

Informe 21/2000-SM

**Autoridad del Transporte  
Metropolitano (ATM)**

Ejercicio 1999



**Sindicatura de Comptes  
de Catalunya**



Sindicatura de Comptes  
de Catalunya

El secretari general

JOSEP RAMON DUESO PARATGE, Secretario General de la Sindicatura de Cuentas de Cataluña,

C E R T I F I C O:

Que el día 13 de diciembre de 2000 el proyecto de informe núm. 21/2000-SM correspondiente a la Autoridad del Transporte Metropolitano (ATM), ejercicio 1999, fue entregado al Síndico Mayor para su inclusión en el orden del día del siguiente Pleno de la Sindicatura de Cuentas de Cataluña.

Que el día 23 de enero de 2001, reunido el Pleno de la Sindicatura de Cuentas, bajo la presidencia del Síndico Mayor, Iltre. Sr. D. Ferran Termes Anglès, con la asistencia de los síndicos Sres. D. Josep M. Carreras Puigdengolas, D. Jordi Petit Fontserè, D. Marià Nicolàs Ros, D. Manuel Barrado Palmer y D. Xavier Vela Parés, actuando como secretario el Secretario General de la Sindicatura, Sr. D. Josep Ramon Dueso Paratge y como ponente el Síndico Mayor Sr. D. Ferran Termes Anglès, con deliberación previa, se acordó aprobar el informe de fiscalización 21/2000-SM relativo a la Autoridad del Transporte Metropolitano (ATM), ejercicio 1999.

Y para que así conste y tenga los efectos que correspondan, firmo este certificado, con el visto bueno del Síndico Mayor.

Barcelona, 2 de febrero de 2001

[Firma]

[Firma]  
Vº Bº

El Síndico Mayor



## ÍNDICE

ABREVIACIONES.....	7
1. INTRODUCCIÓN .....	9
1.1. INTRODUCCIÓN AL INFORME.....	9
1.1.1. Objeto y alcance .....	9
1.1.2. Metodología.....	9
1.2. INTRODUCCIÓN AL ENTE FISCALIZADO .....	10
1.2.1. Antecedentes, creación y naturaleza jurídica.....	10
1.2.2. Objeto social y funciones.....	10
1.2.3. Órganos rectores .....	10
1.2.4. Organigrama .....	12
1.2.5. Normativa aplicable .....	12
1.3. ACTIVIDAD DE LA ATM .....	13
1.3.1. Planificación .....	13
1.3.2. Financiación.....	13
1.3.3. Desarrollo de proyectos.....	13
1.3.4. Comunicación .....	14
2. FISCALIZACIÓN ECONÓMICO-FINANCIERA .....	14
2.1. ASPECTOS DE CONTROL .....	14
2.1.1. Control interno .....	14
2.1.2. Control financiero .....	15
2.1.3. Informe de auditoría.....	15
2.2. ESTADOS FINANCIEROS .....	16
2.2.1. Balance .....	16
2.2.2. Cuenta de resultados .....	19
2.3. ACTIVO .....	20
2.3.1. Inmovilizado material .....	20
2.3.2. Inmovilizado inmaterial.....	20
2.3.3. Deudores .....	21
2.3.4. Tesorería .....	21
2.4. PASIVO .....	22
2.4.1. Fondos propios.....	22
2.4.2. Deudas a corto plazo .....	23
2.5. INGRESOS .....	23
2.5.1. Ventas de servicios.....	23
2.5.2. Transferencias .....	24
2.6. GASTOS .....	25
2.6.1. Gastos de personal .....	25
2.6.2. Otros gastos de explotación.....	26

2.6.3.	Amortizaciones del inmovilizado .....	26
2.6.4.	Transferencias .....	27
2.6.5.	Impuesto de sociedades .....	28
3.	FISCALIZACIÓN PRESUPUESTARIA .....	28
3.1.	PRESUPUESTO .....	28
4.	FISCALIZACIÓN DE LEGALIDAD .....	29
4.1.	CONTRATACIÓN .....	29
4.2.	OTORGAMIENTO DE SUBVENCIONES .....	30
5.	FISCALIZACIÓN DE LA GESTIÓN .....	31
5.1.	GESTIÓN .....	31
5.2.	INDICADORES .....	31
6.	HECHOS POSTERIORES .....	34
7.	CONCLUSIONES: OBSERVACIONES Y RECOMENDACIONES .....	35
7.1.	OBSERVACIONES Y RECOMENDACIONES .....	35
7.2.	CONCLUSIONES .....	40
8.	ALEGACIONES .....	41
9.	ANEXO 1 .....	46

## ABREVIACIONES

AGE	Administración General del Estado
ATM	Autoridad del Transporte Metropolitano
EMT	Entidad Metropolitana del Transporte
EMTA	European Metropolitan Transport Authorities
FGC	Ferrocarriles de la Generalidad de Cataluña
LCAP	Ley 13/1995, de 18 de mayo, de contratos de las administraciones públicas.
LFPC	Decreto legislativo 9/1994, de 13 de julio, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de finanzas públicas de Cataluña.
MPTA	Millones de pesetas
mPTA	Miles de pesetas
TMB	Transporte Metropolitano de Barcelona

## **1. INTRODUCCIÓN**

### **1.1. INTRODUCCIÓN AL INFORME**

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

De conformidad con el encargo del Parlamento expresado en el artículo 16 de la Ley 3/2000, de 19 de mayo, de presupuestos de la Generalidad de Cataluña para el año 2000, esta Sindicatura emite el presente informe de fiscalización relativo al consorcio Autoridad del Transporte Metropolitano (ATM).

El objetivo de este informe ha sido la fiscalización del Consorcio en los aspectos económico-financiero, de legalidad y de gestión. En concreto, nuestro trabajo ha consistido en:

- a) El análisis de los estados y cuentas anuales a fin de verificar que representan de un modo razonable la situación patrimonial y financiera del Consorcio, incluyendo la información necesaria y suficiente para su adecuada comprensión e interpretación.
- b) El análisis de la legalidad en su actividad económico-financiera.
- c) La evaluación del control interno y de los procedimientos contables y de gestión seguidos por el Consorcio.

El alcance temporal de este informe es el ejercicio económico 1999.

#### **1.1.2. Metodología**

Esta fiscalización se ha realizado de acuerdo con normas de auditoría de la International Organization of Supreme Audit Institutions (INTOSAI) y ha incluido todas aquellas pruebas que se han considerado necesarias para poder manifestar las conclusiones de este informe.

En el aspecto financiero la metodología ha consistido en:

- una reunión de trabajo con el auditor que realizó la auditoría externa de la ATM en 1999, comentando los procedimientos de auditoría (circularizaciones, muestras, etc.) y los resultados obtenidos;
- la revisión selectiva de los papeles de trabajo, y la constatación de que éstos contienen evidencia suficiente y adecuada;
- la posterior validación, a efectos de esta fiscalización, del informe.

Asimismo se han ampliado, mediante procedimientos adicionales, algunos aspectos puntuales que se ha creído oportuno verificar.

En cuanto al aspecto de legalidad, esta Sindicatura ha analizado el cumplimiento, especialmente en las áreas de contratación y subvenciones.

El trabajo de campo se ha llevado a cabo durante los meses de septiembre y octubre del año 2000 en las dependencias de la ATM. El ente fiscalizado ha mostrado en todo momento una actitud positiva de plena colaboración.

## **1.2. INTRODUCCIÓN AL ENTE FISCALIZADO**

### **1.2.1. Antecedentes, creación y naturaleza jurídica**

Mediante el Decreto 48/1997, de 18 de febrero, se aprobó la constitución del Consorcio autonómico para la coordinación del sistema metropolitano de transporte público del área de Barcelona, ATM.

El Consorcio está constituido por la Generalidad de Cataluña, el Ayuntamiento de Barcelona y la Entidad Metropolitana del Transporte (ETM). La dotación fundacional inicial de estas administraciones fue del 51%, 25% y 24%, respectivamente.

La ATM es un consorcio interadministrativo, de carácter voluntario, creado con carácter indefinido, con personalidad jurídica y patrimonio propios.

### **1.2.2. Objeto social y funciones**

Según dicho Decreto, la ATM tiene, entre otras, la finalidad de articular la cooperación entre las administraciones públicas titulares de los servicios y de las infraestructuras del transporte público colectivo del área de Barcelona participantes, así como la colaboración con aquellas otras que están comprometidas financieramente o son titulares de servicios propios o no traspasados, mediante la elaboración y el seguimiento de todos los instrumentos jurídicos, técnicos y financieros que se consideren convenientes.

### **1.2.3. Órganos rectores**

El Consorcio está regido por los siguientes órganos:

- a) El Consejo de Administración
- b) El Comité Ejecutivo
- c) El presidente

d) La Dirección General

Al mismo tiempo, el Consorcio integra en su organización ejecutiva una Secretaría General y tres órganos consultivos.

#### **1.2.3.1. *El Consejo de Administración***

El Consejo de Administración es el órgano colegiado rector de la ATM, compuesto por dieciséis miembros: catorce de pleno derecho, en representación de las administraciones constituyentes y dos en representación de la Administración General del Estado (AGE) a título de observadores, con voz pero sin voto.

La distribución es la siguiente:

- a) El Presidente, que es el Consejero del Departamento de Política Territorial y Obras Públicas o persona que designe.
- b) El Vicepresidente Primero, que es el Alcalde de Barcelona o persona que designe.
- c) El Vicepresidente Segundo, que es el Presidente de la EMT, o persona que designe.
- d) Seis vocales en representación de la Generalidad de Cataluña y designados por ésta, uno de ellos en representación del Departamento de Economía, Finanzas y Planificación; y cinco en representación de las administraciones locales fundadoras, designados de común acuerdo por el Ayuntamiento de Barcelona y la EMT.
- e) Dos vocales observadores designados por la Administración General del Estado.

#### **1.2.3.2. *El Comité Ejecutivo***

El Comité Ejecutivo es un órgano integrado dentro del Consejo de Administración, que ejercerá las funciones que éste considere oportuno delegarle.

El Comité Ejecutivo está formado por cuatro miembros: dos en representación de la Generalidad de Cataluña y dos en representación de las administraciones locales fundadoras.

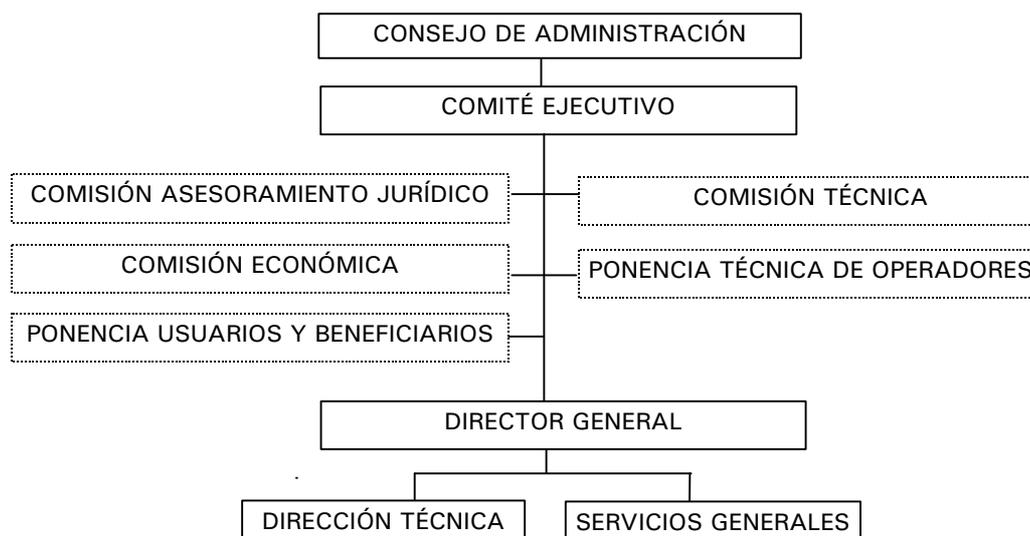
#### **1.2.3.3. *La Dirección General de la ATM***

De la Dirección General dependen la Dirección Técnica, que integra las unidades de Planificación, Desarrollo de Proyectos, Relaciones con los Operadores y Financiación del Sistema; y los Servicios Generales, integrados por la Secretaría

General, Administración, Comunicación y Estudios y Sistema de Información y Oficina Técnica.

#### 1.2.4. Organigrama

El organigrama de la ATM responde al siguiente esquema:



#### 1.2.5. Normativa aplicable

La normativa aplicable directamente a este Consorcio es la siguiente:

- Decreto 48/1997, de 18 de febrero, por el que se aprueba la constitución del Consorcio autonómico para la coordinación del sistema metropolitano de transporte público del área de Barcelona, Autoridad del Transporte Metropolitano.
- Reglamento de régimen interior de la ATM, aprobado por acuerdo del Consejo de Administración de la Autoridad del Transporte Metropolitano, en fecha 26 de marzo de 1998.

Además es preciso añadir que, según el artículo 23 de sus Estatutos, el Consorcio se rige supletoriamente en todo aquello que no esté estipulado en éstos y en su Reglamento, por la Ley estatal 30/1992, de 26 de noviembre, y la Ley 7/1985, de 2 de abril, y las leyes de Cataluña 13/1989, de 14 de diciembre, 7/1987, de 4 de abril, y 8/1987, de 15 de abril, así como las disposiciones que las desplieguen.

### **1.3. ACTIVIDAD DE LA ATM**

La actividad que realiza el Consorcio se puede englobar en los siguientes ejes de actuación:

- a) Planificación
- b) Financiación
- c) Desarrollo de proyectos
- d) Comunicación

#### **1.3.1. Planificación**

En este ámbito, el Consorcio se halla elaborando el Plan Director de Infraestructuras relativo al período 2001-2010.

En este Plan se incluyen, entre otros, proyectos tan ambiciosos como los trazados de la nueva línea 9 del Metro de Barcelona, la ampliación de las líneas 1, 2, 3 y 4, el anteproyecto de intercambiador central, el estudio de alternativas ferroviarias al corredor Barcelona–Aeropuerto, de los FGC en Terrassa, etc.

#### **1.3.2. Financiación**

Mediante los contratos programa con la AGE, los convenios de financiación con la Generalidad de Cataluña, el Ayuntamiento de Barcelona, la EMT y los contratos programa con los operadores, el Consorcio ejerce de rótula financiera del Sistema de Transporte Público Colectivo.

Esta intermediación consiste en recoger las aportaciones de las administraciones consorciadas y distribuir las hacia los operadores, principalmente, para enjugar sus déficits de explotación, la amortización de su endeudamiento y sus inversiones de mantenimiento.

Dentro de este ámbito es necesario destacar la realización de un estudio comparativo de la financiación del transporte público colectivo en diferentes áreas metropolitanas europeas.

#### **1.3.3. Desarrollo de proyectos**

En el aspecto del desarrollo del proyecto es preciso destacar la implementación de la fase de precalificación del tranvía/metro ligero en el corredor Diagonal–Baix Llobregat, así como la puesta en marcha de la integración tarifaria.

Esta integración se configura como un proceso progresivo, iniciado en 1997, cuyo objetivo central es contribuir a situar el transporte metropolitano como un sistema único, global, que sea competitivo frente al transporte privado, a fin de poder hacerlo más atractivo a los usuarios actuales y potenciales que están latentes.

Para la realización de este proyecto hay que realizar una serie de actuaciones paralelas: la implantación de sistemas de venta y validación compatibles entre todos los operadores y distribuidores de títulos y la homogeneización de los diferentes principios y arquitecturas tarifarias de la región de Barcelona, así como la realización de un Convenio de colaboración con RENFE para integrar los servicios de Cercanías.

#### **1.3.4. Comunicación**

La ATM, en el ramo de comunicación, tiene varios ámbitos de actuación, entre los cuales cabe destacar los siguientes:

- a) El Centro de Información TransMet. Creado en 1998, se configura como una herramienta comunicativa que posibilita, entre otros aspectos, la información al ciudadano, el transmitir la imagen de actuación coordinada del transporte público y el promover la alternativa pública en este tipo de transporte.
- b) Estudios sobre el transporte. En 1999 se realizó un estudio en el que se propone una evaluación de las cuentas de transporte de viajeros dentro de la región metropolitana de Barcelona para el año 1998.
- c) Implantación de la web del Consorcio. De este modo, el Consorcio está presente en Internet con una web de tipo corporativo que informa a todos sus visitantes de todo lo relacionado con el transporte público de la región metropolitana de Barcelona.

## **2. FISCALIZACIÓN ECONÓMICO-FINANCIERA**

### **2.1. ASPECTOS DE CONTROL**

#### **2.1.1. Control interno**

Todos los asuntos de la competencia de la ATM dan lugar a la formación de expedientes, que recogen toda la documentación relativa a un mismo asunto.

En 1999 el Consorcio inició los trámites para la implantación de un sistema informatizado de gestión de expedientes y de secretaría. Este sistema, a la fecha de realización del trabajo de campo de este informe, todavía no está implantado.

En general, a excepción de algún caso puntual de retraso en la tramitación de notificaciones a los interesados, la gestión de expedientes es realizada por el órgano competente y de un modo adecuado en el tiempo.

En cuanto a los procedimientos de control interno en el ámbito de la contratación administrativa, hemos constatado algunas deficiencias en relación con la aprobación de los pliegos de cláusulas administrativas de los contratos respecto al servicio jurídico, y la falta de certificación de existencia de crédito por parte del servicio de Administración del Consorcio (véase el epígrafe 7.1 de este informe).

### **2.1.2. Control financiero**

Según sus Estatutos, el control financiero del Consorcio debe efectuarse, bajo la dirección de un interventor designado por el Consejo de Administración, mediante procedimientos de auditoría, que sustituyen la intervención previa de las operaciones correspondientes y tiene por objeto comprobar el funcionamiento económico-financiero del Consorcio.

### **2.1.3. Informe de auditoría**

En 1999 la ATM ha sido objeto de auditoría por parte de la firma "Gabinet Tècnic d'Auditoria i Consultoria, SA" (véase Anexo 1).

Este informe no contiene salvedades y expresa la siguiente opinión:

"En nuestra opinión profesional, los estados y cuentas anuales del ejercicio 1999 adjuntos expresan, en todos los aspectos significativos, la imagen fiel del patrimonio y de la situación financiera de la ATM a 31 de diciembre de 1999, de los resultados de sus operaciones reflejados en la cuenta de resultados y en la liquidación de presupuesto adjuntos y de los recursos obtenidos y aplicados durante el ejercicio anual finalizado en esta fecha, y contienen la información necesaria y suficiente para su interpretación y comprensión adecuadas, de conformidad con los principios y normas de contabilidad para las administraciones públicas, que guardan uniformidad con los aplicados en el ejercicio anterior."

## **2.2. ESTADOS FINANCIEROS**

A continuación se presentan los estados financieros de la ATM, correspondientes al ejercicio 1999.

Es preciso mencionar que, en 1999, el Consorcio ya ha presentado dichos estados en pesetas y en euros.

### **2.2.1. Balance**

Los datos correspondientes al balance de 1999 son los siguientes:

**SINDICATURA DE CUENTAS DE CATALUÑA – INFORME 21/2000-SM**

<b>ACTIVO</b>	<b>1999</b>	<b>1998</b>
<b>INMOVILIZADO MATERIAL</b>		
Maquinaria, instalaciones y útiles	3.937	3.850
Mobiliario	6.267	4.652
Equipos para procesos de información	17.404	13.066
Instalaciones complejas especializadas	8.264	
Amortización acumulada del inmovilizado material	(9.011)	(4.060)
<b>Total inmovilizado material</b>	<b>26.861</b>	<b>17.508</b>
<b>INMOVILIZADO INMATERIAL</b>		
Software	13.636	8.593
Otro inmovilizado inmaterial	2.066	2.066
Amortización acumulada de inmovilizado inmaterial	(6.291)	(2.454)
<b>Total inmovilizado inmaterial</b>	<b>9.411</b>	<b>8.206</b>
<b>DEUDORES</b>		
Deudores por derechos reconocidos presupuesto corriente	8.865.342	3.955.519
Anticipos de caja fija	223	264
Deudores por IVA	8.031	7.756
Anticipos y préstamos concedidos	150	
Otros deudores no presupuestarios	312.621	
<b>Total deudores</b>	<b>9.186.367</b>	<b>3.963.539</b>
<b>CUENTAS FINANCIERAS</b>		
Fianzas a corto plazo	1.300	1.300
Otras partidas pendientes de aplicación		584
Bancos e instituciones de crédito. Cuentas operativas	10.063	44.906
Bancos e instituciones de crédito. Cuentas financieras	364.886	240.000
Formalización	6	
<b>Total cuentas financieras</b>	<b>376.255</b>	<b>286.790</b>
<b>AJUSTES POR PERIODIFICACIÓN</b>	<b>2.078</b>	<b>358</b>
<b>TOTAL ACTIVO</b>	<b>9.600.972</b>	<b>4.276.401</b>
CUENTAS DE CONTROL PRESUPUESTARIO	73.616	
CUENTAS DE ORDEN	19.206	280

Importes en miles de pesetas.

Fuente: Autoridad del Transporte Metropolitano.

SINDICATURA DE CUENTAS DE CATALUÑA – INFORME 21/2000-SM

<b>PASIVO</b>	<b>1999</b>	<b>1998</b>
<b>FONDOS PROPIOS</b>		
Patrimonio y reservas	325.542	146.668
Resultado del ejercicio	37.425	178.874
<b>Total Fondos propios</b>	<b>362.967</b>	<b>325.542</b>
<b>DEUDAS A CORTO PLAZO</b>		
Acreedores por obligaciones reconocidas, ejercicio corriente	6.365.609	3.930.034
Hacienda pública, acreedora por conceptos fiscales	8.842	6.527
Seguridad Social, acreedora	435	187
Hacienda Pública, acreedora por IVA	3.509	7.784
Otros acreedores no presupuestarios	322.708	
Otros acreedores por IVA	336	3.443
<b>Total deudas a corto plazo</b>	<b>6.701.439</b>	<b>3.947.975</b>
<b>AJUSTES POR PERIODIFICACIÓN</b>		
Gastos diferidos	266	1.377
Ingresos anticipados	2.536.300	1.507
<b>Total ajustes por periodificación</b>	<b>2.536.566</b>	<b>2.884</b>
<b>TOTAL PASIVO</b>	<b>9.600.972</b>	<b>4.276.401</b>
CUENTAS CONTROL PRESUPUESTARIO	73.616	
CUENTAS DE ORDEN	19.206	280

Importes en miles de pesetas.

Fuente: Autoridad del Transporte Metropolitano.

## 2.2.2. Cuenta de resultados

La cuenta de resultados de dicho periodo era la siguiente:

<b>INGRESOS</b>	<b>1999</b>	<b>1998</b>
<b>INGRESOS</b>		
Ventas de servicios	399.021	365.564
Intereses	10.060	8.281
Transferencias de la Administración General del Estado	16.088.700	16.040.000
Transferencias de comunidades autónomas	12.295.407	10.402.333
Transferencias de entidades locales	9.769.000	9.213.176
Transferencias del exterior	1.050	1.003
Reintegros de presupuestos cerrados		2
Otros ingresos		62
<b>TOTAL INGRESOS</b>	<b>38.563.238</b>	<b>36.030.421</b>

<b>GASTOS</b>	<b>1999</b>	<b>1998</b>
<b>Gastos sociales</b>		
Sueldos y salarios	125.719	59.961
Indemnizaciones por razón de servicio	4.449	1.973
Cotizaciones Sociales a cargo de la entidad	24.666	8.825
Otros gastos sociales	4.340	1.445
<b>Total gastos sociales</b>	<b>159.174</b>	<b>72.204</b>
<b>Amortizaciones</b>		
Amortización del inmovilizado material	4.950	3.696
Amortización del inmovilizado inmaterial	3.837	2.210
<b>Total amortizaciones</b>	<b>8.787</b>	<b>5.906</b>
<b>Otros gastos de explotación</b>		
Arrendamientos	8.989	8.829
Reparaciones y conservación	3.238	2.327
Suministros	1.897	1.658
Comunicaciones	3.500	2.399
Trabajos realizados por otras empresas	110.244	80.556
Primas de seguros	239	211
Material de oficina	5.857	5.083
Gastos varios	49.083	16.865
<b>Total otros gastos de explotación</b>	<b>183.047</b>	<b>117.928</b>
<b>Transferencias</b>		
Transferencias a operadores públicos	37.644.667	35.655.509
Transferencias a entidades locales	506.700	
Transferencias a instituciones sin ánimo de lucro	350	
Transferencias a operadores privados	23.087	
<b>Total transferencias</b>	<b>38.174.804</b>	<b>35.655.509</b>
<b>TOTAL GASTOS</b>	<b>38.525.812</b>	<b>35.851.547</b>
<b>RESULTADO NETO</b>	<b>37.426</b>	<b>178.874</b>

Importes en miles de pesetas.

Fuente: Autoridad del Transporte Metropolitano.

## 2.3. ACTIVO

### 2.3.1. Inmovilizado material

La evolución que ha experimentado este epígrafe a lo largo de 1999, ha sido la siguiente:

Concepto	Saldo a 31.12.98	Incorporaciones	Saldo a 31.12.99
Maquinaria, instalaciones y útiles	3.850	87	3.937
Mobiliario	4.652	1.615	6.267
Equipos proceso información	13.066	4.338	17.404
Instalaciones complejas especializadas		8.264	8.264
<b>Total</b>	<b>21.568</b>	<b>14.304</b>	<b>35.872</b>
Amortizaciones	(4.060)	(4.951)	(9.011)
<b>Valor neto contable</b>	<b>17.508</b>		<b>26.861</b>

Importe en miles de pesetas.

Fuente: Autoridad Transporte Metropolitano.

Dentro del concepto "Instalaciones complejas especializadas" se incluye el software y el hardware del Sistema de Ayuda a la Explotación.

El Sistema de Ayuda a la Explotación es un proyecto que tiene como finalidad la implantación de un sistema de gestión, control y ayuda a la explotación para las empresas de transporte público colectivo por carretera.

La instrumentalización de este proyecto se efectúa mediante un Convenio de colaboración con el Instituto Cartográfico de Cataluña.

### 2.3.2. Inmovilizado inmaterial

La evolución del Inmovilizado inmaterial, a lo largo de 1999, ha sido la siguiente:

Concepto	Saldo a 31.12.98	Incorporaciones	Saldo a 31.12.99
Software	8.593	5.043	13.636
Otro inmovilizado inmaterial	2.066		2.066
<b>Total</b>	<b>10.659</b>	<b>5.043</b>	<b>15.702</b>
Amortizaciones	(2.454)	(3.837)	(6.291)
<b>Valor neto contable</b>	<b>8.205</b>		<b>9.411</b>

Importe en miles de pesetas.

Fuente: Autoridad Transporte Metropolitano.

**2.3.3. Deudores**

El importe más significativo, cuantitativamente hablando, en el epígrafe Deudores se halla en la cuenta "Deudores por derechos reconocidos, presupuesto corriente", cuyo desglose es el siguiente:

Deudor	1999	1998
Administración General Estado	2.597.000	1.336.667
Generalidad de Cataluña	1.896.699	1.645.667
Ayuntamiento de Barcelona	961.221	924.397
EMT	319.000	
Operadores públicos por regularización del ejercicio 1998	3.043.000	
Otros	48.422	48.788
<b>TOTAL</b>	<b>8.865.342</b>	<b>3.955.519</b>

Importes en miles de pesetas.

Fuente: Autoridad Transporte Metropolitano.

Por su parte, la cuenta "Otros deudores no presupuestarios" contiene la regularización del contrato programa 1995-1997, por un importe de 312 MPTA.

La conclusión de esta regularización puso de manifiesto un exceso de aportaciones de la AGE a Transporte Metropolitano de Barcelona (TMB) por 312 MPTA y un defecto de aportaciones de la AGE a Ferrocarriles de la Generalidad de Cataluña (FGC) por un importe de 921 MPTA.

En el año 2000, la Administración del Estado ha liquidado esta regularización, traspasando el importe neto a la ATM; es decir el Estado ha traspasado 609 MPTA, teniendo que hacerse cargo la ATM de las oportunas compensaciones entre FGC y TMB.

**2.3.4. Tesorería**

Los importes correspondientes al epígrafe Tesorería, así como su evolución, han sido los siguientes:

<b>Tesorería</b>	<b>1999</b>	<b>1998</b>
Cuentas operativas:		
- Banca Catalana	3.376	10.602
- Banco Exterior de España	6.674	34.221
- Banco de Crédito Local	13	83
<b>Total cuentas operativas</b>	<b>10.063</b>	<b>44.906</b>
Cuentas de valores:		
- Banco Exterior de España (imposición a plazo)	40.000	
- Banco de Crédito Local (imposición a plazo)	55.000	240.000
- Banca Catalana (pagarés BBV)	269.885	
<b>Total cuentas de valores</b>	<b>364.885</b>	<b>240.000</b>
<b>TOTAL</b>	<b>374.948</b>	<b>284.906</b>

Importes en miles de pesetas.

Fuente: Autoridad Transporte Metropolitano.

Las cuentas de valores suponen la inversión, por parte de la ATM, a un plazo máximo de dos meses.

## 2.4. PASIVO

### 2.4.1. Fondos propios

La evolución del epígrafe Fondos propios ha sido la siguiente:

Concepto	Saldo a 31/12/98	Aplicación Resultados	Beneficio 1999	Saldo 31/12/99
Patrimonio	146.668	178.874		325.542
Resultado	178.874	(178.874)	37.425	37.425
<b>Total Fondos propios</b>	<b>325.542</b>	<b>-</b>	<b>37.425</b>	<b>362.967</b>

Importes en miles de pesetas.

Fuente Autoridad Transporte Metropolitano.

La aportación inicial de los consorciados, según convenio de constitución de la ATM, de 19 de marzo de 1997, fue la siguiente:

Consortiado	Importe
Generalidad de Cataluña	48.450
Ayuntamiento de Barcelona	23.750
EMT	22.800
<b>Total</b>	<b>95.000</b>

Importes en miles de pesetas.

Fuente: Elaboración propia.

### 2.4.2. Deudas a corto plazo

El importe más significativo de este epígrafe, Deudas a corto plazo, se recoge en la cuenta de Acreedores por obligaciones reconocidas, ejercicio corriente.

Esta cuenta presenta la siguiente evolución:

Acreedor	1999	1998
TMB	4.380.579	2.990.501
Ferrocarriles de la Generalidad de Cataluña	1.391.383	927.292
ETM	506.700	12.241
Otros	86.947	
<b>TOTAL</b>	<b>6.365.609</b>	<b>3.930.034</b>

Importes en miles de pesetas.

Fuente: Autoridad Transporte Metropolitano.

Estos conceptos recogen principalmente los importes pendientes de pago a los operadores, en cumplimiento del contrato-programa correspondiente.

## 2.5. INGRESOS

### 2.5.1. Ventas de servicios

La evolución de la cuenta Ventas de servicios ha sido la siguiente:

Concepto	1999	1998
Servicios de planificación y coordinación. Participación en las gastos de funcionamiento de la ATM:	358.455	354.300
• Ferrocarril Metropolità de Barcelona, SA	125.459	124.005
• Transport de Barcelona, SA	125.459	124.005
• Ferrocarriles de la Generalidad de Cataluña	107.537	106.290
Facturaciones a terceros del Centro de Información TransMet	35.107	10.629
Otros	5.459	634
<b>TOTAL</b>	<b>399.021</b>	<b>365.563</b>

Importes en miles de pesetas.

Fuente: Autoridad Transporte Metropolitano.

La cifra cuantitativamente más importante, dentro de este epígrafe, recoge los importes que la ATM carga a los operadores como cobertura de los costes de los servicios de planificación y coordinación del Sistema metropolitano de transporte público colectivo. Para el año 1999 importó la suma de 358.455 mPTA.

Por su parte, la cifra de 35.107 mPTA recoge los importes cargados por la ATM a las empresas operadoras por la facturación del Centro de Información Transmet.

El Centro de Información Transmet se configura como un mecanismo integrado dentro de la estructura de la ATM, de carácter permanente, para informar en tiempo real del estado de la red de transporte metropolitano a través de los medios de comunicación.

### **2.5.2. Transferencias**

Las principales transferencias recibidas por la ATM se materializan en las aportaciones de sus consorciados y de la AGE. Éstas son principalmente las siguientes:

- a) De la AGE, de acuerdo con el contrato-programa firmado el 14 de diciembre de 1999, para el periodo 1999-2001.
- b) De la Generalidad de Cataluña, del Ayuntamiento de Barcelona y la EMT, de acuerdo con el convenio de financiación formalizado el 14 de diciembre de 1999, para el periodo 1999-2001.

Tanto el contrato-programa con el Estado, como el convenio de financiación tienen los siguientes objetivos prioritarios:

- a) Potenciación del transporte público
- b) Definición de un marco estable de financiación de las empresas
- c) Saneamiento financiero y mejora de resultados de las empresas
- d) Planificación y dirección integrada de las redes de transporte público colectivo
- e) Consolidación institucional de la ATM como consorcio creado para la organización eficaz y eficiente del sistema metropolitano de transporte público de viajeros.

Los importes relativos a ingresos liquidados por transferencias en 1999 han sido los que se exponen a continuación:

**SINDICATURA DE CUENTAS DE CATALUÑA — INFORME 21/2000-SM**

Entidad aportante	Importe liquidado 1999 correspondiente a 1999	Importe liquidado 1999 correspondiente a 1998	Total
AGE	16.089		16.089
Generalidad de Cataluña	11.348	947	12.295
Ayuntamiento de Barcelona	7.450		7.450
EMT	2.119	200	2.319
Otros	1		1
<b>TOTAL</b>	<b>36.500</b>	<b>1.147</b>	<b>38.154</b>

Importes en millones de pesetas.

Fuente: Autoridad Transporte Metropolitano.

El importe que consta en la Cuenta de resultados como ingreso liquidado por la AGE, 16.089 MPTA, no es correcto, ya que incluye los ingresos a devolver por los operadores, resultantes de un exceso de aportaciones de la AGE del ejercicio 1998. Este exceso, 507 MPTA, tendría que haber sido imputado a Ingresos por reintegros de los operadores.

## **2.6. GASTOS**

### **2.6.1. Gastos de personal**

La evolución de la plantilla de la ATM a 31 de diciembre de los años 1998 y 1999 ha sido la siguiente:

Categoría	1999	1998
Director general	1	1
Director técnico	1	1
Jefe de servicio	3	3
Jefe de unidad	4	4
Técnico superior	3	2
Técnico grado medio	2	1
Secretaria de dirección	1	1
Administrativos	5	4
<b>TOTAL</b>	<b>20</b>	<b>17</b>

Asimismo, la evolución de los gastos sociales ha sido la siguiente:

Gastos sociales	1999	1998
Sueldos y salarios	125.719	59.961
Indemnizaciones por razón de servicio	4.449	1.973
Cotizaciones Sociales a cargo de la entidad	24.666	8.825
Otros gastos sociales	4.340	1.445
<b>Total gastos sociales</b>	<b>159.174</b>	<b>72.204</b>

Importes en miles de pesetas.

Fuente: Autoridad Transporte Metropolitano.

La variación interanual de estos gastos es debida a la regularización en el mes de enero de la situación del personal que se hallaba en situación de "comisión de servicios" de las administraciones consorciadas o de los operadores públicos. Hasta el mes de enero de 1999, el gasto corría a cargo de éstos y a partir de entonces pasó a manos de la ATM.

Es preciso añadir al respecto la incorporación neta a la plantilla de tres personas en plazas que se hallaban vacantes.

### 2.6.2. Otros gastos de explotación

La evolución cuantitativa del epígrafe Otros gastos de explotación ha sido la siguiente:

Concepto	1999	1998
Trabajos realizados por otras empresas	110.244	80.556
Gastos varios	49.083	16.865
Otros	23.720	20.507
Total	183.047	117.928

Importes en miles de pesetas.

Fuente: Elaboración propia.

El concepto Trabajos realizados por otras empresas recoge, entre otros, los contratos de consultoría que celebra la ATM con terceros (véase epígrafe 4.1 de este informe).

Por su parte, el incremento en el concepto Gastos varios recoge, entre otros, los gastos publicitarios del Centro de Información Transmet.

### 2.6.3. Amortizaciones del inmovilizado

La ATM aplica los siguientes porcentajes a su inmovilizado:

Inmovilizado	Vida útil estimada (años)	Porcentaje
Maquinaria, instalaciones y útiles	8	12,5
Mobiliario	10	10,0
Equipos proceso información	4	25,0
Instalaciones complejas especializadas	4	25,0
Software informático	3	33,3

Fuente: Autoridad Transporte Metropolitano.

La aplicación de estos porcentajes de amortización se realiza en función de la vida útil y a partir del momento en que entra en funcionamiento el bien en cuestión.

#### **2.6.4. Transferencias**

Los gastos por transferencias son debidos básicamente al cumplimiento de los contratos-programa entre la ATM y las empresas operadoras.

Estos contratos-programa son los siguientes:

- a) Contrato-programa entre la ATM y TMB, firmado el 27 de abril de 2000, correspondiente al período 1999-2001.
- b) Contrato-programa entre la ATM y FGC, firmado el 27 de abril de 2000, con un ámbito temporal de los años 1999 a 2001.

Los objetivos que persiguen estos contratos-programa son los siguientes:

- a) Realizar una oferta programada
- b) Alcanzar unos determinados niveles de compromisos de calidad de servicio.
- c) Impulsar la integración del sistema de transporte público colectivo en la región metropolitana de Barcelona.
- d) Obtener los incrementos de demanda previstos en el contrato-programa respectivo.
- e) Desarrollar el sistema de gestión de la seguridad y del medio ambiente de acuerdo con los requerimientos normativos y legales.
- f) Sanear la estructura financiera de la empresa.
- g) Alcanzar el coeficiente de cobertura previsto para el período.

Los contratos-programa incluyen objetivos e indicadores, cuyo seguimiento se debe realizar mediante una Comisión de Seguimiento, integrada por representantes de la ATM y de los operadores.

La Comisión tendría que haber sido constituida a los dos meses de la firma del contrato-programa. A la fecha de realización del trabajo de campo de este informe, aunque ya se ha realizado el primer seguimiento del contrato-programa, todavía no se ha constituido formalmente.

Los importes transferidos por la ATM en 1999 han sido:

Perceptor	Importe liquidado en 1999 correspondiente a 1999	Importe liquidado en 1999 correspondiente a 1998	Total
TMB	28.151	853	29.004
FGC	8.348	293	8.641
EMT	507		507
Operadores privados	23		23
Total	37.029	1.146	38.175

Importes en millones de pesetas.

Fuente: Elaboración propia.

Con fecha 20 de julio de 2000 se ha concretado la regularización definitiva de los contratos-programa de los años 1998 y 1999.

### 2.6.5. Impuesto de sociedades

De acuerdo con la Ley 43/1995, del Impuesto sobre sociedades, el Consorcio goza de exención subjetiva de este impuesto, a pesar de ser sujeto pasivo.

## 3. FISCALIZACIÓN PRESUPUESTARIA

### 3.1. PRESUPUESTO

Los presupuestos de la ATM correspondientes al ejercicio 1999 fueron aprobados por su Consejo de Administración en el último trimestre del año 1998 y preveían una consignación inicial de 37.162 MPTA.

La Liquidación presupuestaria del Consorcio presenta la siguiente evolución:

## SINDICATURA DE CUENTAS DE CATALUÑA – INFORME 21/2000-SM

INGRESOS	Crédito inicial	Modificaciones	Crédito definitivo	Derechos reconocidos	Derechos recaudados	Pendientes cobro
3. Tasas y otros ingresos	405.088		405.088	396.389	346.455	49.934
4. Transferencias corrientes	36.757.000	4.188.667	40.945.667	40.691.582	31.876.174	8.815.408
5. Ingresos patrimoniales				8.340	8.340	
8. Remanente tesorería		116.261	116.261			
<b>TOTAL INGRESOS</b>	<b>37.162.088</b>	<b>4.304.928</b>	<b>41.167.016</b>	<b>41.096.311</b>	<b>32.230.969</b>	<b>8.865.342</b>

GASTOS	Crédito inicial	Modificaciones	Crédito definitivo	Obligaciones reconocidas	Obligaciones pagadas	Pendiente de pago
1. Personal	168.092	(8.383)	159.709	154.745	152.067	2.677
2. Compra bienes y servicios	214.996	55.789	270.785	188.317	135.142	53.175
4. Transferencias corrientes	36.758.000	4.188.667	40.946.667	38.151.717	31.876.462	6.275.254
6. Inversiones reales	21.000	38.855	59.855	19.347	7.934	11.414
7. Transferencias de capital		30.000	30.000	23.088		23.088
<b>TOTAL GASTOS</b>	<b>37.162.088</b>	<b>4.304.928</b>	<b>41.167.016</b>	<b>38.537.214</b>	<b>32.171.605</b>	<b>6.365.608</b>

SUPERÁVIT				2.559.097	59.364	2.499.734
-----------	--	--	--	-----------	--------	-----------

Importes en miles de pesetas.

Fuente: Autoridad Transporte Metropolitano.

Dentro del primer trimestre de cada año el Director General del Consorcio aprueba y rinde cuentas al Consejo de Administración de la liquidación del presupuesto del ejercicio anterior.

La determinación del órgano competente para la aprobación de las modificaciones de crédito se realiza mediante las bases de ejecución del presupuesto, que son aprobadas conjuntamente con el presupuesto.

Salvo que las modificaciones afecten al grupo de función o se realicen transferencias desde los capítulos presupuestarios 6 o 7 hacia los correspondientes de gasto corriente, la competencia recae, por delegación, en el Director General. En el resto de casos, recae sobre el Consejo de Administración.

El nivel de vinculación jurídica de los créditos es por grupo de función o capítulo, según se trate de la clasificación funcional o económica, respectivamente.

La ATM ha realizado la conciliación del resultado contable con el resultado financiero.

## 4. FISCALIZACIÓN DE LEGALIDAD

### 4.1. CONTRATACIÓN

En 1999, la mayor parte de los expedientes de contratación que ha elaborado la ATM corresponden a la categoría administrativa de contratos de consultoría y asistencia técnica.

Los principales contratos, con el importe adjudicado, son los que se expresan a continuación:

Descripción	Adjudicatario	Importe adjudicado
Estudio viabilidad financiera L9	Chase Manhattan CMB, SA	38.280
Estudio Intercambiador Central	BB & J. Consult, SA	14.975
Estudio alternativas corredor BCN-aeropuerto	Ingeniería de Infraestructuras, SA	17.422
Prolongación L9:		
Sagrera-Meridiana-Gorg Singuerlín	Auditorías e Ingeniería, SA	18.490
M <sup>a</sup> Cristina-Sagrera Meridiana	Ibérica de estudios e ingeniería, SL	13.740
Zona Franca- M <sup>a</sup> Cristina	Idom Ingeniería y sistemas, SA	15.036
Prolongación L1:		
Fondo-Badalona Centro	Enginyeria de Traçats i Estructures SA	7.800
Feixa Llarga-El Prat	Técnicas y Proyectos, SA	4.046
Conexión L9 con L3/L4 en Nou Barris/St. Andreu	Europroject Ingeniería, SL	12.259
Alternativas trazado Pl. España-Línea Vallès (FGC)	Projectes y Servicios, SA	10.092
Estudio comparativo sistema financiación TP en Europa	Ingeniería y Economía del Transporte	7.936

Importes en miles de pesetas.

Fuente: Elaboración propia.

#### 4.2. OTORGAMIENTO DE SUBVENCIONES

Las subvenciones concedidas por la ATM a lo largo del año 1999 han sido las siguientes:

Tipo	Importe reconocido
Corrientes	350
Capital	23.087
Total	23.437

Importes en miles de pesetas

Fuente: Elaboración propia.

La línea de subvención cuantitativamente más importante es la destinada a paliar el efecto 2000 sobre los pupitres instalados en los autobuses de las empresas operadoras de servicios regulares de transporte público colectivo de viajeros por carretera en régimen de gestión indirecta que actúan dentro del ámbito competencial de la ATM. Esta ayuda fue dotada inicialmente con un importe máximo de 30 MPTA.

La relación de perceptores de esta línea de subvención de capital, con el importe solicitado y concedido, es la siguiente:

Perceptor	Importe solicitado	Importe concedido
Martí & Renom, SA, SARBUS	13.000	11.250
Cingles Bus, SA	3.250	3.000
La Vallesana, SARBUS	2.500	2.500
Asistencia y Servicios	3.000	2.250
Ferrocarriles y Transportes	6.250	2.000
Otros	4.173	2.087
<b>Total</b>	<b>32.173</b>	<b>23.087</b>

Importes en miles de pesetas.

Fuente: Elaboración propia.

## 5. FISCALIZACIÓN DE LA GESTIÓN

### 5.1. GESTIÓN

El eje fundamental de actuación de la ATM se concreta en el Programa de actuación, documento anual en el que, una vez realizada una evaluación de las perspectivas socioeconómicas y coyunturales, se indican los objetivos, proyectos y actuaciones a realizar por el Consorcio en el año en cuestión.

Semestralmente, el Consejo de Administración de la ATM aprueba un informe de gestión en el que se detalla la ejecución del Programa y se enumeran las principales metas alcanzadas y el estado o evolución de las actuaciones llevadas a cabo en este período, todo ello en consonancia con las previsiones previstas en el Programa de actuación.

Por otro lado, el Director General del Consorcio elabora anualmente la Memoria de gestión, que será considerada por el Consejo de Administración dentro del primer trimestre del año siguiente al que se refiera.

### 5.2. INDICADORES

Como instrumento complementario en su gestión, desde el año 1998, la ATM recoge en un documento una batería de indicadores, elaborados según la información suministrada por los operadores de transporte público y privado, en los que se expresan los datos del transporte público en la RMB y que, sin duda, contribuyen a mejorar la toma de decisiones de los órganos directivos del Consorcio.<sup>1</sup>

<sup>1</sup> Una parte de estos indicadores, los de oferta, demanda y precio, son publicados mediante el tríptico "Transmet xifres".

A continuación se exponen, a modo de ejemplo, una serie de estos indicadores relativos a la RMB en el período 1998-1999.

Indicador	1999	1998	Variación %
Longitud de red	6.116	6.019	1,61
Viajeros transportados	727	714	1,82
Calidad del servicio	7,1	7	1,42
Recaudación	59.658	57.277	4,16
Parque móvil	2.420	2.380	1,68
Antigüedad del parque móvil	9,2	10,9	(15,6)

De la evolución de estos indicadores se evidencia un incremento tanto en la longitud de red como en el número de viajeros.

Al mismo tiempo, se pone de manifiesto un incremento en la valoración de los usuarios respecto al transporte público y se constata, según estos índices, una renovación cualitativa y cuantitativa del parque móvil.

Las definiciones de estos indicadores son las siguientes:

- Longitud de red: expresada en kilómetros
- Viajeros transportados: millones de viajeros transportados.
- Calidad del servicio: es el seguimiento del índice de calidad del servicio de los operadores que lo realicen. Es la nota media que aportan los usuarios mediante encuestas realizadas por los operadores sobre un techo de 10 puntos.
- Recaudación: millones de pesetas recaudados.
- Parque móvil: número de autobuses y trenes que ofrecen servicio (flota disponible).
- Antigüedad del parque móvil: edad media de todos los vehículos; expresado en años.

Según acta del Consejo de Administración de la ATM, además de estos indicadores relativos a los operadores del transporte público, el Consorcio debe establecer comparadores, tanto con el transporte privado de la región metropolitana de Barcelona (movilidad en vehículo, inversiones en carreteras, índice de motorización) como con otras metrópolis del resto de Europa.

A fin de realizar las comparaciones con estos países se establece que se tomará como base a las ciudades integrantes de European Metropolitan Transport Authorities<sup>2</sup> (EMTA), llevando a cabo el seguimiento de los siguientes indicadores:

- a) Indicadores de oferta:
  - 1. Número de líneas
  - 2. Longitud de la red
  - 3. Coche-km recorridos
  - 4. Plazas-km ofertadas
  
- b) Indicadores de demanda:
  - 1. Viajeros totales transportados
  - 2. Viajes/habitante
  
- c) Indicadores de precio:
  - 1. Tarifa media
  
- d) Indicadores genéricos
  - 1. Habitantes
  - 2. Kilómetros cuadrados territorio
  - 3. Renta por cápita
  - 4. Índice de motorización

A continuación se exponen, para su comparación, algunos de estos indicadores de la ATM y del conjunto de ciudades integrantes de EMTA, salvo las de Bilbao, Dublín, Lisboa, Milán, Roma, Sevilla y Valencia, ya que, a la fecha de realización de este informe no se dispone de los datos correspondientes al año 1999.

$$\text{Promedio de viajes/habitante} = \frac{\text{Número de viajes año}}{\text{Número de habitantes}}$$

---

<sup>2</sup> Las metrópolis integrantes de European Metropolitan Transport Authorities son: Amsterdam, Atenas, Barcelona, Bilbao, Bruselas, Dublín, Frankfurt, Ginebra, Lisboa, Madrid, Manchester, Milán, París, Praga, Roma, Sevilla, Estocolmo, Valencia, Viena y Zurich.

Medio de locomoción	Barcelona		EMTA
	1999	1998	1999
Autobús	69,7	69,5	115,6
Tranvía	-	-	25,3
Metro	68,3	75,9	87,7
Tren cercanías	35,0	24,6	44,4
Total	173,0	170,0	273,1

Fuente: Elaboración propia, según datos proporcionados por la Autoridad del Transporte Metropolitano.

### Porcentaje de utilización

$$= \frac{\text{promedio de viajes por habitante en cada medio de transporte}}{\text{promedio de viajes por habitante en todos los medios de transporte}} \times 100$$

Medio de locomoción	Barcelona		EMTA
	1999	1998	1999
Autobús	40,3	40,9	42,3
Tranvía	-	-	9,3
Metro	39,5	44,6	32,1
Tren cercanías	20,2	14,5	16,3
Total	100,0	100,0	100,0

Fuente: Elaboración propia, según datos proporcionados por la Autoridad del Transporte Metropolitano.

De la comparación de estos indicadores se evidencia un número menor de viajes por habitante de Barcelona respecto a EMTA, un menor peso específico del transporte de capacidad intermedia (autobús y tranvía) y un mayor peso de los de alta capacidad (metro y tren de cercanías).

Por otro lado, en cuanto a la evolución anual del transporte público en Barcelona, se evidencia una mayor del tren de cercanías en detrimento de la utilización del metro.

## 6. HECHOS POSTERIORES

Los dos hechos posteriores que, dada su magnitud e importancia, influirán directamente en la actividad y en la estructura económico-financiera de la ATM son los siguientes:

- La implantación del sistema de tranvía/metro ligero en el corredor Diagonal–Baix Llobregat

El Decreto 200/1998, de 30 de julio, del Departamento de Política Territorial y Obras Públicas, y el acuerdo del Consejo Metropolitano de la EMT, de

fecha 16 de julio de 1998, encargan a la ATM la convocatoria y resolución del concurso para la adjudicación de la concesión del proyecto, construcción y explotación del nuevo sistema de tranvía/metro ligero en el corredor Diagonal–Baix Llobregat. La ejecución de este encargo comportará una inversión plurianual, a partir del año 2000, de más de 36.000 MPTA, financiada en parte por la Generalidad, 25.826 MPTA, y utilizada como una subvención de capital finalista a la ATM. El importe restante se financiará a través de convenios de financiación con las administraciones consorciadas.

- b) La ejecución de la línea 9 del sistema de transporte público de metro de Barcelona

Mediante el Decreto 218/2000, de 26 de junio, del Departamento de Política Territorial y Obras Públicas, se delegó a la ATM la competencia relativa a la aprobación del proyecto del trazado de la línea 9 y la aprobación de los pliegos de cláusulas administrativas y de los pliegos de prescripciones técnicas y funcionales, así como cualquier actividad administrativa preparatoria que se requiera para la licitación de los contratos necesarios para la redacción y la ejecución del proyecto para el establecimiento de la línea 9 del sistema de transporte público del metro de Barcelona y su ejecución. La ejecución de esta delegación comportará una inversión plurianual de más de 213.000 MPTA, cuya financiación mayoritaria correrá a cargo, en principio, de la Generalidad de Cataluña.

## **7. CONCLUSIONES: OBSERVACIONES Y RECOMENDACIONES**

### **7.1. OBSERVACIONES Y RECOMENDACIONES**

A continuación exponemos las observaciones y las recomendaciones que hemos considerado oportuno realizar, con la intención de contribuir, en la medida de lo posible, a la mejora de la gestión del Consorcio.

1. El importe que consta en la Cuenta de resultados de la ATM para el año 1999, relativo a Transferencias recibidas de la AGE, 16.089 MPTA, no es correcto, ya que incluye los ingresos a devolver por los operadores, resultantes de un exceso de aportaciones de la AGE del ejercicio 1998. Por lo tanto, el importe correspondiente a Transferencias de la AGE de la Cuenta de resultados tendría que ser 15.582 MPTA y los 507 MPTA restantes deberían recogerse en una cuenta de ingreso a cargo de los operadores.
2. En el pasivo del balance de la ATM para 1999 figura un error de transcripción en las cuentas de acreedores no presupuestarios. Este hecho supone una reclasificación en los siguientes términos:

Concepto	Importe imputado	Importe real
Otros acreedores no presupuestarios	322.708	312.621
Acreedores por IVA	336	10.087
Fianzas recibidas		336
Total	323.044	323.044

Importes en miles de pesetas.

Fuente: Elaboración propia.

3. En la Nota 11 de la Memoria de la ATM para el año 1999 constan unos importes que no son correctos. Éstos corresponden a cantidades liquidadas en 1999 y devengadas en 1998, relativas al Contrato-programa de la ATM respecto a los operadores públicos. La imputación correcta hubiese sido la siguiente:

Operador	Importe imputado	Importe real
TMB	200	854
FGC	947	293
Total	1.147	1.147

Importes en millones de pesetas.

Fuente: Elaboración propia.

4. En el expediente sobre subvenciones destinadas a paliar el efecto 2000, se ha efectuado el reconocimiento de la obligación antes de que se hubiese justificado correctamente, por parte de uno de los beneficiarios, el cumplimiento del objeto de la subvención.

*Se debe respetar lo establecido en el artículo 98 del Decreto legislativo 9/1994, de 13 de julio, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de finanzas públicas de Cataluña (LFPC) y realizar el reconocimiento de la obligación cuando se haya justificado correcta y completamente a la realización del objeto de la subvención.*

5. El Consorcio está sometido plenamente a la Ley 13/1995, de 18 de mayo, de contratos de las administraciones públicas (LCAP).

De la verificación de los expedientes de contratación se han constatado los siguientes aspectos que, con carácter general, no están de acuerdo con esta Ley:

- No se realiza de un modo formal la certificación de existencia de crédito ni se formaliza la reserva de crédito antes de la aprobación del gasto correspondiente.
- No queda constancia formal de la realización del informe del servicio jurídico respecto a los pliegos de cláusulas administrativas particulares relativas a cada contrato. El Consorcio nos manifiesta al respecto que es el mismo servicio jurídico el encargado de la redacción de estos pliegos.

*Aunque sea el mismo servicio jurídico el que confecciona los pliegos, sería conveniente que éste dejase constancia formal de su conformidad.*

- Cuando se trata de contratos de consultoría y asistencia, el expediente de contratación debe incorporar un informe del servicio interesado en la celebración del contrato, en el que se justifique debidamente la insuficiencia, la falta de adecuación o la conveniencia de no ampliación de los medios personales y materiales con los que cuenta la Administración para cubrir las necesidades que se trata de satisfacer mediante el contrato. Este informe no se ha elaborado sistemáticamente.

Todavía en el ámbito de la contratación, pero con carácter específico, es necesario destacar los siguientes puntos:

- Para la contratación del servicio de publicidad radiofónica del Centro Transmet a diversas emisoras de radio, la ATM ha seguido la fórmula de estipular las contraprestaciones mediante convenios de colaboración. Este expediente importa un total de 37.893 MPTA.
- Para el encargo a una sociedad anónima participada por uno de los consorciados (Barcelona Regional, Agència Metropolitana de Desenvolupament Urbanístic i d'Infraestructures SA) de la realización de un estudio sobre la prolongación de la red del tranvía del Baix Llobregat se ha seguido también la fórmula de establecer las contraprestaciones de este servicio mediante la forma de convenio de colaboración. El importe fue de 15 MPTA.

*El establecimiento de estas prestaciones se debería haber encaminado por la vía de la contratación administrativa<sup>3</sup> y promover así la objetividad y la transparencia de la actividad del Consorcio.*

- El expediente sobre el estudio de la viabilidad financiera de la Línea 9 del Metro, contratado con Chase Manhattan Bank en 1999, se promovió por el procedimiento negociado sin publicidad. El Consorcio justificó la utilización de este procedimiento amparándose en dos razones: 1) que la materia era considerada reservada, y 2) que la realización del estudio era de extrema urgencia.

*Entendemos que el carácter de reservado contemplado en el artículo 211.g de la LCAP es diferente de la interpretación que se ha dado. El importe de la adjudicación de este contrato fue de 38.280 mPTA.*

---

<sup>3</sup> Véase al respecto el informe 42/99, de 12 de noviembre de 1999, de la Junta Consultiva de Contratación Administrativa del Estado.

6. De la revisión del área de subvenciones se han podido constatar los siguientes hechos:

- Si bien se ha solicitado, en las bases de las subvenciones, que cuando el importe a subvencionar sea superior a 1 MPTA sean precisas unas certificaciones acreditativas de estar al corriente de sus obligaciones tributarias estatales, así como de la Seguridad Social, no se ha solicitado ninguna declaración expresa que el interesado no haya contraído ninguna deuda con la Administración de la Generalidad y sus entidades autónomas.
- En las bases de la convocatoria de subvenciones destinadas a paliar el impacto del efecto 2000 sobre los pupitres de los autobuses de las empresas operadoras de servicios regulares de transporte público colectivo de viajeros por carretera, no figuran claramente expresados los criterios de concesión de la subvención.
- No se ha establecido como requisito exigido a las empresas subvencionadas la justificación de que el solicitante cumple la cuota de reserva para la integración social de los minusválidos, establecida por la legislación vigente.

7. En 1999, la ATM regularizó la situación del personal que estaba en comisión de servicios en el Consorcio, procedente de otras administraciones, que cobraban diferentes sueldos, y los integró en su plantilla. Eso comportó, según nos manifestó el Consorcio, que fuera preciso que realizar una nuevas tablas retributivas para todo el personal para igualar las retribuciones y evitar agravios comparativos.

Esta regularización ha supuesto, en algunos trabajadores, incrementos retributivos por encima de los límites establecidos en la Ley de presupuestos.

Aparte de la aprobación, por parte del Consejo de Administración de la ATM, de las tablas en el presupuesto, no se ha constatado que hubiera ningún soporte documental que motivase estas variaciones retributivas.

*Es preciso que la ATM motive documental y suficientemente cualquier variación respecto a las retribuciones de su personal y se someta, respecto a las variaciones interanuales, a los límites establecidos en las leyes de presupuestos.*

8. La ATM no ha elaborado, a la fecha de realización del trabajo de campo de este informe, una relación de puestos de trabajo que se ajuste a lo dispuesto por la legislación básica del Estado y el desarrollo reglamentario de la Generalidad.

9. La ATM tiene en la actualidad más del 50% de su personal con contrato de interinidad.

*El Consorcio, en la medida de sus posibilidades y disponibilidades, debe regularizar la situación de su personal, realizar la oportuna oferta de empleo y convocar los procesos selectivos oportunos, teniendo en cuenta los principios de igualdad, mérito y capacidad.*

10. Según el Reglamento de régimen interior de la ATM, el Consejo de Administración y el Comité Ejecutivo tienen las competencias de aprobar las modificaciones de crédito del presupuesto.

No obstante, las bases de ejecución del presupuesto delegan íntegramente esta facultad, salvo alguna excepción puntual, en el Director General del Consorcio.

*Hay que establecer limitaciones cuantitativas a la competencia para la realización de modificaciones de crédito en el presupuesto por parte del Director General del Consorcio.*

11. Los Estatutos de la ATM establecen que el control financiero del Consorcio se realizará mediante procedimientos de auditoría bajo la dirección de un interventor, funcionario público de una de las administraciones consorciadas, designado por el Consejo de Administración.

En la sesión del Consejo de Administración de 27 de octubre de 1997 fue nombrada Interventor la persona que realiza las funciones de jefe del Servicio de Administración del Consorcio.

Los interventores, tanto en el ámbito local como en el ámbito de la Generalidad, son funcionarios pertenecientes a un cuerpo especial de funcionarios.

*Para llevar a cabo el control financiero establecido en los Estatutos de la ATM, es preciso nombrar un funcionario, de una de las administraciones consorciadas, perteneciente al cuerpo especial de interventores.*

12. Los contratos-programa entre la ATM y las empresas operadoras de transporte público establecen la creación de unas comisiones que realicen un seguimiento de su cumplimiento.

Las comisiones deberían haberse constituido a los dos meses de la firma del contrato-programa.

Si bien se han realizado ya los primeros seguimientos, estas comisiones no se han constituido formalmente a la fecha de realización de este informe.

*Se deberían constituir formalmente las correspondientes comisiones de seguimiento de los contratos-programa con los operadores de transporte público.*

13. La ATM confecciona periódicamente una batería de indicadores de transporte público referidos a la región metropolitana de Barcelona. Estos indicadores son evaluados en las reuniones del Consejo de Administración. Una selección de estos indicadores, con unos breves comentarios, se publica en la Memoria, en el tríptico "Transmet xifres", y también en la página web del Consorcio. Entre estos indicadores seleccionados no figuran indicadores de calidad ni de precio.

*Sería preciso que en la Memoria del Consorcio se añadieran indicadores de calidad y de precio y, además, la evaluación que hace el Consejo de Administración al respecto.*

14. En el acta del Consejo de Administración de 25 de marzo de 1999 de la ATM, se establece que la ATM realizará comparaciones de sus indicadores tanto con el sector privado como con otras metrópolis de los países integrantes de European Metropolitan Transport Authorities.

Si bien la ATM elabora algunos de estos indicadores e incluso ha ampliado el número de países a comparar, no los realiza en su totalidad.

Cabe destacar, según nos manifiesta el Consorcio, la dificultad añadida que supone la recopilación de indicadores de transporte de terceros países.

*El Consorcio debe continuar y completar, en la medida de lo posible, esta iniciativa, ya que permitirá configurar nuevos puntos de referencia y coadyuvará, sin duda, a su gestión.*

*Por otro lado, sería conveniente que esta información constase en la memoria de actividades que realiza anualmente el Consorcio.*

## **7.2. CONCLUSIONES**

Como resultado de nuestra fiscalización podemos extraer las siguientes conclusiones:

- a) En el aspecto económico-financiero, validamos a efectos de esta fiscalización, de acuerdo con la metodología expuesta en el epígrafe 1.1.2 de este informe, y teniendo en cuenta las observaciones 1 a 4, el contenido del Informe de auditoría externa del año 1999 (véase Anexo 1).
- b) En el aspecto de legalidad, salvo las deficiencias que se señalan en las observaciones 5 a 9, no se han observado incumplimientos significativos.
- c) En el aspecto de control interno y gestión, teniendo en cuenta el contenido de las observaciones 10 a 14, no se han observado deficiencias significativas.

## 8. ALEGACIONES

A los efectos previstos por el artículo 6 de la Ley 6/1984, de 5 de marzo, de la Sindicatura de Cuentas, modificada por la Ley 15/1991, de 4 de julio, el presente Informe de fiscalización fue enviado a la ATM.

La respuesta del Consorcio, una vez conocido el Informe, es la que se reproduce a continuación:<sup>4</sup>

### "ALEGACIONES AL INFORME 21/2000-SM DE LA SINDICATURA DE CUENTAS:

#### 1. A la observación 1ª:

Se tomó la decisión de expresarlo de este modo porque, aunque efectivamente los recursos reconocidos por la AGE con cargo al Presupuesto 1999 eran de 15.582 MPTA, el Contrato-programa reconocía que había un exceso de aportaciones del período 1998 a los operadores públicos de 3.043 MPTA (cláusula ---). Este exceso de aportación debía destinarse a los operadores de gestión indirecta y, según el mismo Contrato-programa, a la EMT le correspondía percibir 507 MPTA.

La ATM, en cumplimiento del Contrato-programa tenía que reconocer la obligación a favor de la EMT por el importe señalado con cargo al Presupuesto corriente. A fin de que éste no se desequilibrase, era preciso dar de alta el ingreso por el mismo importe. Se planteó a qué operador de los dos públicos se imputaba este ingreso, pero todavía no se conocía la liquidación de éstos de 1998, ya que no se habían constituido las comisiones de seguimiento (recuérdese que los convenios con las Administraciones se firmaron en diciembre de 1999, y los Contratos-programa con operadores en abril de 2000).

Por lo tanto, este tema se planteó en el sentido de que los operadores debían dinero a la AGE, que a su vez ésta daba a la ATM para aplicarlo a la gestión indirecta, según el siguiente esquema:

OPERADORES    →    AGE    →    ATM

Ya que es lo que se consideraba que inducía a menos confusión por el desconocimiento de la distribución entre los operadores de los sobrantes. En todo caso, hay que tener en cuenta que, en definitiva, quien aporta a la Gestión Indirecta este importe es la AGE.

#### 2. A la observación 2ª:

Fue un error de transcripción, ya que en el ejercicio 1998 no existía la cuenta "Otros acreedores no presupuestarios", y por eso hubo la confu-

---

<sup>4</sup> La respuesta estaba redactada en catalán. Aquí figura su traducción en castellano.

sión en las líneas. Cuando se presente la liquidación del 2000 quedará corregido este error material.

**3.** A la observación 3ª:

Este error ha sido detectado por la Sindicatura en el transcurso de las conversaciones con los propios servicios administrativos de la ATM. Fue un error de transcripción, ya que todas las subvenciones que recibía la ATM en concepto de "anticipo" de los convenios a suscribir, procedentes de la Generalidad se tenían que distribuir entre TMB y FGC, en un 69% y un 31%, respectivamente. En los registros contables, sin embargo, está contemplado correctamente.

**4.** A la observación 4ª:

Efectivamente se reconoció la obligación porque era preciso efectuar el cierre contable y si no se hubiese hecho así, tendríamos que haber dado de baja la disposición del gasto (AD). No obstante, no se procedió a su pago hasta que no fue justificado por parte del operador e inspeccionado por los servicios técnicos de la ATM.

**5.** A la observación 5ª:

a) Respecto a la certificación de existencia de crédito, debe decirse que, en el momento en que se dicta la Resolución de aprobación del gasto, el servicio de Administración procede a hacer el documento contable "A", con lo que queda reservado el crédito. No obstante, se recomendará de ahora en adelante a todas las unidades gestoras de expedientes, que soliciten al Servicio de Administración el certificado de existencia de crédito.

b) Efectivamente, el letrado de la ATM está adscrito en el Servicio de Administración y es la persona que elabora directamente los pliegos. No obstante, en la actualidad, en la resolución de aprobación de los pliegos, el letrado firma además un "ante mí" al lado del órgano de contratación.

c) Ya para el ejercicio 2000, los llamados "convenios" del centro de Información Transmet son en realidad contratos realizados bajo la Ley de contratos 13/95. Su adjudicación se ha efectuado con procedimiento negociado, considerando la audiencia de las emisoras. Es preciso destacar que, con este sistema de contratación, se han logrado descuentos complementarios para la publicidad que insertan los operadores de transporte público colectivo en estos medios.

d) Al ser Barcelona Regional una empresa pública, y ser la que estudió primero el proyecto del tranvía en Barcelona, y habiendo proporcionado a la ATM esta sociedad toda la documentación elaborada durante mucho tiempo en relación al proyecto del tranvía,

se determinó que era la más adecuada para recibir el encargo del proyecto de una posible prolongación del tranvía.

- e) Efectivamente se adjudicó a Chase Manhattan Bank el estudio indicado. Se consideró inoportuno sacarlo a concurso debido a los posibles efectos derivados de las especulaciones sobre una privatización de una parte del servicio de metro. Prueba de ello es que a todos los invitados a ofertar se les hizo firmar una carta de confidencialidad, como consta en el expediente.

**6.** A la observación 6ª:

- a) El no haber solicitado declaración expresa de no tener deudas con la Generalidad sólo se produjo en la convocatoria de subvención para cubrir el Efecto 2000. En todas las demás se ha pedido este requisito.
- b) La justificación de que el solicitante cumple la cuota de reserva de minusválidos se ha solicitado ya en la última convocatoria de subvenciones efectuada.

**7.** A la observación 7ª:

Los únicos incrementos retributivos reales que existieron fueron los de los administrativos para asimilar sus salarios a los de los funcionarios procedentes de otras administraciones, siendo incrementados de 3 MPTA anuales a 3,2 MPTA.

Los otros casos de incrementos superiores al 2% (del 3,3% y del 5%) se produjeron en el supuesto de un técnico superior y de un técnico medio que fueron nombrados jefes de unidad; por lo tanto su aumento se derivó de una recualificación del puesto de trabajo.

Por lo demás, siempre se han respetado los límites de la Ley de presupuestos.

**8.** A la observación 8ª:

La ATM dispone de una plantilla de personal donde están las categorías profesionales, con una estructura orgánica, aprobada por el Consejo de Administración.

El consorcio no tiene recursos propios para establecer una relación detallada de puestos de trabajo. En el programa de actuación para el ejercicio 2001 se prevé, para llevar a cabo esta labor, la contratación de una consultoría externa experta en estos temas.

**9.** A la observación 9ª:

Durante el año 2001 la ATM convocará los procesos selectivos oportunos.

**10** A la observación 10ª:

El Consejo de Administración tiene la competencia que tiene en el caso de un ente local su Plenario en materia de modificaciones de presupuesto. El Director General sólo puede efectuar modificaciones dentro del presupuesto corriente, o de inversiones, pero no puede disminuir inversiones para incrementar el gasto corriente.

Las bases de ejecución del presupuesto aprobadas por el Consejo de Administración así lo contemplan, para tener agilidad en la gestión.

Por otro lado, el Director General tiene limitaciones a la autorización y disposición del gasto, así como a la contratación.

**11.** A la observación 11ª:

Los estatutos del consorcio no especifican en ningún caso que el interventor tenga que pertenecer al cuerpo especial de interventores.

Por otro lado, es preciso tener en cuenta que la intervención se limita únicamente a la firma de las circularizaciones y que la labor de fiscalización efectiva la realiza el auditor que, por otro lado, está nombrado por el Consejo de Administración.

En todo caso, ya se han iniciado conversaciones con responsables de la Intervención General de la Generalidad de Cataluña, para que sea designado un funcionario de esta institución a efectos de realizar el control del proceso de auditoría externa del ejercicio 2000.

**12.** A la observación 12ª:

A la fecha de revisión por parte de la Sindicatura, todavía no se había constituido la Comisión de Seguimiento de los Contratos-programa con operadores que, en todo caso, únicamente se podía producir a partir de la firma de los Contratos-programa el pasado mes de abril, puesto que antes era constituir hacer las comisiones del Contrato-programa AGE-ATM y del Convenio de financiación ATM-Administraciones consorciadas. Puesto que éstas ya se han producido (julio y octubre, respectivamente), se procederá a efectuar la reunión formal constitutiva antes de la finalización del ejercicio actual, aunque la designación de los miembros de los operadores y de la ATM ya se produjo por escritos de fechas 5 de mayo de 2000 (ATM), 11 de mayo de 2000 (FGC) y 31 de mayo de 2000 (TMB) y que se han celebrado ya varias reuniones de traspaso y análisis de la información relativa a la evolución de la actividad y las cuentas de las empresas, que ha originado las propuestas de liquidación de los ejercicios 1998 y 1999 y los informes de requerimiento de los tres primeros trimestres del año 2000.

Las fechas previstas para la convocatoria de las Comisiones de seguimiento son 14 de diciembre para TMB y 13 de diciembre para FGC.

**13.** A la observación 13ª:

En la memoria del ejercicio 2000 se añadirán la relación de indicadores de calidad y de precio, así como la evaluación que realiza el Consejo de Administración, tal y como se indica en el informe de la Sindicatura de Cuentas.

**14.** A la observación 14ª:

En el programa de actuación del ejercicio 2001 consta una referencia explícita a la realización de indicadores comparativos de transporte público colectivo en diferentes ciudades europeas.

En la memoria del año 2000 se incluirá una referencia comparativa en base al análisis que actualmente ya posee la ATM de diferentes ciudades europeas, una parte de las mismas integrante de EMTA.

Barcelona, 29 de noviembre de 2000 "

9. ANEXO 1

 **Gabinet Tècnic d'Auditoria i Consultoria, s.a.**

Via Laietana, 30, 2n D  
Tel. 93 319 96 22 - Fax 93 310 17 39  
08003 Barcelona

Julián Hernández, 8, baixos, esq.  
Tel. 91 388 21 80 - Fax 91 759 96 12  
28043 Madrid

Barcelona, 3, 2n, 1a  
Tel. 972 20 19 59 - Fax 972 22 09 20  
17001 Girona

**INFORME D'AUDITORIA DELS ESTATS I COMPTES ANUALS**

**Al Consell d'Administració de  
l'AUTORITAT DEL TRANSPORT METROPOLITÀ, CONSORCI  
PER A LA COORDINACIÓ DEL SISTEMA METROPOLITÀ DE  
TRANSPORT PÚBLIC DE L'ÀREA DE BARCELONA**

- 1 - Hem auditat els estats i comptes anuals de l'AUTORITAT DEL TRANSPORT METROPOLITÀ, CONSORCI PER A LA COORDINACIÓ DEL SISTEMA METROPOLITÀ DE TRANSPORT PÚBLIC DE L'ÀREA DE BARCELONA (en endavant ATM), que comprenen el balanç de situació al 31 de desembre de 1999, el compte de resultats, la liquidació del pressupost i la memòria corresponents a l'exercici anual acabat en la data esmentada, la formulació dels quals és responsabilitat dels Administradors de l'ATM. La nostra responsabilitat és expressar una opinió sobre els esmentats estats i comptes anuals en el seu conjunt, basada en el treball realitzat d'acord amb les normes d'auditoria generalment acceptades que requereixen l'examen, mitjançant la realització de proves selectives, de l'evidència justificativa dels estats i comptes anuals i l'avaluació de la seva presentació global, dels principis comptables aplicats en l'àmbit de les administracions públiques i de les estimacions realitzades.
- 2 - Els administradors de l'ATM presenten, a efectes comparatius, amb cadascuna de les partides del balanç, del compte de resultats i del quadre de finançament, a més de les xifres de l'exercici 1999, les corresponents a l'exercici anterior. La nostra opinió es refereix exclusivament als estats i comptes anuals de l'exercici 1999. Amb data 17 de març de 1999 vàrem emetre el nostre informe d'auditoria sobre els estats i comptes anuals de l'exercici 1998, en el qual vàrem expressar una opinió favorable.
- 3 - En la nostra opinió professional, els estats i comptes anuals de l'exercici 1999 adjunts expressen, en tots els aspectes significatius, la imatge fidel del patrimoni i de la situació financera de l'ATM al 31 de desembre de 1999, dels resultats de les seves operacions reflectits en el compte de resultats i en la liquidació de pressupost adjunts i dels recursos obtinguts i aplicats durant l'exercici anual acabat en aquesta data, i contenen la informació necessària i suficient per a la seva interpretació i comprensió adequades, de conformitat amb els principis i normes de comptabilitat per a les administracions públiques, que guarden uniformitat amb els aplicats l'exercici anterior.

Barcelona, 2 de març de 2000

**GABINET TÈCNIC  
D'AUDITORIA I CONSULTORIA, S.A.**

  
Enric Ribas i Miràngels

