era la ATM, sino el Ayuntamiento de Barcelona y, en más puridad, una parte de las aportaciones corrientes de este a la ATM.

No obstante, y como no puede ser de otro modo, Ferrocarril Metropolità de Barcelona, SA toma buena nota de las recomendaciones que respecto a los puntos concretos de mejora sugiere la Sindicatura de Cuentas de Cataluña, a fin de adoptarlas e implementarlas ordenadamente, así como también aquellas otras sugerencias que han surgido en el curso de la intervención.

#### **PRIMERA.- Comentarios a las observaciones en relación con el control interno**

##### **A) Comentario a la observación 1**

Cada año, y así se hizo en el año 2012, aparte de las cuentas anuales, se han cumplimentado y enviado todos los requerimientos de información que se nos han hecho (presupuestos y endeudamiento).

##### **B) Comentario a la observación 2**

Aunque los apoderamientos solo se otorgan por parte del consejero delegado a quien corresponde y con las facultades adecuadas a las funciones inherentes al cargo, Ferrocarril Metropolità de Barcelona, SA, de acuerdo con las recomendaciones de la Sindicatura, está llevando a cabo una completa revisión al respecto, para ajustar el alcance de dichas facultades, siempre que proceda, así como de las limitaciones y umbrales económicos ya existentes, a fin de ampliar y generalizar los supuestos de actuación mancomunada.

##### **C) Comentario a la observación 3**

La precariedad económica que ha gravitado sobre la actividad de Ferrocarril Metropolità de Barcelona, SA de los últimos años, ampliamente comentada, nos ha volcado a la necesidad de crear usuarios genéricos para que empleados que desempeñan determinadas funciones no críticas y que acceden a información no sujeta a requerimientos de trazabilidad y/o confidencialidad, puedan utilizar un único usuario, usuario que pasamos a llamar usuario genérico por contraposición al usuario nominal que identifica a un único empleado. Este hecho ha permitido contener los costes de estos sistemas pero, por otro lado, ha dificultado y complicado la gestión de usuarios y perfiles. Este hecho es lo que nos ha llevado a la situación actual y, inevitablemente, a las consideraciones de la Sindicatura. De hecho, cuando se habla de superusuarios, estos no son más que usuarios genéricos dedicados a tareas de administración técnica del *software*.

Las consideraciones de la Sindicatura reflejadas en el proyecto de informe pueden ser agrupadas en base a las problemáticas originadas por la existencia de los superusuarios y usuarios genéricos en los sistemas de Finanzas, Logística y Nóminas. No obstante, a sugerencia de la Sindicatura durante la fiscalización iniciamos inmediatamente algunas acciones a fin de eliminar o minimizar gran parte de las consecuencias del hecho de disponer de estos tipos de usuarios en los sistemas informáticos.

En lo referente a los llamados superusuarios estamos en proceso de reducir el número de usuarios de los sistemas de Finanzas, Logística y Nóminas, a 5 como máxi-

mo, poniendo en marcha un refresco periódico de contraseñas para incrementar la seguridad en el acceso a estos sistemas. Además, se habilitará un procedimiento de supervisión de la actividad de estos superusuarios y se actualizará el listado de las personas que realmente acceden para hacer tareas de administración mediante el uso de dichos superusuarios.

En relación con los usuarios genéricos y para aquellas funciones importantes que menciona el proyecto de informe (modificación de la base de datos de personal, entrada de datos en el sistema de control horario, asignación de horas extras u horas de presencia y modificación de la base de datos de proveedores) ya se han realizado varias acciones para minimizar estas situaciones y durante 2016 se eliminarán todos los accesos con usuario genérico para estas funciones importantes. De cara a optimizar los recursos disponibles no tenemos más remedio que mantener los usuarios genéricos, si bien en aquellas funciones que no sean sensibles a nivel de seguridad.

## **SEGUNDA.- Comentarios a las observaciones económico-financieras**

### **A) Comentario a la observación 4**

4.1 El 23 de julio de 2004 se formalizó el contrato de arrendamiento operativo de 50 trenes de la serie 9.000, entre la ATM, Arrendadora Ferroviària, SA, y ALSTOM, para la Línea 9 que estaba previsto inaugurar en el año 2007.

El director general de Puertos y Transportes de la Generalidad de Cataluña, mediante escrito de 31 de mayo de 2005, requirió a la ATM para que los 50 trenes mencionados fuesen dotados de una preinstalación para equipos embarcados de señalización adicionales a los del ATC de la L-9, a fin de que los trenes fuesen aptos para circular en las líneas convencionales del resto de la red de Metro.

En fecha 3 de abril de 2006 el Consejo de Administración de la ATM, visto el retraso que se estaba produciendo en la ejecución de las obras de infraestructura de la Línea 9, vista la próxima entrega de los primeros trenes de la serie 9.000, y dado el interés de Ferrocarril Metropolità de Barcelona, SA en poder disponer de trenes adicionales a los que ya están operando para reforzar y mejorar el servicio de algunas líneas convencionales, acuerda autorizar a su director general para que acuerde con Ferrocarril Metropolità de Barcelona, SA la cesión temporal a favor de esta de la posesión y explotación de los trenes suministrados por ALSTOM, entendiéndose que Ferrocarril Metropolità de Barcelona, SA estaba facultada para equipar estos trenes con los equipos de señalización complementarios que fueran necesarios, para su circulación por líneas convencionales de la red de Metro.

En fecha 5 de septiembre de 2006 se firma la Adenda I al Contrato marco y de arrendamiento original, que entre otras cuestiones regula las modificaciones técnicas de los trenes anteriormente mencionadas y que había solicitado formalmente la Dirección General de Transporte Terrestre de la Generalidad de Cataluña, así como un nuevo calendario de entrega de los trenes como consecuencia de las modificaciones técnicas introducidas.

En fecha 29 de marzo de 2007 IFERCAT comunica formalmente a la ATM que el calendario de entrega de trenes previsto en la Adenda I del Contrato de arrendamiento operativo no se adecua a la disponibilidad prevista de la infraestructura de la Línea 9.

El 26 de septiembre de 2007 ALSTOM y ATM después de meses de negociación, firman un preacuerdo que, entre otros, aprueba un nuevo calendario de entrega de los últimos 16 trenes (retrasándolos más de un año respecto al anterior calendario de la Adenda I) al objeto de adaptar el calendario a la disponibilidad de la Línea 9, según solicitó Ifercat.

Por todo ello, Ferrocarril Metropolità de Barcelona, SA a lo largo de este tiempo destinó los 34 primeros trenes entregados de la serie 9.000 de ALSTOM a reforzar el servicio de algunas líneas y a sustituir los trenes de la Línea 4, que estaban cercanos a su obsolescencia técnica y económica. Por este motivo, estos trenes eran igualmente necesarios para renovar y ampliar el servicio de las líneas convencionales del Metro de Barcelona, y por lo tanto la utilización de los 34 trenes de la serie 9.000 de ALSTOM para este objetivo no ha supuesto ningún incremento del coste para el sistema de transporte, ya que si no, se habrían tenido que comprar igualmente por parte del operador.

En este sentido se sustituyeron los 25 trenes de la serie 1.000 de la Línea 4, que estaban muy cercanos a su obsolescencia técnica. Estos 25 trenes fueron reemplazados por 10 trenes de la serie 9.000 de ALSTOM y 15 trenes de la serie 2.000 de la Línea 2. Adicionalmente, se reforzó el servicio de la Línea 3 destinándole 4 trenes adicionales en hora punta de la serie 9.000, y se reemplazaron los 15 trenes de la Línea 2 que habían ido a parar a la Línea 4 con los nuevos trenes de la serie 9.000. Finalmente se reforzó el servicio actual de la Línea 2 con 5 trenes adicionales (de la serie 9.000) respecto a la oferta anterior (pasando de 19 a 24 trenes en hora punta).

4.2 Respecto a estos seis trenes de S.9000 adquiridos mediante arrendamiento financiero en 2009 con aprobación de la ATM, está prevista su activación en este ejercicio 2015. Desde el mes de julio, ya disponemos de las aprobaciones técnicas para circular sin pasaje. Solo queda pendiente completar la facturación de algunos equipamientos. Estos trenes entrarán en servicio comercial en el tramo I de la Línea 9, entre la T-1 del Aeropuerto de El Prat y la Zona Universitaria de Barcelona, el próximo febrero.

#### **B) Comentario a la observación 5**

El tratamiento contable aplicado uniformemente a lo largo de los años por parte de Ferrocarril Metropolità de Barcelona, SA, se basa en los siguientes fundamentos:

Tal y como se refleja en la Memoria y dado que las actas de entrega de obra no definen con claridad el título jurídico bajo el cual Ferrocarril Metropolità de Barcelona, SA recibe los activos, hay una incertidumbre en relación con los títulos y condiciones en cuyo mérito esta sociedad utiliza la infraestructura financiada y de propiedad de otras administraciones y, por lo tanto, también en relación con que esta utilización sea irrevocable e incondicional.

Como consecuencia de lo anterior y de la diversidad de infraestructuras que compone la red, no se puede hacer una estimación fiable del valor del eventual derecho de uso ni del gasto anual asociado. En este sentido no se dan las condiciones previstas para el registro de activos intangibles de acuerdo con la norma segunda de la Resolución 28/5/2013 del ICAC sobre el inmovilizado intangible, la cual recopila la normativa aplicable desde la aprobación del Plan general de contabilidad de 2007.

No hay constancia documental de los actos jurídicos que hayan soportado la preceptiva baja en el inventario de bienes y la preceptiva baja contable en el inmovilizado de las administraciones públicas que han financiado estas inversiones, ni tampoco de que hayan reducido sus valores de coste por el importe de la carga que pudiera suponer la cesión del eventual derecho de uso a Ferrocarril Metropolità de Barcelona, SA. En todo caso, estos eventuales activos no serían generadores de flujos de efectivo (Orden EHA/733/2010).

Aunque no es aplicable a las sociedades españolas no cotizadas, es de reseñar que la normativa internacional (NIC 38, 44) da la alternativa de atribuir a los eventuales activos subvencionados solo un valor simbólico o cero.

De todo ello y concretamente de esta opinión contable, coincidente con la de nuestro auditor, entendemos que no resulta ningún incumplimiento de la normativa.

### **C) Comentario a la observación 6**

El Consejo de Administración de la ATM de fecha 13 de julio de 2012 aprobó el Contrato-Programa AGE-ATM para la financiación del transporte regular de viajeros de Barcelona del ejercicio 2012 y regularización del ejercicio 2011. En días posteriores las tres administraciones consorciadas aprobaron respectivamente los compromisos económicos que se derivaban del Contrato-Programa AGE-ATM 2011-2012.

El C-P 2011-2012 preveía unas necesidades netas a subvencionar de los diferentes operadores. En el caso de TMB estas necesidades ascendían a 798,093 Millones €, y preveían una cifra de endeudamiento de 166,817 Millones € para los dos años, derivados de las necesidades no cubiertas por las aportaciones previstas de las administraciones.

El 20 de diciembre de 2012 el consejero de Territorio y Sostenibilidad dictó una resolución para aprobar las medidas para la retención de los saldos presupuestarios necesarios para poder dar cumplimiento al objetivo de estabilidad presupuestaria. En el caso de la ATM se produjo una retención de crédito de las aportaciones del año 2012 de la Generalidad de Cataluña por un importe de 27,0 Millones €.

A fin de poder dar cobertura a las necesidades aprobadas por el C-P 2011-2012, el Consejo de Administración de la ATM celebrado el día 16 de enero de 2013 amplió la autorización de endeudamiento a Ferrocarril Metropolità de Barcelona, SA por un importe máximo equivalente a la referida cantidad, y eso implicaba que aunque no hubiera los recursos de las administraciones, no se modificaban las necesidades a subvencionar de TMB para el año 2012, y que las administraciones ampliaban las autorizaciones de endeudamiento del operador, cuya devolución deberá añadirse a las necesidades de los futuros contratos-programa a suscribir entre la ATM y la AGE.

Finalmente, siendo que las necesidades a subvencionar de TMB del C-P 2011-2012 fueron inferiores a las previstas, por un importe de 16,832 Millones €, la falta de financiación adicional necesaria otorgada a Ferrocarril Metropolità de Barcelona, SA por parte de la ATM se redujo de 27,0 a 10,168 Millones €.

La ATM recoge en su presupuesto interno y en sus cuentas las aportaciones que recibe de las administraciones y el reparto de estos recursos entre los diferentes operadores del sistema; por lo tanto, la ATM no incluye en sus cuentas las necesidades aprobadas a los operadores a través del C-P, y que se cubren vía autorizaciones de endeudamiento, que la propia ATM ha aprobado, tal y como prevé el C-P firmado.

Por este motivo, en las cuentas anuales de la ATM no se ven reflejados los 10,168 Millones € de necesidades de Ferrocarril Metropolità de Barcelona, SA cubiertas vía endeudamiento adicional aprobado por la ATM, ni tampoco el resto de las necesidades del C-P 2011-2012 de TMB que se han financiado vía autorizaciones de endeudamiento de la ATM y que, según la liquidación del C-P, aprobada por la ATM y la Comisión de Seguimiento, ascienden a un total de 168,494 Millones €, dentro de los cuales hay los 10,168 Millones € derivados de la menor aportación de la Generalidad de Cataluña a la ATM.

Las cuentas anuales de Ferrocarril Metropolità de Barcelona, SA deben reconocer en el activo la totalidad de las necesidades a subvencionar devengadas en el ejercicio 2012 y que no han sido cubiertas a través de aportaciones presupuestarias de la ATM, ya que el C-P firmado y los diferentes acuerdos tomados por el Consejo de Administración de la ATM le garantizan la cobertura total de las necesidades a subvencionar aprobadas, y el compromiso de que las administraciones tendrán que asumir, en los futuros C-P, este endeudamiento y su coste financiero, tal y como recogen los diferentes acuerdos tomados por el Consejo de Administración de la ATM.

Como consecuencia de la firma, en fecha 5.11.14, de los convenios de financiación entre las administraciones públicas y la ATM y del Contrato Programa entre la ATM, Ferrocarril Metropolità de Barcelona, SA y Transports de Barcelona, SA, en la misma fecha, y del contrato financiero entre los bancos y Ferrocarril Metropolità de Barcelona, SA, de 6.11.14, las administraciones reconocieron todas las necesidades no cubiertas en los CP 2009-2010, 2011-2012 y 2013, que irán pagando a medida que se amortice el crédito sindicado hasta 2031.

#### **D) Comentario a la observación 7**

La política mantenida antiguamente por FMB respecto a las previsiones de facturas eléctricas no recibidas en concepto de electricidad, y no reclamadas por el proveedor, fue la de mantenerlas como mínimo durante los cinco años posteriores a los de su afectación. Hay que señalar que en este intervalo de tiempo se produjeron una serie de sucesivos acontecimientos y cambios, que provocaron el mantener una política de prudencia para garantizar el correcto control del gasto eléctrico contabilizado:

- aplicación de la liberalización del mercado eléctrico en el establecimiento de nuevos contratos de suministro eléctrico para FMB,
- cambio en la adjudicación de los proveedores eléctricos de alta y baja tensión,
- cambio en los sistemas de facturación de los proveedores,
- adjudicación de forma diferenciada al servicio de distribución respecto al de comercialización.

Todo ello desencadenó que las facturas mensuales no llegasen en tiempo y calendario, y había que provisionar, ante el criterio de la prudencia contable, el consumo eléctrico pendiente de facturar, así como aquellos consumos diferenciales entre la facturación del comercializador y la del distribuidor, cuando se producían.

Adicionalmente, en cada cambio de proveedor, la anterior empresa eléctrica formalizaba la liquidación de todos los conceptos y consumos que a su entender estaban pendientes de facturar; esta exigencia nunca era inmediata y directa, y eso obligaba a provisionar cualquier diferencial de consumo y mantenerlo vivo un tiempo prudencial.

A modo de resumen, la evolución en la contratación eléctrica para la alta tensión fue como sigue, en los siguientes intervalos contractuales:

- *Enero 2006 a mayo 2007:*  
Endesa Energía, SAU
- *Junio 2007 a mayo 2009, primer contrato con precio de mercado liberalizado:*  
Gas Natural Comercializadora, con factura única para la distribución y comercialización
- *Prórroga junio 2009 a octubre 2009:*  
Gas Natural Comercializadora, con factura única para la comercialización y distribución.
- *Noviembre 2009 a Mayo 2010:*  
Gas Natural Comercializadora SA, como empresa comercializadora  
ENDESA Distribución Eléctrica, SLU, como empresa distribuidora
- *Junio 2010 a diciembre 2010:*  
ATEL ENERGIA, SA, como empresa comercializadora  
ENDESA Distribución Eléctrica, SLU, como empresa distribuidora
- *Enero 2011 a diciembre 2011:*  
ALPIQ ENERGIA ESPAÑA, SAU, como empresa comercializadora  
ENDESA Distribución Eléctrica, SLU, como empresa distribuidora
- *Enero 2012 a diciembre 2012:*  
ALPIQ ENERGIA ESPAÑA, SAU, como empresa comercializadora  
ENDESA Distribución Eléctrica, SLU, como empresa distribuidora

A partir de 2013, el suministro de alta tensión para la comercializadora pasó a ser con Gas Natural Comercializadora, SA, y la distribución con ENDESA Distribución, SLU, situación que se reprodujo nuevamente con un nuevo contrato para 2014.

Así, pues, en el cierre contable a 31/12/2012, existía un importe vivo de 2,19M de euros provisionados por facturas eléctricas pendientes de formalizar por parte de los proveedores, correspondientes a los ejercicios 2006 a 2011. De estos, se consideró apropiado regularizar 1,87 M de euros en el ejercicio 2013, correspondientes a importes ya prescritos de los ejercicios 2006 a 2010, una vez analizada y descartada su posible reclamación por parte del proveedor; existía una partida de 0,32 M de euros correspondientes a 2011, que a 31/12/2013 todavía no había prescrito y se consideraba viva. Una vez estabilizado el marco regulador, decidimos en 2013 mantener vigentes las provisiones de consumos eléctricos no facturados a un máximo de tres años.

#### **E) Comentario a la observación 8**

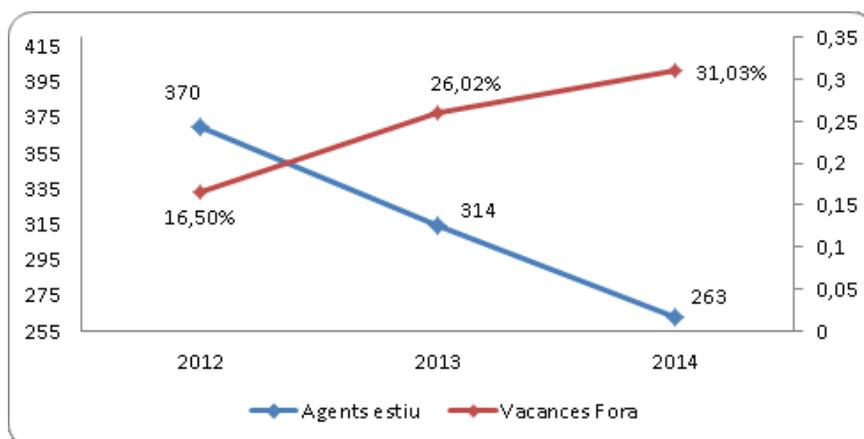
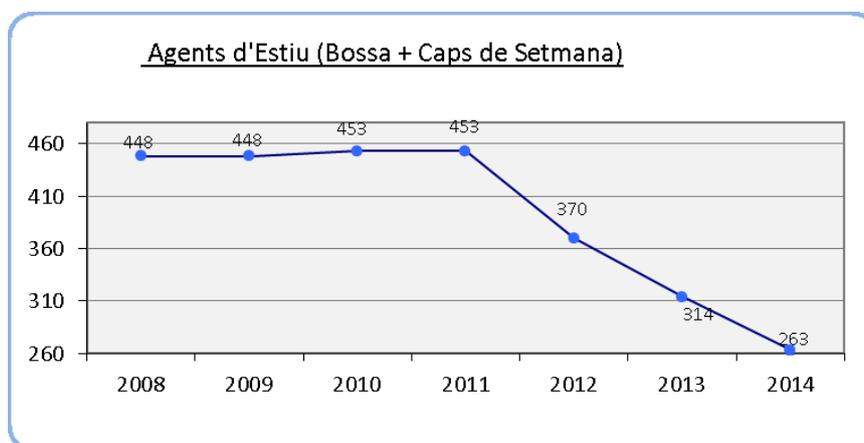
En relación con la aplicación del acuerdo de personal de 5 de diciembre de 2012, por el que se amplía el período de disfrute de las vacaciones en un mes más a cambio del pago de 1/14 parte del salario base y antigüedad en 2015, hay que decir que:

1.- A todos el trabajadores y trabajadoras de FMB se les quitó la parte correspondiente de la extra de Navidad de 2012.

2.- El acuerdo mencionado fue una medida llevada a la práctica en toda su amplitud, que implicó un cambio organizativo muy importante, que permitió ampliar el período de disfrute de las vacaciones de todo el personal de Metro.

3.- Sobre todo fue una medida eficiente desde el punto de vista económico y operativo, ya que redujo el número de efectivos necesarios para las contrataciones de verano, en número de personas, y permitió a la vez garantizar el servicio durante el período de vacaciones 2013 y 2014.

En los gráficos adjuntos se puede visualizar la reducción del número de empleados contratados durante el período en que se aplicó el acuerdo señalado y, a la vez, el incremento de personas que disfrutaron de las vacaciones fuera de verano, actuaciones que permitieron el mantenimiento del servicio previsto durante el verano 2013 y 2014.



4.- Por otro lado, hay que tener en consideración que la medida fue adoptada en un momento de alta conflictividad laboral, con la presión social y el impacto económico que representan las huelgas de Metro en la ciudad de Barcelona, ya que es el medio de transporte más utilizado para ir al trabajo y en días laborables se hacen alrededor de 1,2 millones de desplazamientos, lo que supone que el impacto de las huelgas sea muy negativo para la ciudad.

La aplicación del RDL 20/2012 supuso la convocatoria de 7 huelgas y desde el Departamento de Trabajo de la Generalidad de Cataluña se instó a las dos partes, en siete ocasiones, con el objetivo de llegar a un acuerdo y así parar la conflictividad. El llamado “acuerdo de vacaciones” firmado el 5 de diciembre de 2012, supuso:

- a) Implementar una medida organizativa importante que permitió garantizar el servicio previsto durante el verano 2013 y 2014.
- b) Permitted neutralizar a los trabajadores el impacto económico de la pérdida de la paga de Navidad y a la empresa aplicar una medida organizativa eficiente, económica y organizativamente hablando. Su importancia queda más patente todavía cuando el hecho de no poder alargar el acuerdo durante el año 2015 ha tenido un impacto en la contratación de personal de verano, generando la necesidad de ampliar la contratación en 91 agentes, con el correspondiente coste.
- c) El final del conflicto laboral.

### **TERCERA.- Observaciones de contratación administrativa**

#### **A) Comentario a la observación 9**

1.- Dada su naturaleza jurídica, la actividad contractual en Ferrocarril Metropolità de Barcelona, SA se rige por la Ley 31/2007, de 30 de octubre, sobre procedimientos de contratación en los sectores del agua, la energía, los transportes y los servicios postales y, en aquello que no esté sujeto a esa norma, se somete a las Instrucciones internas de las que se ha dotado, en cumplimiento de lo dispuesto en el artículo 191, b) del Real decreto legislativo 3/2011 por el que se aprueba el Texto refundido de la Ley de contratos del sector público (en adelante TRLCSP). Eso es así de acuerdo con la Disposición adicional cuarta de la Ley 31/2007, en relación con la Disposición adicional octava del TRLCSP.

En cuanto a los contratos cuyo valor sea inferior a los umbrales fijados por la Ley 31/2007, así como para los contratos expresamente excluidos por razones objetivas, les será de aplicación la normativa que resulta de dichas Instrucciones internas, que ya incorporan los principios generales del TRLCSP y, en lo no expresamente previsto, les serán de aplicación las disposiciones generales de esta norma, en aquello que sea menester y, en todo caso, de aplicación.

2.- Estas Instrucciones internas, que regulan con carácter general los procedimientos de contratación, junto con las oportunas referencias normativas antes mencionadas, están convenientemente publicadas en el Perfil del Contratante de la sociedad, con lo cual están a disposición de todos aquellos interesados en participar en las licitaciones que convoque la sociedad, dando así cumplimiento al principio de publicidad.

3.- El procedimiento empleado para cada licitación en concreto, junto con toda la información relativa al contrato en particular, como por ejemplo el precio, los plazos, la clase y el importe de las garantías, las prórrogas o cualquier otra condición que eventualmente se pueda establecer, es definido por parte de la Mesa de Contratación, órgano técnico de asesoramiento y preparación de las licitaciones en función del objeto concreto de la licitación, el importe y cualquier otra circunstancia particular que concurra.

4.- Todo esto tiene su plasmación en los pliegos de condiciones generales, condiciones particulares y condiciones técnicas, documentos todos ellos definitorios y reguladores de cada licitación en particular y que son los que están a disposición de los eventuales interesados, previa la publicación de los anuncios de la convocatoria en el Perfil del Contratante y en los diarios oficiales, cuando procede, con lo cual quedan absolutamente garantizados los principios generales de publicidad, concurrencia, transparencia y confidencialidad que informan la contratación pública.

5.- Hay que decir que, para conocimiento interno de sus empleados, Ferrocarril Metropolità de Barcelona, SA dispone y publica en su intranet unos manuales explicativos de carácter didáctico, con la finalidad de que aquellos tengan un conocimiento básico sobre los principios generales de la contratación pública a los que está sometida la empresa.

En ningún caso hay que confundir estos manuales o procedimientos internos dirigidos a los empleados, con las Instrucciones internas antes mencionadas que, junto con los pliegos de condiciones referidos en concreto a cada licitación, son los documentos que, a efectos de la contratación pública, tienen trascendencia externa respecto al cumplimiento de los principios antes señalados, siempre garantizados y en ningún caso negligidos.

Por consiguiente, con la publicación en el Perfil del Contratante de las Instrucciones internas y de las referencias normativas de aplicación a Ferrocarril Metropolità de Barcelona, SA, relativas a la contratación pública, junto con la publicación de los pliegos de condiciones relativos a cada convocatoria de licitación, tanto en el referido Perfil del Contratante como en los diarios oficiales, cuando procede, queda suficientemente garantizado el cumplimiento de los principios generales informadores de la contratación pública por parte de esta sociedad.

#### **B) Comentario a la observación 10**

Los órganos de dirección de Ferrocarril Metropolità de Barcelona, SA, son los que aprueban las Instrucciones internas y las ulteriores modificaciones que se introduzcan. La versión que consta publicada en el Perfil del Contratante, y por lo tanto única, que pueden consultar todos los eventuales licitadores, es obviamente la que está vigente en cada momento y, por ende, es de aplicación.

No obstante y siguiendo la sugerencia indicada en el informe, hemos procedido a introducir la referencia del órgano concreto que aprueba tanto las Instrucciones internas como las actualizaciones, y la fecha en que se ha llevado a cabo.

#### **C) Comentario a la observación 11**

1.- Discrepamos de la manifestación de la correlativa observación cuando expresa que *“las fórmulas utilizadas para valorar las ofertas económicas contravienen la preponderancia que deben tener los criterios objetivos obtenidos mediante fórmulas, tal como establece la LCSP”*.

2.- Recordamos que el artículo 61 de la Ley 31/2007, de 30 de octubre, sobre procedimientos de contratación en los sectores del agua, la energía, los transportes y los

servicios postales, y el artículo 150 del TRLCSP hacen referencia, respectivamente, a los criterios de valoración de las ofertas, tanto para el supuesto en que haya un único criterio de adjudicación, que necesariamente debe ser el precio más bajo, como para el caso en que haya varios criterios, en que la adjudicación debe recaer en la oferta económicamente más ventajosa.

Por otro lado, los criterios de valoración se podrán aplicar en función de cifras o porcentajes mediante la aplicación de fórmulas, lo que llamaríamos valoración objetiva y mediante un juicio de valor, lo que denominaríamos valoración subjetiva. Evidentemente, uno de los criterios que indefectiblemente tiene carácter objetivo y debe ser valorado mediante una fórmula es el precio, tanto si es el único como si concurre con otros.

3.- Lo que en la correlativa observación se menciona como “oferta económica” no constituye otra cosa que la referencia al precio ofertado por los licitadores que, siempre y en todo caso, es valorado mediante la aplicación de una fórmula que permite ponderar adecuadamente la propuesta más baja.

En este sentido, la evolución de los criterios jurisprudenciales emanados tanto de las juntas y tribunales administrativos de contratación como de los tribunales jurisdiccionales, especialmente desde las modificaciones que dieron lugar al TRLCSP del año 2011, ha hecho que, a la hora de valorar las ofertas económicas, es decir el criterio precio, hayamos ido siguiendo dichos criterios en el sentido de emplear fórmulas neutras con la finalidad de que distorsionen lo mínimo posible la ponderación fijada en los pliegos de condiciones.

Así ya hemos incorporado en nuestra sistemática nuevas fórmulas de ponderación, más lineales, evitando fórmulas polinómicas, que permiten que la valoración del criterio precio sea más proporcional, en función del grado de dispersión de las ofertas, evitando establecer umbrales de saciedad o valorar ofertas en función de bajas medias y no en función de las mayores bajas. Con ello se pretende eliminar posibles distorsiones en la ponderación que, o bien porque las diferencias de precio son pequeñas, o bien porque son elevadas, se pueden producir en el momento de otorgar la puntuación a las ofertas.

4.- No queremos dejar de mencionar que esta preponderancia que señala el art. 150.2 del TRLCSP no se prevé para aquellas licitaciones convocadas al amparo de la Ley 31/2007, ya que el mencionado artículo 61 no hace ninguna referencia al tema. Es oportuno señalar que las directivas europeas tampoco hacen ninguna referencia a ningún tipo de preponderancia de unos criterios sobre los otros.

5.- Respecto a la discrecionalidad a la que se hace referencia, de acuerdo con la doctrina plenamente consolidada de los tribunales administrativos de contratación así como de los jurisdiccionales, los órganos de contratación disponen de la denominada discrecionalidad técnica en la apreciación de las cuestiones sujetas a juicio de valor, hasta el punto de que no pueden ser objeto de consideración jurídica.

Evidentemente, los pliegos de condiciones han de establecer los criterios en base a los cuales se valoren las ofertas y los baremos que respectivamente se les atribuyan y, si procede en función del objeto y otras circunstancias concurrentes, los subcriterios y subbaremos, y así lo hace Ferrocarril Metropolità de Barcelona, SA.

Dicho eso, no se puede obviar el margen de discrecionalidad técnica que ampara a los expertos en cuanto a la valoración de los criterios cuya valoración depende de un juicio de valor que, obviamente sin caer en la arbitrariedad, permite que, partiendo de un criterio y una puntuación básicos, otorguen las puntuaciones que consideren oportunas, dando por sentado que se cumplirán las formalidades jurídicas, habrá motivación y esta será racional y razonable.

En definitiva, siempre que no se modifiquen los criterios previamente establecidos, no haya elementos que, de haberse conocido en el momento de la preparación de la oferta, hubiesen podido influir en esta y que el criterio no se haya adoptado teniendo en cuenta elementos que supongan algún efecto discriminatorio en perjuicio de algunos licitadores, circunstancias que en ningún caso se ponen de manifiesto en el informe en relación con los expedientes señalados, se debe respetar la discrecionalidad técnica y la libre apreciación que corresponde al órgano de contratación que tenga que hacer la oportuna valoración técnica.

#### **C) Comentario a la observación 12**

En los expedientes indicados, aunque todo el procedimiento de contratación se llevó a cabo de acuerdo con la normativa que les era de aplicación, desde la convocatoria hecha con la publicidad requerida hasta la pertinente comunicación del resultado de la adjudicación a los licitadores, no se efectuó la ulterior publicación formal de dicha decisión adjudicatoria.

Hay que decir que de los cuatro expedientes a los que se refiere la observación, uno de ellos se tramitó mediante procedimiento negociado sin publicidad con la finalidad de contratar un servicio de mantenimiento de alta especialidad tecnológica que solo podía ser prestado por el propio y en aquel momento único proveedor, ya que al mismo tiempo es el titular de la tecnología y del sistema preexistente en la Línea 9 de Metro.

Respecto a los otros tres expedientes, se trata de licitaciones convocadas mediante el sistema de clasificación propio del que dispone Ferrocarril Metropolità de Barcelona, SA junto con otros operadores ferroviarios, referidas a dos servicios y un suministro, muy particulares para el sector ferroviario con escaso número de candidatos y que, aunque dichas licitaciones se llevaron a cabo con pleno respeto a los principios de publicidad y libre competencia, no se publicaron formalmente las decisiones adjudicatorias resultantes más allá de las comunicaciones a los licitadores que obviamente sí se hicieron.

#### **D) Comentario a la observación 13**

Conforme a la doctrina civilista, un contrato es todo acuerdo de voluntades entre dos o más partes por el que se crean, modifican o extinguen relaciones de contenido obligacional; es decir, es un negocio jurídico bilateral dirigido a crear obligaciones. Los requisitos que deben concurrir son el consentimiento, el objeto y la causa de la obligación, a los cuales hay que añadir una forma determinada.

Por lo tanto, siempre y cuando concurren estos tres requisitos nos encontraremos ante una relación que, genéricamente, se puede calificar como contractual, sin per-

juicio del nombre bajo el cual esté formalmente identificado (convenio, contrato, acuerdo, pedido), ya que lo que es significativo y definitorio es la concurrencia de los elementos esenciales enumerados.

Otra cosa es la formalidad o formalismo que se exige para que las declaraciones de voluntades de las partes produzcan efectos jurídicos y que es, en definitiva, lo que proporciona visibilidad, ya que aquella voluntad se reconocerá por su manifestación externa. Pero es sabido que el formalismo no es jurídicamente indispensable con carácter absoluto aunque, no obstante la plena libertad de forma, sí recomendable a efectos de acreditar la eficacia y la publicidad de la relación obligacional.

En definitiva, y tal como expresa el Código Civil, para que una relación contractual quede perfeccionada es necesario el consentimiento, que es manifiesta para la concurrencia de la oferta y la aceptación sobre la cosa y la causa que deben constituir el contrato. Y es indiscutible que en una licitación, una vez efectuada la adjudicación y notificada esta al adjudicatario, la concurrencia del pedido que se hace llegar a ese con los pliegos de condiciones que han regido la correspondiente licitación, junto con la consiguiente aceptación por parte del referido adjudicatario, hace que la relación contractual entre las partes haya quedado perfeccionada y genere plena eficacia jurídica, aunque formalmente no se haya plasmado en un nuevo documento o no se haya elevado a público.

En definitiva, no compartimos la manifestación que expresa la observación que se comenta y que, en puridad, no es más que una "*contraditio in terminis*" ya que mientras por un lado reconoce la existencia y formalización de la relación contractual con el envío del pedido al adjudicatario, junto con el resto de la documentación que ha regido la licitación, lo cual da lugar al suministro o a la prestación del servicio por parte de aquel, por otro manifiesta que no se ha formalizado el correspondiente contrato, cuando lo que se expresa en primer lugar no es más que una de las formas de solemnizar la repetida relación contractual entre las partes.

Pero en cualquier caso y en relación con los expedientes enumerados, la Sindicatura no pone en duda o, por lo menos, no hace ninguna observación respecto a la falta de perfección y eficacia del contrato.

#### **E) Comentario a la observación 14**

##### **1.- Referencia a la modificación contractual**

Tal y como se refleja en el proyecto de informe de fiscalización, en el pliego de condiciones que regía la licitación para contratar el suministro de energía se preveía una penalización para un consumo inferior al 70% y otra para un consumo superior al 130%.

Este tipo de penalizaciones en caso de desviación superior al 30% del consumo se prevén con carácter general en los pliegos de este tipo de licitaciones, si bien respecto a Ferrocarril Metropolità de Barcelona, SA, sabemos que se trata de supuestos prácticamente improbables de acuerdo con nuestra experiencia (cabe decir que en las últimas décadas nunca hemos tenido desviaciones de consumo superiores al 4-

5%). No obstante, nuestra experiencia nos indica que incluir estos tipos de cláusulas ayuda a los licitadores a reducir los precios ofertados, ya que el hecho de eliminar incertidumbres les permite fijar coberturas. Por lo tanto, es un tipo de cláusula que, con la finalidad de buscar siempre la máxima eficiencia económica, se introduce a fin de obtener precios más ajustados y competitivos.

Entendemos que no hay incumplimiento de los principios de concurrencia, transparencia e igualdad de trato, atendiendo a que la modificación a la que se hace referencia en ningún caso puede ser considerada como sustancial ya que no altera las bases de la licitación ni tampoco la esencia de la valoración económica, ya que se refiere a un aspecto no trascendente del contrato por cuanto es una penalización improbable. En definitiva, la modificación de la penalización se hace al alza solo en el caso de consumo inferior al 70% y la elimina en caso de consumo superior al 130%, con lo cual se mantiene el equilibrio previsto en los pliegos, para el improbable caso en que se tenga que aplicar.

## **2.- Referencia al contrato de cesión de espacios**

Después del proceso de licitación pertinente, en el mes de diciembre de 2008 se firmó el contrato con quien había resultado adjudicatario y que tenía por objeto, básicamente, la cesión de espacios con la finalidad de explotarlos publicitariamente, con las condiciones económicas que se derivaban de dicha licitación.

Poco tiempo después se hizo patente que la gravísima crisis económica también afectaba al sector publicitario, con una gran disminución de la inversión en este sector que, según todos los expertos y hasta el año 2013, ha supuesto una reducción constante del 57,5 %.

Como es sabido, los ingresos que se obtienen por esta actividad accesoria a la propia del transporte público de viajeros complementan los que se obtienen por vía tarifaria y permiten reducir la subvención que aportan las administraciones y, en definitiva, la dependencia de los fondos públicos. En todo caso, esta visión es la que impera en nuestra actividad.

En cuanto al contrato de referencia, la incertidumbre respecto al alcance temporal de la grave crisis y la necesidad de preservar la obtención de ingresos accesorios por parte de Ferrocarril Metropolità de Barcelona, SA que supusiera una disminución de la subvención, aconsejaron tomar la decisión de optar por la puntual novación modificativa del contrato frente a la alternativa de resolverlo y convocar una nueva licitación, lo cual habría ocasionado una evidente pérdida de ingresos, como demostraban las experiencias de licitaciones convocadas por empresas parecidas, que previamente se analizaron, y que o bien resultaban desiertas o bien los niveles de ingresos que se ofertaban eran extremadamente bajos.

Se consideró que al optar por la concreta modificación contractual, adecuándola a la realidad económica, lo que creíamos que en ningún caso suponía una flagrante conculcación de los principios generales que informan la contratación pública, se evitaba penalizar la aportación pública, vía subvención para el transporte público, ya de por sí muy afectada por la crítica situación económica general, hasta el punto de que

no ha sido hasta muy recientemente que las administraciones públicas no han convenido en un plan de saneamiento financiero del sistema de transporte público en la región metropolitana de Barcelona.

**F) Comentario a la observación 15**

En relación con el expediente analizado, aunque el departamento promotor de la contratación del servicio hizo el encargo con los requerimientos que su naturaleza, condiciones e importe requerían, hay que decir que la secuencia del procedimiento se instrumentó con la formalidad documental adecuada una vez el encargo ya había sido cursado y convenientemente aceptado por su prestador.

Hay que decir que esta circunstancia no afectó, en ningún caso, a la corrección y a la bondad de la relación obligacional y jurídica entre las partes.

**G) Comentario a la observación 16**

1.- Ferrocarril Metropolità de Barcelona, SA ya ha implementado las medidas necesarias, modificando los procedimientos internos, para que en aquellos contratos por la adquisición de material codificado en el caso de que el importe sea inferior a 50.000.- euros, se separe la función preparatoria y proponente de la toma de decisión.

En este sentido, las gestiones previas y la propuesta de adjudicación son llevadas a cabo por el tramitador del Departamento de Aprovisionamientos y Logística y la decisión adjudicatoria la toma el Comité de Aprovisionamientos

2.- La normativa sobre contratación pública define el régimen de garantías y su exigencia en relación con las administraciones públicas, mientras que para los contratos que celebren los entes, organismos y entidades del sector público que no tengan la consideración de administraciones públicas, como es el caso de Ferrocarril Metropolità de Barcelona, SA, son los órganos de contratación los que deciden respecto a la exigencia o no de garantías, el carácter y la finalidad así como su cuantía, lo cual, evidentemente viene mediatizado por el objeto de la licitación, el precio, el procedimiento usado, haciendo que, como no puede ser de otro modo, se determine caso por caso.

Así pues, se da el caso de que en algún supuesto y concretamente para ciertos tipos de suministros muy específicos o recurrentes que en Ferrocarril Metropolità de Barcelona, SA se califican de material codificado, es decir, aquellos respecto a los cuales el Departamento de Aprovisionamientos gestiona un *stock* de material y su reposición en función del consumo, no se exige la prestación de garantías, dada la propia naturaleza del suministro y la no exigencia de obligatoriedad por el hecho de no ser una Administración pública.

**CUARTA.- Comentarios a las recomendaciones**

Como ya se ha dicho al comienzo de este escrito, Ferrocarril Metropolità de Barcelona, SA ha sido admitiente a las sugerencias y las recomendaciones que le han sido efectuadas por la Sindicatura desde el inicio de la intervención, implementando

aquellas medidas o actuaciones que por su sencillez era factible ejecutar de inmediato y tomando nota de aquello cuya adopción requiere de un tiempo prudencial para lograr, en definitiva, las mejoras que sugiere el proyecto de informe, y así:

1.- Se ha iniciado revisión de los apoderamientos otorgados para ajustar todavía más, en lo que sea posible, las respectivas facultades y los umbrales económicos que allí se determinan y a la vez tender a una mayor mancomunación para el ejercicio de dichas facultades.

2.- Nos remitimos a los comentarios que constan en la observación 3 en que, recogiendo las sugerencias de la Sindicatura durante la fiscalización, se describen las acciones ya iniciadas y las programadas para paliar la situación y reducir el número de licencias así como restringir aún más el acceso a determinadas bases de datos.

3.- Pese a haber expuesto, en la alegación correlativa a la observación 5, el motivo por el cual no hemos reconocido en nuestros activos los activos cedidos por la Generalidad y otras administraciones (en relación con el apartado 2.2.2 del proyecto de informe), debemos decir que esta decisión no depende de Ferrocarril Metropolità de Barcelona, SA, sino de las administraciones, lo que les obligaría a aumentar anualmente las subvenciones al servicio por importes muy significativos.

Por otro lado, las partidas relativas al apartado 2.2.5 del proyecto de informe, y que hemos justificado en la alegación a la observación 6, fueron reconocidas por las administraciones consorciadas e incluidas en todos los convenios, contratos y operaciones que se firmaron en noviembre de 2014, y en consecuencia serán devueltas periódicamente a Ferrocarril Metropolità de Barcelona, SA hasta el año 2031.

Finalmente, en relación con el apartado 2.2.16 del proyecto de informe y los comentarios de la alegación en la observación 7, hay que manifestar que después de la reflexión, hecha dada la liberalización del mercado, los cambios regulatorios y de sistemas de facturación de los proveedores, así como de la forma diferenciada de adjudicación del servicio de distribución respecto al de comercialización, durante el cierre del ejercicio 2013, se regularizó el importe correspondiente a los ejercicios prescritos 2006-2010.

4.- A día de hoy, Ferrocarril Metropolità de Barcelona, SA cuenta con varios órganos de contratación, unos de carácter técnico y otros de carácter decisorio debidamente protocolizados y procedimentados que garantizan absolutamente el correcto desarrollo de la actividad contractual con total respecto a los principios generales de publicidad, concurrencia, transparencia, confidencialidad, igualdad y no discriminación que informan la contratación pública.

Y por todo lo expuesto, solicitamos a la Sindicatura de Cuentas de Cataluña que tenga por hechas las precedentes alegaciones al proyecto de informe de fiscalización núm. 25/2013-F, correspondiente al ejercicio 2012 de la empresa Ferrocarril Metropolità de Barcelona, SA, a fin de que sean incorporadas a dicho proyecto.

Barcelona a 1 de diciembre de 2015

Enric Cañas Alonso  
Consejero Delegado

## 4.2. TRATAMIENTO DE LAS ALEGACIONES

Las alegaciones formuladas han sido analizadas y valoradas por la Sindicatura de Cuentas. Exceptuando las correcciones hechas en los apartados 1.2.3, 2.6.3 y 3.1, según se indica en la nota a pie de la página correspondiente, el texto del informe no se ha alterado porque se entiende que las alegaciones enviadas son explicaciones que confirman la situación descrita inicialmente o porque no se comparten los juicios que en ellas se exponen.

## 5. VOTOS PARTICULARES DE MIEMBROS DEL PLENO DE LA SINDICATURA

En la aprobación del presente informe por el Pleno de la Sindicatura el 15 de diciembre de 2015, se emitieron dos votos particulares, conforme a lo previsto en el artículo 12, apartados 2 y 3 de la Ley 18/2010, de 7 de junio, de la Sindicatura de Cuentas de Cataluña.

### 5.1. VOTO PARTICULAR DEL SÍNDICO DON JORDI PONS NOVELL

El síndico don Jordi Pons Novell emitió el voto particular que figura a continuación:<sup>16</sup>

El que suscribe, Jordi Pons Novell, síndico de la Sindicatura de Cuentas de Cataluña, en cumplimiento de lo establecido en la normativa vigente, vota en contra de la aprobación del informe *Ferrocarril Metropolità de Barcelona, SA, ejercicio 2012*.

Mediante la presentación de este voto particular, el síndico que lo suscribe hace constar los siguientes aspectos:

1. El apartado segundo del artículo 22 de la Ley 2/2012, de 29 de junio, de presupuestos generales del Estado para el año 2012, dispone que, durante el año 2012, *las retribuciones del personal al servicio del sector público no podrán experimentar ningún incremento respecto a las vigentes a 31 de diciembre de 2011, en términos de homogeneidad para los dos períodos objeto de la comparación, tanto por lo que respecta a los efectivos de personal como a la antigüedad del mismo.*

El legislador ha establecido de forma clara que la comparación entre las retribuciones abonadas en 2012 y las abonadas en 2011 debe realizarse en términos de homogeneidad para los dos períodos objeto de comparación, tanto respecto a los efectivos de personal como a su antigüedad.

El Dictamen 59/09, de 11 de septiembre de 2009, de la Abogacía General del Estado, señala con precisión qué conceptos quedan incluidos dentro del cómputo de la masa salarial y qué conceptos pueden ser excluidos.

---

16. El voto particular original estaba redactado en catalán. Aquí figura una traducción al castellano del mismo.

- La masa salarial es un concepto global, no individual para cada trabajador, integrada por la suma de todas las retribuciones, salariales y extrasalariales, que efectivamente perciben los trabajadores, y los gastos de acción social.
- La masa salarial no incluye las prestaciones e indemnizaciones de la Seguridad Social, las cotizaciones de la Seguridad Social a cargo de la empresa, las indemnizaciones correspondientes a traslados, suspensiones o despidos ni las indemnizaciones o anticipos por gastos que haya realizado el trabajador.
- También quedarían excluidas del concepto masa salarial las retribuciones del personal de alta dirección (cuyas retribuciones quedan determinadas en los correspondientes contratos de trabajo) y las dietas de los miembros del Consejo de Administración de la sociedad.

Una vez delimitado el concepto masa salarial hay que interpretar la expresión en términos de homogeneidad para los dos periodos objeto de comparación. Respecto a esta cuestión, el Dictamen 59/2009 de la Abogacía General del Estado manifiesta que para que el cálculo o cómputo sea homogéneo hay que tomar en consideración los efectivos de personal, su antigüedad, el régimen de trabajo, las jornadas, las horas extraordinarias y demás condiciones laborales. La finalidad de esta comparación homogénea de las masas salariales es permitir el efectivo control del gasto público.

El Real decreto ley 20/2012, de 13 de julio, de medidas para garantizar la estabilidad presupuestaria y de fomento de la competitividad, adoptó una serie de medidas adicionales a las adoptadas por la Ley 2/2012, de presupuestos generales del Estado para el año 2012, entre las cuales hay, en el artículo 2, la supresión de una paga extraordinaria del personal del sector público.

En consecuencia, durante el ejercicio 2012, la masa salarial de los trabajadores de Ferrocarril Metropolità de Barcelona, SA (FMB) no tan solo no podía experimentar ningún incremento sino que debía sufrir una reducción, consistente en la supresión de la paga extraordinaria del mes de diciembre de 2012.

Las administraciones públicas, entes, empresas y organismos que en el año 2012 quedaban sujetas a la Ley 2/2012, de presupuestos generales del Estado para el año 2012, y al Real decreto ley 20/2012, en materia retributiva, solo podían contraer obligaciones financieras y contraer gastos de acuerdo con lo que dispusieran las normas legales.

La Ley 39/2010, de 22 de diciembre, de presupuestos generales del Estado para el año 2011, no permitía el incremento de la masa salarial durante ese ejercicio. En consecuencia, el incremento salarial del ejercicio 2011, en aplicación del convenio colectivo de trabajo de FMB para los ejercicios 2008 a 2011, vulneraba la Ley 39/2010. Por lo tanto, el importe que en 2012 se tomó como base para los incrementos salariales ya no era el correcto.

La prórroga del convenio colectivo para los ejercicios 2012 y 2013 establece un incremento de las tablas salariales en un 1,2% con efectos del 1 de enero de 2012 y de 2013, y prevé el pago del 2,4% por el aumento del IPC de 2011 de forma diferida en dos plazos: uno en 2013 y otro en 2014.

El incremento retributivo del 1,2% del ejercicio 2012 establecido en la prórroga del convenio colectivo vulneraba el apartado segundo del artículo 22 de la Ley 2/2012, de presupuestos generales del Estado para el año 2012. En este sentido, para el cálculo del incremento en el ejercicio 2012 de la masa salarial en términos homogéneos no se debía incluir la supresión de una paga extraordinaria del ejercicio 2012, ni tampoco la supresión en 2012 de la actualización del IPC que sí que estaba incluida en las retribuciones de 2011, pero que no se pagó hasta los ejercicios 2013 y 2014.

El incremento retributivo del 1,2% del ejercicio 2013 establecido en la prórroga del convenio colectivo vulneraba el apartado segundo del artículo 22 de la Ley 17/2012, de presupuestos generales del Estado para el año 2013. En ese mismo apartado del artículo 22 de la Ley 17/2012 se establece que para el cálculo del incremento en el ejercicio 2013 de la masa salarial en términos homogéneos no debía tenerse en cuenta la supresión de una paga extraordinaria en el ejercicio 2012 aprobada por el Real decreto ley 20/2012.

2. Los órganos de gobierno de FMB no podían en ningún caso aprobar incrementos salariales contrarios a las disposiciones normativas a las que se ha hecho referencia, incluso en el marco de situaciones tan complejas y delicadas como la amenaza de los trabajadores de continuar con la huelga de los transportes públicos. Tampoco podían aprobar otras medidas contrarias a la legislación vigente, como el acuerdo de 5 de diciembre de 2012 de ampliación del período de disfrute de vacaciones con una compensación económica equivalente al importe que se había reducido de la paga extraordinaria de diciembre en aplicación del Real decreto ley 20/2012.

Los órganos de gobierno de FMB, en definitiva, deberían velar por el cumplimiento estricto de la legislación vigente en materia de retribuciones.

3. Las aportaciones realizadas por FMB en el ejercicio 2012 al Plan de pensiones y al Plan de capitalización de incentivos no dispuestos vulneraban el Real decreto ley 20/2011, de 30 diciembre, de medidas urgentes en materia presupuestaria, tributaria y financiera para la corrección del déficit público, y el Real decreto ley 20/2012, de 13 de julio, de medidas para garantizar la estabilidad presupuestaria y de fomento de la competitividad.
4. En el apartado 2.3.3 del informe se señala que FMB paga un canon por la cesión de la explotación de noventa y nueve trenes por la Autoridad del Transporte Metropolitano (ATM) y se afirma que (...) *aunque el uso de estos trenes es exclusivo de FMB, estos trenes no se consideran un activo de FMB y, por lo tanto, no están contabilizados como tales*. Por lo tanto, en el informe se considera que esta cesión es una operación de arrendamiento operativo para FMB.

En opinión del síndico que suscribe este voto particular, esta cesión de trenes debería calificarse como operación de arrendamiento financiero para FMB con la participación de la ATM como intermediario. Por lo tanto, las operaciones vinculadas con esta cesión de trenes representan para FMB un mayor endeudamiento y un mayor déficit no financiero, se deberían considerar una inversión y habría que activarlas por valor de los activos, que deberían amortizarse durante su período de vida útil.

Jordi Pons Novell  
Síndico  
Sindicatura de Cuentas de Cataluña

## **5.2. VOTO PARTICULAR DE LA SÍNDICA DOÑA EMMA BALSEIRO CARREIRAS**

La síndica doña Emma Balseiro Carreiras emitió el voto particular que figura a continuación:<sup>17</sup>

### **Voto particular de la síndica Emma Balseiro Carreiras en relación con el informe sobre Ferrocarril Metropolità de Barcelona, SA, ejercicio 2012**

---

La síndica Emma Balseiro Carreiras, de acuerdo con el artículo 12, apartados 2 y 3, de la Ley 18/2010, de 7 de junio, de la Sindicatura de Cuentas de Cataluña, y con el máximo respeto que le merecen las opiniones del resto de los síndicos, emite un voto particular en contra, relativo a la aprobación del informe sobre Ferrocarril Metropolità de Barcelona, SA, ejercicio 2012, mediante el cual desea expresar una opinión discrepante sobre los siguientes dos aspectos:

#### **1. En relación con la fiscalización de los gastos de personal del ejercicio 2012**

El Real decreto ley 20/2011, de 30 de diciembre, de medidas urgentes en materia presupuestaria, tributaria y financiera para la corrección del déficit público, y la Ley 2/2012, de 29 de junio, de presupuestos generales del Estado para el año 2012, prohibían expresamente cualquier incremento en las retribuciones del personal al servicio del sector público respecto a las vigentes a 31 de diciembre de 2011, en términos de homogeneidad para los dos períodos de la comparación, tanto respecto a efectivos de personal como a la antigüedad de este. En consecuencia, no podían experimentar ningún aumento las cuantías de las retribuciones ni de la masa salarial establecidas en la Ley 39/2010, de 22 de diciembre, de los presupuestos generales del Estado para el año 2011. Asimismo, imposibilitaban que durante el ejercicio 2012 las administraciones, entidades y sociedades mercantiles públicas pudiesen hacer aportaciones a planes de pensiones de empleo o contratos de seguro colectivos que incluyeran la cobertura de la contingencia de jubilación.

Como conclusión del análisis realizado sobre los gastos de personal, en el informe se señala que el abono del anticipo derivado del acuerdo de 5 de diciembre de 2012 entre FMB y sus trabajadores vulnera el cumplimiento del Real decreto ley 20/2011, en tanto que supone el pago a los trabajadores del importe equivalente al que dicho Real decreto ley obliga a reducir (véase el apartado 2.3.3 del informe).

De todos modos, la variación de los gastos de personal en términos de homogeneidad y la concurrencia de otros conceptos retributivos como son los gastos al plan de capitalización de incentivos no dispuestos o las aportaciones al plan de pensiones (véanse los apartados 2.2.5, 2.2.14 y 2.3.3 del informe), hacía necesario llevar a cabo una revisión más exhaustiva para comprobar fehacientemente que las medidas adoptadas en la resolución de las situaciones conflictivas laborales del año 2012 se ajustaban, escrupulosamente, a lo establecido en el Real decreto ley 20/2011 y la Ley 2/2012.

---

17. El voto particular original estaba redactado en catalán. Aquí figura una traducción al castellano del mismo.

2. En relación con la naturaleza de la cesión de explotación por la Autoridad del Transporte Metropolitano (ATM) y su tratamiento contable

La síndica que suscribe este voto particular considera que el tratamiento contable de los hechos descritos en el epígrafe Cánones y arrendamientos del apartado 2.3.3 del informe, sobre la cesión de la explotación de noventa y nueve trenes de la ATM a FMB, debería adecuarse a las condiciones económicas de las operaciones que a continuación se indican.

Tal y como consta en los informes de la Sindicatura de Cuentas de Cataluña correspondientes a la ATM, de los ejercicios 2003 a 2012 (4/2006, 25/2008, 6/2009, 31/2010, 24/2011 y 14/2014), entre los años 2002 y 2004, la ATM adjudicó tres contratos de suministro y financiación de un total de noventa y nueve trenes para las líneas 1, 3 y 5 de FMB y de la L9. Posteriormente, de acuerdo con los contratos marco y de arrendamiento derivados, la ATM y FMB formalizaron con cada una de las empresas arrendadoras tres convenios económico-administrativos de cesión de los derechos y obligaciones de la explotación de los trenes, de los cuales se desprende que FMB asume todos los costes de las operaciones –principal más gastos financieros– y prácticamente todos los riesgos inherentes a la posesión y mantenimiento de los trenes.

El Plan general de contabilidad, aprobado mediante el Real decreto 1514/2007, de 16 de noviembre, aplicable obligatoriamente a FMB, establece en su norma de registro y valoración 8ª, *Arrendamientos y otras operaciones de naturaleza similar*, que cuando de las condiciones económicas de un acuerdo de arrendamiento se deduzca que se transfieren sustancialmente todos los riesgos y beneficios inherentes a la propiedad del activo objeto del contrato, el acuerdo debe calificarse de arrendamiento financiero. Asimismo, enumera determinados supuestos en los que se debe presumir también dicha transferencia, aunque no haya opción de compra y salvo que haya una prueba en contra.

En las operaciones analizadas concurren al menos tres de estos supuestos que, de modo aislado, ya serían suficientes para concluir que se trata de operaciones de arrendamiento financiero y no operativo: al comienzo del arrendamiento, el valor de los pagos mínimos acordados para el arrendamiento suponía la práctica totalidad del valor razonable del activo arrendado; las características especiales de los activos objeto del arrendamiento hacen que su utilidad quede restringida al arrendatario, es decir a FMB; y los resultados derivados de las fluctuaciones en el valor razonable del importe residual recaen sobre el arrendatario.

Por consiguiente, en lo que al **tratamiento contable preceptivo** se refiere, FMB debería haber registrado, en el activo, como inmovilizado material el precio total de los trenes más los gastos financieros devengados hasta el momento en que le fueron cedidos efectivamente, con contrapartida en una cuenta de acreedores por arrendamiento financiero (ATM), en el pasivo; y debería haber aplicado los criterios de amortización correspondientes. La carga financiera total se tendría que haber distribuido durante el plazo del arrendamiento e imputado a la Cuenta de pérdidas y ganancias del ejercicio, aplicando el criterio de devengo.

Las consecuencias derivadas de la inadecuada consideración de la naturaleza de las operaciones no son menores. En primer lugar, más allá de la ineludible opinión desfavorable de auditoría, en atención a la Norma de registro y valoración 22ª, *Cambios de criterio, errores y estimaciones contables* del PGC –que define como errores

“las omisiones o inexactitudes en las cuentas anuales de ejercicios anteriores por no haber utilizado, o no haberlo hecho adecuadamente, información fiable que estaba disponible cuando se formularon y que la empresa podría haber obtenido y tenido en cuenta en la formulación de dichas cuentas”– obligaba a corregir los errores relativos a los ejercicios anteriores de forma retroactiva y calcular su efecto desde el ejercicio más antiguo para el que se dispusiera de información. En segundo lugar, derivado del aumento en el nivel de endeudamiento y en el déficit no financiero de FMB y, por lo tanto, del Área Metropolitana de Barcelona como entidad dominante, se tenía que haber revisado el cumplimiento de la Ley orgánica 5/2001, de 13 de diciembre, complementaria de la Ley general de estabilidad presupuestaria, y el Texto refundido de la Ley general de estabilidad presupuestaria, aprobado por el Real decreto legislativo 2/2007, de 28 de diciembre; y posteriormente, la Ley orgánica 2/2012, de 27 de abril, de estabilidad presupuestaria y sostenibilidad financiera, que derogó las anteriores.

Emma Balseiro Carreiras  
Síndica del Departamento Sectorial A

Barcelona, 21 de enero de 2016

