



Cámara de Cuentas
Comunidad de Madrid

**INFORME DE FISCALIZACIÓN DEL CONSORCIO
REGIONAL DE TRANSPORTES DE MADRID
EJERCICIO 2012**

**Aprobado por Acuerdo del Consejo de
la Cámara de Cuentas de 29 de diciembre de 2015**



ÍNDICE

I. INTRODUCCIÓN	1
I.1. PRESENTACIÓN	1
I.2. OBJETIVOS Y ALCANCE	1
I.3. LIMITACIONES.....	2
I.4. MARCO LEGAL	2
I.5. TRATAMIENTO DE LAS ALEGACIONES.....	3
I.6. CONSORCIO REGIONAL DE TRANSPORTES DE MADRID	4
I.6.1. RÉGIMEN JURÍDICO	4
I.6.2. ORGANIZACIÓN	5
I.6.3. FUNCIONES	5
I.6.4. OPERADORES DE TRANSPORTE	6
II. CONTROL INTERNO	7
III. RESULTADOS DE LA FISCALIZACIÓN	13
III.1. PRESUPUESTO Y CUENTAS ANUALES.....	13
III.2. LIQUIDACIÓN Y EVOLUCIÓN DEL PRESUPUESTO	13
III.3. PRESUPUESTO LIMITATIVO	20
III.3.1. EJECUCIÓN DEL PRESUPUESTO DE INGRESOS.....	20
III.3.2. INGRESOS POR CONVENIOS CON AYUNTAMIENTOS	21
III.3.3. GASTOS	33
III.4. PRESUPUESTO ESTIMATIVO	48
III.4.1. INGRESOS	48
III.4.2. GASTOS	54
III.5. OPERADORES DEL SERVICIO DE TRANSPORTE	62
III.5.1. EMPRESA MUNICIPAL DE TRANSPORTES DE MADRID.....	62
III.5.2. METRO DE MADRID, S.A.	67
III.5.3. RENFE	73
III.5.4. TRANSPORTE INTERURBANO	82
III.6. INTERCAMBIADORES.....	94
IV. CONCLUSIONES	101
V. RECOMENDACIONES	106
VI. ANEXOS.....	107



ÍNDICE DE CUADROS

Cuadro III.2-1	
EVOLUCIÓN DE LA EJECUCIÓN DEL PRESUPUESTO DE INGRESOS, 2011-2013.....	15
Cuadro III.2-2	
EVOLUCIÓN EJECUCIÓN DEL PRESUPUESTO DE GASTOS, 2011-2013	15
Cuadro III.2-3	
RESULTADO PRESUPUESTARIO AGREGADO, 2011-2013	17
Cuadro III.2-4	
AJUSTES AL RESULTADO PRESUPUESTARIO, EJERCICIO 2012.....	17
Cuadro III.2-5	
EVOLUCIÓN DEL REMANENTE DE TESORERÍA, 2011-2013.....	18
Cuadro III.2-6	
AJUSTES AL REMANENTE DE TESORERÍA, EJERCICIO 2012.....	19
Cuadro III.3.2-1	
INGRESOS DE AYTOS. PARA FINANCIACIÓN DEL TRANSPORTE URBANO DE VIAJEROS	24
Cuadro III.3.2-2	
AYUNTAMIENTOS DEUDORES POR DERECHOS RECONOCIDOS.....	25
Cuadro III.3.2-3	
IMPORTES DERIVADOS DE LA EJECUCIÓN DE LOS CONVENIOS PARA FINANCIACIÓN DEL TRANSPORTE URBANO DE VIAJEROS.....	26
Cuadro III.3.2-4	
EVOLUCIÓN DE LA DEUDA DE LOS AYUNTAMIENTOS 2010-2013.....	26
Cuadro III.3.2-5	
COMPROMISOS GENERADOS EN CADA EJERCICIO CORREGIDOS.....	27
Cuadro III.3.2-6	
LÍNEAS URBANAS DE MUNICIPIOS SIN CONVENIO DE FINANCIACIÓN.....	32
Cuadro III.3.3-1	
EJECUCIÓN CAPÍTULO 1 PRESUPUESTO DE GASTOS 2012 CRTM.....	33
Cuadro III.3.3-2	
LIQUIDACIONES CUOTAS S.S. EJERCICIO 2012	36
Cuadro III.3.3-3	
EJECUCIÓN CAP. 2 PRESUPUESTO DE GASTOS 2012 CRTM	38



Cuadro III.3.3-4	
PPTO. GASTOS 2012 CRTM: 2020 "ARRENDAMIENTOS EDIFICIOS Y OTRAS CONSTRUCCIONES"	39
Cuadro III.3.3-5	
MUESTRA CONTRATOS ADJUDICADOS EN 2012	46
Cuadro III.4.1-1	
VENTAS DE TÍTULOS DE 2012 POR DISTRIBUIDOR	49
Cuadro III.4.2-1	
MATERIAS PRIMAS CRTM 2012	54
Cuadro III.4.2-2	
SUMINISTROS DE TARJETAS CHIP SIN CONTACTOS, EJERCICIO 2012	58
Cuadro III.4.2-3	
OTROS SUMINISTROS, EJERCICIO 2012.....	58
Cuadro III.4.2-4	
EJECUCIÓN P.P. 0279.12.07.019 "COMERCIALIZACIÓN BILLETE TURÍSTICO".....	61
Cuadro III.5.1-1	
PRESUPUESTO DE EMT, EJERCICIO 2012	64
Cuadro III.5.2-1	
PRESUPUESTO DE METRO, EJERCICIO 2012.....	69
Cuadro III.5.3-1	
EJECUCIÓN CONVENIOS CON RENFE	73
Cuadro III.5.3-2	
GASTOS E INGRESOS POR CONVENIO.....	76
Cuadro III.5.3-3	
COMPROBACIÓN DE LA TARIFA DE COMPENSACIÓN	77
Cuadro III.5.3-4	
DIFERENCIAS DETECTADAS EN LAS COMPENSACIONES A RENFE DE 2010	79
Cuadro III.5.3-5	
DIFERENCIAS DETECTADAS EN LAS COMPENSACIONES A RENFE DE 2011	80
Cuadro III.5.3-6	
DIFERENCIAS DETECTADAS EN LAS COMPENSACIONES A RENFE DE 2012	80
Cuadro III.5.3-7	
FACTURAS CONTABILIZADAS RAMAL PINTO-SAN MARTÍN DE LA VEGA	81



Cuadro III.5.4-1	
CONCESIONES DE TRANSPORTE PÚBLICO DE VIAJEROS POR CARRETERA, A 31 DE DICIEMBRE DE 2012.....	84
Cuadro III.5.4-2	
EVOLUCIÓN DE LA DEMANDA Y DEL GASTO (OO RR) DEL TRANSPORTE POR CARRETERA	85
Cuadro III.5.4-3	
GASTOS DE TRANSPORTE POR CARRETERA DE LAS CONCESIONES TITULARIDAD CRTM (OORR), POR OPERADOR	86
Cuadro III.5.4-4	
COMPARACIÓN DE LOS KM PROGRAMADOS CON LOS REALIZADOS.....	88
Cuadro III.5.4-5	
DIFERENCIAS EN LA FLOTA ENTRE EL TÍTULO CONCESIONAL Y LA INFORMACIÓN DEL CRTM.....	88
Cuadro III.5.4-6	
TARIFA POR KILÓMETRO DE 2011 Y 2012 E INCREMENTO MEDIO DE COSTES OPERATIVOS.....	92
Cuadro III.5.4-7	
IMPORTES LIQUIDADOS PROVISIONALMENTE EN 2012	93
Cuadro III.5.4-8	
IMPORTES LIQUIDADOS Y REGISTRADOS EN CONTABILIDAD EN 2012.....	93
Cuadro III.5.4-9	
LIQUIDACIÓN DEFINITIVA POR KILÓMETROS, EJERCICIO 2012	94
Cuadro III.6-1	
TASA POR VIAJERO (antes de IVA)	96
Cuadro III.6-2	
ACTIVIDAD DE LOS INTERCABIADORES EN 2012.....	98
Cuadro III.6-3	
IMPORTES PAGADOS A LOS INTERCAMBIADORES EN CONCEPTO DE CANON (antes de IVA)	98



Cámara de Cuentas
Comunidad de Madrid

NORMATIVA

LCC	Ley 11/1999, de 29 de abril, de la Cámara de Cuentas de la CM
LCCRTM	Ley 5/1985, de 16 de mayo de 1985, de creación del Consorcio Regional de Transportes públicos Regulares de Madrid
LCSP	Ley 30/2007, de 30 de octubre, de Contratos del Sector Público
LHCM	Ley 9/1990, de 8 de noviembre, reguladora de la Hacienda de la CM
LMLCCRT	Ley 6/2002, de 27 de junio, de modificación parcial de la Ley 5/1985, de 16 de mayo, de Creación del Consorcio Regional de Transportes Públicos Regulares de Madrid
LOTMC	Ley 5/2009, de 20 de octubre, de ordenación del transporte y la movilidad por carretera
LOTT	Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres
TRLCSP	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



OTRAS SIGLAS Y ABREVIATURAS

AGE	Administración General del Estado
AEAT	Agencia Estatal de Administración Tributaria
AVPPM	Asociación de Vendedores Profesionales de Prensa de Madrid
BOCM	Boletín Oficial de la Comunidad de Madrid
CCLL	Corporaciones Locales
CCOO	Comisiones Obreras
CITRAM	Centro Integral de Gestión del Transporte Público
CM	Comunidad de Madrid
CRTM	Consortio Regional de Transportes de Madrid
DDRRNN	Derechos Reconocidos Netos
EMT	Empresa Municipal de Transportes de Madrid, S.A.
IBI	Impuesto sobre Bienes Inmuebles
IGAE	Intervención General de la Administración del Estado
IGCM	Intervención General de la Comunidad de Madrid
IPC	Índice de Precios al Consumo
IRPF	Impuesto sobre la Renta de las Personas Físicas
KM	Kilómetro
Logista	Compañía de distribución integral Logista, S.A.U.
Metro	Metro de Madrid, S.A.
MHAP	Ministerio de Hacienda y Administraciones Públicas
OORRNN	Obligaciones Reconocidas Netas
PCAP	Pliego de Cláusulas Administrativas Particulares
PPTP	Pliego de Prescripciones Técnicas Particulares
PVTA	Punto de Venta
TAM	Tarjeta de Abono Mensual
TTP	Tarjeta de Transporte Público
SAE	Sistemas de Ayuda a la Explotación
UGT	Unión General de Trabajadores
UTE	Unión Temporal de Empresas



I. INTRODUCCIÓN

I.1. PRESENTACIÓN

El Estatuto de Autonomía de la Comunidad de Madrid, aprobado por la Ley Orgánica 3/1983, de 25 de febrero, establece en su artículo 3 la organización territorial de esta Comunidad en municipios y el artículo 44, en la redacción fijada por la Ley Orgánica 5/1998, dispone que el control económico y presupuestario se ejercerá por la Cámara de Cuentas, sin perjuicio del que corresponda al Tribunal de Cuentas.

La Ley 11/1999, de 29 de abril, de la Cámara de Cuentas de la Comunidad de Madrid, extiende su ámbito de actuación en el artículo 2.1.a) a la Administración de la Comunidad de Madrid y sus Organismos Autónomos, así como sus entes públicos y empresas públicas.

La iniciativa de esta fiscalización ha sido ejercida por la Cámara de Cuentas, que, de acuerdo con lo previsto en el artículo 10.1 de la Ley 11/1999, la ha incluido en el programa de fiscalizaciones para el ejercicio 2014 aprobado por el Consejo de esta Cámara.

I.2. OBJETIVOS Y ALCANCE

Los objetivos generales de la fiscalización establecidos en las directrices técnicas aprobadas por el Consejo de esta Cámara el 1 de julio de 2014, son los siguientes:

1. Comprobar el cumplimiento por el organismo autónomo de la normativa aplicable a su actividad económico-financiera.
2. Comprobar que las cuentas anuales correspondientes al ejercicio 2012 son representativas de su situación financiera y patrimonial y del resultado de las operaciones realizadas en dicho ejercicio, de acuerdo con los principios y normas contables que le son de aplicación.
3. Evaluar los sistemas y procedimientos de control interno y de gestión económico-financiera aplicados, en el marco de los objetivos y actividades del Programa 490 "Programación y desarrollo del transporte".
4. Verificar que la contratación se ajusta a las disposiciones legales vigentes.

El alcance temporal de la fiscalización se circunscribe al ejercicio 2012.

En la programación realizada se ha tenido en cuenta, a fin de evitar duplicidades de controles que resultarían improcedentes, por una parte el informe sobre fiscalización de la Cuenta General de la CM, ejercicio 2012, donde se incluye el análisis de las cuentas del CRTM, aprobado por esta Cámara el 30 de diciembre de 2013, y por otra el informe de Control Financiero del Contrato-Programa entre la Administración del Estado y el CRTM, ejercicio 2012 y regularización 2011, cuyo alcance se muestra en el apartado de Control interno de este informe. Con el mismo fin en la elección de la muestra de operadores de transporte se ha tenido en cuenta la fiscalización en curso



Cámara de Cuentas
Comunidad de Madrid

del Tribunal de Cuentas sobre los tranvías ligeros y, en concreto, el del municipio de Parla.

El gasto realizado en concepto de transferencias corrientes a concesionarios ferroviarios privados que figura en las citadas cuentas del Consorcio Regional de Transportes del ejercicio 2012 asciende a un importe total de 110.920 miles de € (22.720 mil € Metro ligero de Madrid; 78.401 mil € Metro ligero Oeste; 3.421 mil € Tranvía de Parla, S.A.; y 6.378 mil € Transportes Ferroviarios de Madrid).

I.3. LIMITACIONES

No se ha obtenido ninguna documentación sobre los antecedentes, circunstancias y contexto sobre el hecho de que el CRTM no haya suscrito convenios con ocho ayuntamientos, para financiar conjuntamente el déficit de explotación del servicio de transporte municipal. Las líneas de transporte municipal en dichos ayuntamientos constan en los títulos concesionales vigentes desde enero de 2010, con las excepciones que se recogen en el informe.

Consecuentemente a la omisión detectada, el CRTM tampoco ha documentado la cuantificación correspondiente a los déficits de explotación del servicio de transporte municipal en los municipios de referencia, no disponiendo esta Cámara de todos los datos necesarios para su cálculo.

I.4. MARCO LEGAL

- Ley 1/1984 reguladora de la Administración Institucional de la Comunidad de Madrid.
- Ley 5/85, de 16 de mayo, de creación del Consorcio Regional de Transporte modificada parcialmente por la Ley 6/ 2002, de 27 de junio, y por la Ley 6/2011, de 28 de diciembre, de Medida Fiscales y Administrativas.
- Ley 20/1998, de 27 de noviembre, de ordenación y coordinación de los transportes urbanos de la Comunidad de Madrid, modificada parcialmente por la Ley 6/2002, de 27 de junio.
- Ley 5/2009, de 20 de octubre, de ordenación del transporte y la movilidad por carretera.
- Ley 9/1990, de 8 de noviembre, reguladora de la Hacienda de la Comunidad de Madrid.
- Decreto 206/2000, de 14 de septiembre, del Consejo de Gobierno de la Comunidad de Madrid, por el que se aprueba el Reglamento de viajeros de la Empresa Municipal de Transporte, Sociedad Anónima.
- Ley 31/2007, de 30 de octubre, sobre procedimientos de contratación en los sectores del agua, la energía, los transportes y los servicios postales.



- Ley 50/2003, de 2 de diciembre, de igualdad de oportunidades, no discriminación y accesibilidad universal de las personas con discapacidad
- Real Decreto 1544/2007, de 23 de noviembre, sobre condiciones básicas de accesibilidad y utilización de medios de transporte para personas con discapacidad y Decreto 13/2007, de 15 de marzo, por el que se aprobó el reglamento de la ley de promoción de accesibilidad y supresión de barreras arquitectónicas.
- El Reglamento (CE) 1370/2007 de aplicación directa en todo el territorio nacional desde el 3 de diciembre de 2009, fecha de su entrada en vigor.
- Ley 5/2011, de 23 de diciembre, de Presupuestos Generales de la Comunidad de Madrid para el año 2012.
- Ley 4/2012, de 4 de julio, de modificación de la Ley de Presupuestos Generales de la Comunidad de Madrid para el año 2012, y de medidas urgentes de racionalización del gasto público e impulso y agilización de la actividad económica.
- Real Decreto Ley 20/2012, de 13 de julio, de medidas para garantizar la estabilidad y de fomento de la competitividad.
- Ley 39/2003, de 17 de noviembre, del Sector Ferroviario.
- acuerdo de 2 de agosto de 2012, del Consejo de Gobierno, en materia de ejecución del Real Decreto Ley 20/2012, de 13 de julio, en el ámbito del personal del sector público de la Comunidad de Madrid.
- Resolución de 7 de abril de 2005, de la Dirección General de Trabajo de la Consejería de Empleo y Mujer, sobre registro, depósito y publicación del convenio colectivo del personal laboral de la Comunidad de Madrid.
- Orden de 14 de enero de 2002, de la Consejería de Hacienda, por la que se regula el procedimiento y elaboración de las nóminas del personal al servicio de la Comunidad de Madrid.
- Orden de 16 de enero de 2012, de la Consejería de Economía y Hacienda, relativa a la gestión de los gastos de personal para el año 2012.

I.5. TRATAMIENTO DE LAS ALEGACIONES

Los resultados provisionales de las actuaciones realizadas en esta fiscalización se trasladaron al Director Gerente del Consorcio Regional de Transportes de Madrid el 31 de julio de 2015, según lo dispuesto en el art. 12 LCC, con el fin de que formulara las alegaciones correspondientes y aportara la documentación que considerara conveniente.

Todas las alegaciones formuladas han sido analizadas y valoradas detenidamente, modificándose el texto del informe cuando así se ha considerado pertinente. En otros casos, el texto inicial del informe no se ha alterado por entender que las alegaciones remitidas consisten en aclarar deficiencias corregidas en ejercicios posteriores o son meras explicaciones que confirman la situación descrita en el informe, bien porque no



se comparte la exposición o los juicios en ellas expuestos, o bien porque no se justifican documentalmente las afirmaciones mantenidas, con independencia de que la Cámara de Cuentas haya estimado oportuno no dejar constancia de su discrepancia en la interpretación de los hechos analizados para reafirmar que su valoración definitiva es la recogida en este informe.

I.6. CONSORCIO REGIONAL DE TRANSPORTES DE MADRID

I.6.1. RÉGIMEN JURÍDICO

El Consorcio Regional de Transportes de Madrid (en adelante CRTM) es un Organismo Autónomo de la Comunidad de Madrid de carácter comercial, industrial y financiero de los previstos en el artículo 4.2 de la Ley 1/1984 reguladora de la Administración Institucional de la CM, y está adscrito a la Consejería de Transportes e Infraestructuras. El Consorcio tiene personalidad jurídica y patrimonio propios.

El CRTM fue creado por la Ley 5/1985, de 16 de mayo, con la finalidad de establecer un sistema integral del servicio de transportes públicos en la Comunidad de Madrid mediante un nuevo marco institucional. El CRTM agrupa a distintas administraciones públicas titulares del servicio de transporte, que se integran en el Consorcio en su condición de autoridad única de la competencia del transporte público de la CM y de los ayuntamientos que voluntariamente se adhirieran.

La citada ley fue modificada parcialmente por la Ley 6/2002, de 27 de junio, que estableció el régimen de financiación actual de los distintos operadores del servicio que nos ocupa y ello mediante la fijación de unos criterios de financiación cuya finalidad es compensar la diferencia económica que surge como consecuencia de la aplicación a los usuarios del transporte de una tarifa inferior a la del coste real del servicio. La aplicación de estos criterios viene a determinar y condicionar la forma de recibir las aportaciones por parte de los citados operadores.

Otra modificación de la citada ley supuso el cambio en la titularidad de la empresa Metro de Madrid, S.A. La Ley 6/2011, de 28 de diciembre, de Medidas Fiscales y Administrativas de la CM, en su artículo 16 modifica parcialmente la LCCRTM, estableciendo que:

" El servicio de transporte público de viajeros por ferrocarril que se presta a través de la red explotada por Metro de Madrid, S.A. tiene la consideración de supramunicipal, correspondiendo a la Comunidad de Madrid la competencia en relación con el mismo y con sus futuras ampliaciones, al amparo del artículo 26.1.6 del Estatuto de Autonomía de la Comunidad de Madrid."

Esta modificación ha tenido consecuencias económicas en el año 2012, ya que Metro pasa a depender administrativa y económicamente de la CM, cediendo el Ayuntamiento de Madrid la totalidad de las acciones a su nombre, por lo que las aportaciones inicialmente presupuestadas de ambas Administraciones Consorciadas se vieron modificadas, variando a partir de dicha fecha en el importe de su financiación a Metro.



I.6.2. ORGANIZACIÓN

Los órganos de Dirección y Gestión del Consorcio son: el Consejo de Administración, que ejerce la dirección colegiada y del que depende el director gerente, y la Comisión Delegada del Consejo de Administración.

En el Consejo de Administración y en la Comisión delegada están representados la Comunidad de Madrid, el Ayuntamiento de Madrid y la Administración del Estado (Ministerio de Fomento). También forman parte del Consejo de Administración representantes de asociaciones empresariales y de consumidores, y dos representantes de las centrales sindicales CCOO y UGT.

I.6.3. FUNCIONES

Para la prestación del servicio público de transportes de Madrid, el CRTM y la Administración del Estado suscriben un contrato-programa cuyo objeto es regular las relaciones recíprocas entre ambos en lo relativo a la financiación del transporte público regular de viajeros, en el ámbito de actuación definido en la LCCRTM. Por tanto, su aplicación se extiende tanto a los operadores públicos como privados.

El Consorcio ejerce, conforme al marco competencial previsto en la LCCRTM, entre otras, las siguientes funciones:

- Planificación de las infraestructuras del transporte regular de viajeros.
- Planificación de los servicios y establecimiento de programas de explotación de los mismos.
- Elaboración y aprobación del marco tarifario común.
- Recaudación de los ingresos de títulos combinados que afecten a más de una empresa.
- Distribución entre las empresas públicas dependientes del CRTM de los ingresos por tarifas y compensaciones como consecuencia de los sistemas tarifarios combinados que se establezcan.
- Establecimiento de un régimen especial de compensación económica a las empresas que tengan asignada una tarifa a cargo del usuario inferior a la de equilibrio.
- Otras gestiones relativas a la gestión del transporte público de Madrid.

La prestación del servicio público de transportes de Madrid se efectúa a través de los operadores que se señalan en el siguiente apartado.



I.6.4. OPERADORES DE TRANSPORTE

Tanto en el transporte de viajeros por carretera como por ferrocarril, el servicio es prestado por operadores públicos y privados, mientras que los operadores de estaciones de intercambio son privados a través de concesiones de obras públicas para la construcción y explotación del servicio.

Los operadores de transporte por carretera son: en Madrid capital, la empresa municipal de transportes (EMT), y en la región, 28 empresas privadas adjudicatarias de 30 concesiones de transporte interurbano. Respecto al transporte urbano de los restantes municipios de la CM, en 7 municipios se presta por concesión administrativa, en 2 mediante gestión directa y en otros 28 por concesionarios del servicio de transporte interurbano.

Los operadores del transporte por ferrocarril son los siguientes:

- Metro de Madrid. Empresa pública que, en 2012, es al 100% de titularidad de la Comunidad de Madrid.
- Renfe Cercanías. Empresa pública de la Administración del Estado; el Ministerio de Fomento, que es el titular y responsable del servicio, forma parte del Consejo de administración del CRTM.
- Operadores privados de Metro. 2 concesiones: la prolongación al aeropuerto (Barajas a la T4) y la prolongación de Puerta de Arganda a Arganda.
- Operadores privados de Metro Ligero y tranvía. 3 concesiones de obras públicas y la explotación del servicio de Metro Ligero y el Tranvía de Parla.

Por último, en esta organización de los servicios de transporte que nos ocupan se integran los operadores de estaciones de intercambio modal que son 5 concesiones de obra pública para la construcción y explotación de los siguientes intercambiadores de transporte: Avda. de América, Plaza de Castilla, Plaza Elíptica, Moncloa y Príncipe Pio.

Marco económico-financiero

Las necesidades de financiación del organismo derivan de la necesaria dotación de los gastos inherentes al funcionamiento del mismo y de su compromiso económico principal, que es dar cumplimiento tanto a los acuerdos marco de financiación con operadores públicos (Metro, EMT y RENFE) como a los contratos con los concesionarios de transporte de viajeros por carretera y ferroviarios, con el objetivo de mantener un marco estable de financiación mediante la liquidación de un tarifa de equilibrio por viajero en ejecución de los diferentes acuerdos, convenios y contratos suscritos con los operadores públicos y privados.

Las fuentes de financiación para hacer frente a dichas necesidades son, por una parte, los ingresos de recaudación por la venta de títulos de transporte (ingresos tarifarios) y, por otra, las aportaciones que las administraciones consorciadas realizan al efecto de financiar aquella parte de la tarifa de equilibrio no cubierta con dicha recaudación.



II. CONTROL INTERNO

En el análisis realizado se han tenido en cuenta otras actuaciones de otros órganos de control a fin de evitar duplicidades en los trabajos a realizar.

Sin perjuicio de lo anterior, procede recoger en el informe una breve referencia al informe de la IGAE, así como la referencia al control financiero de la IGCM, asuntos a los que se refieren los apartados 2 y 3.

En primer lugar se recogen los aspectos del control interno cuyo alcance es general y, en el punto 4, los referidos a las áreas más representativas de los objetivos del sistema de control interno: contabilidad, tesorería, inventario y sistema de contratación observado. Asimismo se ha analizado el seguimiento y ejecución del Plan de Modernización que se reseña en el punto 5.

1. Los resultados que afectan al conjunto del organismo fiscalizado se resumen a continuación :

En el sistema de control interno de los procedimientos que aplica el organismo para el desarrollo de sus objetivos, se observa la carencia de manuales de procedimientos, no existiendo una adecuada coordinación y coherencia entre los registros de información de cada unidad y una correcta segregación de funciones.

Como consecuencia de lo anterior, y con excepción de la unidad de contratación que custodia toda la documentación que conforma los expedientes administrativos a su cargo, los documentos originales que deben integrar los expedientes administrativos quedan repartidos y en custodia de las diversas áreas que intervienen en las distintas fases de la gestión administrativa.

El CRTM cuenta con las herramientas informáticas necesarias para la gestión de las operaciones a su cargo. En la aplicación GLIIN se integran: la gestión de las liquidaciones, la gestión de los ingresos y los reintegros de la recaudación. A su vez, esta aplicación se integra con el sistema contable y presupuestario del CRTM y con otra aplicación, denominada GESTRA, encargada de gestionar la información recibida de los operadores de transporte.

También el CRTM tiene establecido un control presupuestario de sus operaciones, si bien se observan, en la contabilidad presupuestaria, algunas deficiencias de las que se informa en el apartado 4.

Por otra parte, debe destacarse que a través del Centro Integral de Gestión del Transporte Público Colectivo (CITRAM) del Consorcio, se supervisa en tiempo real la explotación de todas las formas de transporte público de la región, gestionando coordinadamente las incidencias que puedan producirse e informando a los usuarios. En el año 2012, y en relación con el Plan de Modernización, se ha completado el proceso de dotación de los operadores de transporte por carretera, de los Sistemas de Ayuda a la Explotación (SAE) dotados de un Centro de Control Local y de Gestión de la Explotación, integrados en el CITRAM.



Sin perjuicio de todo lo anterior, en los Apartados I.5.4. Operadores de transporte, III.6. Intercambiadores y III.4.1 referido a los ingresos comerciales se recogen las deficiencias de control detectadas en los ámbitos de referencia.

2. Control interno anual sobre la liquidación del Contrato-Programa entre la Administración General del Estado y el Consorcio Regional Transportes de Madrid: Informe de control financiero sobre el contrato-programa de referencia, ejercicio 2012, y regularización del ejercicio 2011.

La vigencia de este contrato-programa se extiende desde el 1 de enero de 2012 hasta el 31 de diciembre de 2012, regularizándose el ejercicio 2011 sobre las bases previstas en el mismo. El informe de la IGAE de 25 de abril de 2014 muestra que se ha verificado que la propuesta de liquidación del ejercicio 2012 y la regularización del 2011, aprobada por la Comisión de Seguimiento en su reunión de 19 de noviembre de 2013, es conforme con los criterios fijados por el contrato programa.

El informe que nos ocupa está referido a los ejercicios 2012 y 2011, y está centrado en la comprobación de las necesidades del sistema de transporte y su financiación.

Por otra parte debe señalarse que en el informe de control financiero de la IGAE relativo al ejercicio 2013, de 30 de marzo de 2015, no se efectúa ninguna regularización del ejercicio 2012.

3. Actuaciones de control financiero por parte de la IGCM

El artículo 89 de la LHCM establece que la función interventora se sustituye por el control financiero con carácter permanente en los organismos autónomos mercantiles.

En la práctica el control financiero permanente sobre los organismos autónomos mercantiles, en lo que respecta al CRTM, no ha sido establecido, ni tampoco este organismo ha sido objeto de ninguna auditoria específica, según la información de que dispone esta Cámara.

No obstante, como información complementaria, se solicitó a la Consejería de Hacienda el informe anual de control financiero correspondiente al ejercicio 2012, no habiéndose recibido contestación.

4. Análisis de las áreas más representativas de la ejecución de objetivos del sistema de control interno desde esta perspectiva: contabilidad, tesorería, inventario y sistema de contratación

En el ejercicio 2012 el CRTM tiene un director gerente y, dependiendo del mismo, se encuentra la dirección económico-financiera, puesto vacante en dicho ejercicio. El área de gestión financiera de la citada dirección desempeña, entre otras, las funciones de contabilidad, tesorería y control presupuestario. No se observa definición de funciones ni diferenciación orgánica entre los puestos de trabajo adscritos al área de referencia, desempeñados por seis empleados.

A continuación se recogen los resultados del análisis del control interno en las áreas de referencia.



Contabilidad

El proceso de gestión de gastos aplicado se inicia con una fase en la que se aprueba por la Gerencia la realización de los mismos a propuesta de los servicios gestores, que suscriben las correspondientes memorias. En esta fase, el área de gestión financiera realiza una comprobación de la existencia de crédito previa sin que se formalice retención de crédito alguna.

Tampoco se formalizan y registran los documentos de autorización del gasto y disposición del mismo. En consecuencia, en el ejercicio fiscalizado, el CRTM no disponía de toda la información sobre estas operaciones que se extrae de la contabilidad presupuestaria, por lo que el control periódico de la ejecución del presupuesto de gastos tiene esta debilidad.

Las deficiencias puestas de manifiesto en el seguimiento contable del presupuesto se ponen en relación con la aplicación contable, que resulta inadecuada al respecto, dado que obliga a capturar las operaciones desde la contabilidad financiera, operaciones que, internamente, el programa convierte en ejecución presupuestaria. Como consecuencia de lo anterior, faltan las fases que teniendo reflejo en un seguimiento presupuestario, como son las fases A y D, no se registran en una contabilidad financiera. Tampoco el programa contable permite conocer el remanente de crédito mientras está el presupuesto abierto, aunque al formar la Cuenta General sí figura este dato.

Respecto a los ingresos presupuestarios, el importe de las aportaciones de las administraciones consorciadas se contabilizaba, por la persona encargada de la contabilidad, cuando se recibían los fondos. El resto de ingresos se identificaban por la persona encargada de la tesorería, que elaboraba el documento contable (RI) que se contabiliza, tras su revisión, por la persona encargada de la contabilidad.

En relación con los ingresos comerciales, se registran en una aplicación (GESTRA) y posteriormente la información es volcada a otra aplicación (GLIIN), que funciona como una matriz de reparto de estos ingresos entre los distintos operadores.

Contablemente, se reconoce el derecho con la información obtenida en la última aplicación mencionada, pero no se hace ninguna comprobación con la documentación soporte, que queda en el área comercial. Por tanto, los posibles errores en la captura de datos no pueden ser detectados por el área financiera.

Respecto a los cobros, es el área comercial la que comprueba su correspondencia con los derechos, quedando la mayor parte de la documentación soporte en sus archivos. El área financiera registra estas operaciones en contabilidad sin verificar ningún dato, ya que no dispone de documentación suficiente para hacer comprobaciones.

Las deficiencias anteriores se detallan en el área de ingresos comerciales.

Las cuentas del CRTM de 2012, al igual que las de los otros ejercicios, fueron auditadas por una firma de auditoría externa. Adicionalmente, y en paralelo a lo anterior, la misma firma realizó un informe especial de la liquidación del presupuesto.



Cámara de Cuentas
Comunidad de Madrid

Tesorería

No se han aportado manuales de procedimientos de gestión de la tesorería.

Respecto a los registros auxiliares de tesorería, existía un libro de bancos en formato Excel en el que la persona encargada de la gestión de tesorería anotaba los movimientos del extracto bancario, procedimiento que no resulta adecuado para el objetivo del control de la tesorería. Mensualmente se ajustaba el saldo contable con el saldo de bancos.

El procedimiento habitual de pago es la transferencia bancaria. Las firmas autorizadas son tres: el director gerente, el jefe del área de gestión financiera y el presidente del consejo de administración (Consejero de Transportes e Infraestructuras).

El CRTM tenía abiertas once cuentas bancarias, todas cuentas corrientes, en seis entidades financieras diferentes, de las cuales cinco funcionaban como cuentas restringidas de recaudación. Para la apertura y cancelación de cuentas no se ha acreditado la existencia de un procedimiento escrito propio. Se informa que se solicita la preceptiva autorización a la Consejería de Economía y Hacienda de la CM. No obstante, durante 2012 no se realizó la apertura de ninguna cuenta bancaria.

Se realizaban conciliaciones bancarias pero sin una periodicidad fija y no documentadas formalmente. Sólo a final de año las conciliaciones se reflejaban formalmente, incorporándolas a las cuentas anuales.

Mensualmente se realizaba una previsión de tesorería pero no se ha aportado reflejo formal de la misma.

Existía una caja de efectivo para pagos menores bajo la responsabilidad del Jefe de Gestión de Personal. No se realiza el nombramiento expreso para dicho puesto, ni se ha aportado un manual de procedimientos de la misma, si bien, en general, el funcionamiento era similar al previsto en la normativa de anticipos de caja fija.

Por otro lado, se ha detectado la existencia de otra caja de efectivo, sin reflejo contable, en el Servicio de Atención al Público para la recaudación en efectivo. No se han aportado instrucciones de funcionamiento de la misma.

Inventario

El CRTM contaba con un inventario gestionado a través de un programa informático (denominado A.M.A.) en el que se incluían todos los elementos que formaban parte del inmovilizado. Los elementos del inmovilizado estaban clasificados por la cuenta financiera a la que se imputaban y por tipología.

La gestión del inventario estaba contratada con una empresa externa que proporcionaba y gestionaba la aplicación informática. No obstante, los datos para la actualización del inventario eran proporcionados por el área de gestión financiera, normalmente una vez al año. Por ello el inventario no estaba permanentemente actualizado.



La empresa externa realizaba una verificación física del inventario, normalmente, una vez al año. Fruto de esta verificación se emitía un "Informe de Activos de la Entidad"; el informe correspondiente a 2012 se aportó en fase de alegaciones. El informe se revisa por ambas partes para identificar los posibles errores.

No se ha aportado el contrato con la empresa externa vigente en 2012, acreditándose, en su defecto, en fase de alegaciones, la realización de un gasto menor. Se aportó el contrato vigente en el periodo posterior. En el mismo no se recogen normas de elaboración y clasificación del inventario.

No se ha acreditado la existencia de unas normas internas para las operaciones con activos, adquisiciones, enajenaciones, traspasos y bajas, ni para la confección del inventario. En la adquisición y enajenación de elementos del inventario se aplicaban las normas generales de contratación administrativa. Respecto a la consideración de gastos capitalizables o no, se aplicaban las normas vigentes de la CM, consultando en algunos casos a la Dirección General de Presupuestos, si bien este extremo no ha sido acreditado. Tampoco se han aportado normas de clasificación de los activos por cuenta contable y tipología. La clasificación de los activos por cuenta contable viene recogida en el expediente de tramitación presupuestaria de gasto.

El inventario totalizaba 4.507 elementos con un importe de adquisición total de 63.389.109,97 € y una amortización acumulada de 26.574.987,40 €, lo que daba lugar a un valor neto contable de 36.814.122,57 €. Estas cantidades coinciden con el importe del mayor contable.

En la revisión del inventario se han detectado incidencias relativas a elementos que tienen el mismo número de etiqueta, aunque con distinto campo "contador", y que no corresponden a elementos complementarios ni partes de un mismo elemento. Se han identificado 26 elementos con un precio de coste negativo, en algunos de los cuales se indica que se trata de entrega de elementos de inmovilizado como pago parcial. También se han identificado 271 elementos con precio de adquisición 0,00 €, la mayoría de los cuales fueron adquiridos en 2011, sin que se haya justificado esta circunstancia.

De la descripción de cada elemento de inventario se deduce que, en muchos casos, corresponden al incremento del valor de otros elementos. Tal es el caso de cursos, gastos de puesta en marcha, impuestos correspondientes a otros elementos del inmovilizado, actualizaciones, portes, garantías, etc.

La clasificación de los elementos del inmovilizado por cuenta contable muestra que elementos del mismo tipo y con la misma descripción están registrados en distintas cuentas contables y, en otros casos, la cuenta contable a la que están imputados no corresponde a su naturaleza. El caso más destacable en este aspecto es el de las aplicaciones informáticas.

En el inventario a 31 de diciembre de 2012 hay 135 elementos, por importe de 195.875,05 €, que no aparecen en el inventario a 31 de diciembre de 2013. En el inventario a 31 de diciembre de 2013 hay 182 elementos con fecha de adquisición anterior a 2013, por importe de 182.054,17 €, que no aparecían en el inventario a 31 de diciembre de 2012. Una parte de estas diferencias parece corresponder a los



mismos elementos que han cambiado de etiqueta y, en otros casos, puede tratarse del mismo elemento respecto al que han variado algunos datos descriptivos.

La información recibida sobre esta incidencia consiste en que las diferencias señaladas se han puesto de manifiesto con motivo de la verificación del inventario, si bien no se ha aportado el informe correspondiente al ejercicio 2012 para su comprobación.

Sistema de contratación

Los resultados obtenidos en la fiscalización de las muestras de gastos derivados de contratos adjudicados por el CRTM, que se exponen en diversas áreas de este informe, ponen de manifiesto que el organismo aplica con carácter general el procedimiento normalizado de la contratación pública.

5. Control de la puesta en funcionamiento del Plan de Modernización de los servicios de transporte regular permanente de uso general por carretera en la CM. Actuaciones de verificación y cumplimiento sobre la ejecución del mismo y del Plan de Calidad del área de transportes interurbanos.

De acuerdo con el contenido de la disposición adicional única de la LOTMC, el CRTM elaboró el "Plan de Modernización del Transporte Público Regular Permanente de Viajeros de Uso General por Carretera", publicado en el BOCM en octubre de 2009.

El Plan de Modernización se estructura en siete grandes grupos de actuación o propuestas, en los cuales se definen las medidas a desarrollar desde su vigencia. Además, dentro del propio Plan quedan establecidos los plazos de implantación de las medidas, a efecto de controlar el grado de cumplimiento del mismo.

En el Plan de Calidad definido por el CRTM (basado en la norma UNE-EN 13186) se concretan tanto las mejoras en la calidad del servicio, como en la flota y en el equipamiento del Plan de Modernización.

A petición de esta Cámara, el CRTM ha aportado, en el curso de la fiscalización, un informe técnico sobre verificación y control del citado Plan. Su aplicación en el ámbito del transporte interurbano se muestra en el apartado III.5.4 de este informe.



III. RESULTADOS DE LA FISCALIZACIÓN

III.1. PRESUPUESTO Y CUENTAS ANUALES

El presupuesto del Consorcio Regional de Transportes de Madrid para 2012 fue aprobado por la Asamblea de Madrid por la Ley 5/2011, de 23 de diciembre, publicada en el BOCM de 29 de diciembre de 2011, por importe de 1.283.917.757 €. Las posteriores modificaciones de crédito aprobadas mediante Órdenes de la Consejería de Economía y Hacienda de la CM y la Ley 4/2012, de 4 de julio, de modificación de la Ley de Presupuestos Generales de la CM para el año 2012, supusieron un incremento neto de 367.160.370,98 €, por lo que el presupuesto definitivo ascendió a 1.651.078.127,98 €.

La liquidación y el cierre de las cuentas anuales del CRTM correspondientes al ejercicio 2012 fueron aprobadas en reunión de su Consejo de Administración celebrada el día 11 de julio de 2013, acordándose también su remisión a la Intervención General para su integración en la Cuenta General de la CM.

La Cuenta General de la CM del ejercicio 2012, junto con la Memoria demostrativa del grado de cumplimiento de los objetivos al que hace referencia el artículo 125 de la LHCM, fue rendida el 30 de julio de 2013, dentro del plazo previsto en el artículo 14.1 de la LCC.

Respecto a las cuentas anuales de referencia, se hace remisión al contenido del informe de fiscalización de la Cuenta General de la Comunidad de Madrid, ejercicio 2012, aprobado por esta Cámara el 30 de diciembre de 2013.

III.2. LIQUIDACIÓN Y EVOLUCIÓN DEL PRESUPUESTO

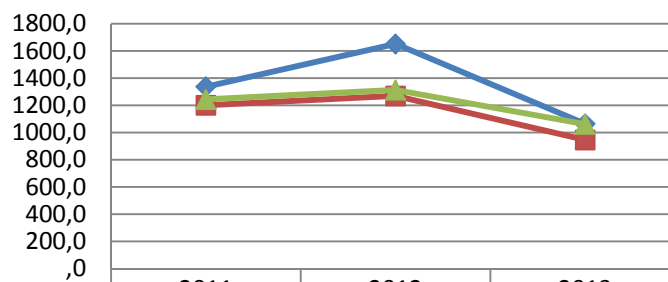
La liquidación de los presupuestos de gastos e ingresos del ejercicio 2012 se detalla en los Anexos II y III. En el Gráfico I se refleja la evolución comparativa de los presupuestos de gastos y de ingresos así como su ejecución, correspondiente al período 2011-2013.

En los tres ejercicios, el presupuesto limitativo inicial se aprobó equilibradamente, disminuyendo un 12,82%, comparando el 2011 con el 2013, pasando de 1.219.714.498 € de 2011 a 1.063.398.421 € de 2013. Igualmente, el presupuesto definitivo disminuyó en mayor proporción, un 20,43%, pasando de 1.336.111.260,39 € de 2011 a 1.063.208.699,43 € de 2013.

Respecto a la ejecución de los presupuestos de gastos e ingresos, ambos disminuyeron un 19,07% y un 14,66%, respectivamente, comparando los ejercicios 2011 con 2013, aunque en 2012 hubo incremento en ambas magnitudes. En los tres ejercicios los DRRNN fueron superiores a las OORNN.



Gráfico I
Evolución del Presupuesto 2011-2013 (mil €)



	2011	2012	2013
—◆— Presupuesto definitivo	1336111,0	1651078,0	1063209,0
—■— OO RR ppto. limitativo	1200024,0	1268652,0	945188,0
—▲— DD RR ppto. limitativo	1242765,0	1312144,0	1060597,0

Fuente: Cuenta General. Elaboración propia

Respecto a los ingresos, se observa que en 2012 se incrementaron los derechos reconocidos de las operaciones corrientes en 65.221.111,63 €, de los que 58.933.380,78 € correspondían al capítulo 4. En 2013 se invirtió la situación, disminuyendo los derechos reconocidos de los tres capítulos, suponiendo una disminución de 187.653.841,37 € menos respecto a 2011. El incremento observado en 2012 en el capítulo 3 "tasas, precios públicos y otros ingresos" se debe principalmente a la devolución de IVA de la EMT de los ejercicios 1999 y 2000, por importe de 10.606.085,84 €.

En el capítulo 5 se integran los resultados de las operaciones comerciales que en los tres ejercicios analizados fueron pérdidas que aumentaron a lo largo del período, pasando de -36.917.367,18 € de 2011 a -43.806.833,49 € en 2013. En 2012 el resultado de las operaciones comerciales fue de -41.923.755,84 €.

Debe señalarse que en el estado de ejecución del presupuesto limitativo de la Cuenta General no se ha integrado el resultado de las operaciones comerciales por un problema de diseño del programa contable, aunque está incorporado en el Resultado presupuestario que se rinde en la Cuenta General del CRTM (Anexo V).

Las transferencias de capital se redujeron a lo largo del período. En 2013 se habían reducido un 84,90%, respecto a 2011, pasando de 1.672.282 € a 252.434 €. Las operaciones de activos financieros se redujeron ligeramente en 2012, y en 2013 se incrementaron notablemente, pasando de 10.540,09 € de 2011 a 27.089,79 € en 2013, lo que supuso un incremento del 157,02%.



Cuadro III.2-1
EVOLUCIÓN DE LA EJECUCIÓN DEL PRESUPUESTO DE INGRESOS, 2011-2013
(mil €)

Capítulos	2011	2012	2013	Evolución	
3. Tasas, precios públicos y otros	1.171	12.080	3.751	2.580	220,32%
4. Transferencias corrientes	1.238.707	1.297.640	1.055.122	-183.585	-14,82%
5. Ingr. Patrimoniales	-35.713	-40.334	-42.362	-6.649	18,62%
Total Operaciones Corrientes	1.204.165	1.269.386	1.016.511	-187.654	-15,58%
7. Transferencias de capital	1.672	825	252		0,00%
Total Operaciones de Capital	1.672	825	252	-1.420	-84,93%
8. Activos financieros	11	9	27		0,00%
Total Operaciones Financieras	11	9	27	16	145,45%
TOTAL	1.205.848	1.270.220	1.016.790	-189.058	-15,68%

Fuente: Cuenta General. Elaboración propia

Respecto a los gastos, en 2012 las obligaciones reconocidas disminuyeron en todos los capítulos excepto en el 8 "Activos financieros", en el que no experimentaron variaciones importantes y en el capítulo 4 "Transferencias corrientes" que se incrementó en 69.181.019,10 €, un 5,86% menos que en 2011. Destaca la disminución en el capítulo 6 "Inversiones reales" que se redujo un 33,85%.

En 2013, se mantuvo la tendencia en la disminución de las obligaciones reconocidas, suponiendo un 21,24% menos que en 2011. El capítulo 6 "Inversiones reales" disminuyó un 73,37%, pasando de 1.637.135,57 € de 2011 a 435.619,86 € en 2013. La reducción en el capítulo 2 "Gastos corrientes en bienes y servicios", supuso 1.058.040,61 € menos, para el mismo período. La diferencia más importante se registró en el capítulo 4 "Transferencias corrientes" con 252.431.590,52 €, un 21,27% menos en 2013 respecto a 2011. En este capítulo se registra, principalmente, la parte subvencionada de la tarifa de equilibrio a los distintos operadores, denominada compensación subvención tarifaria al viajero.

Cuadro III.2-2
EVOLUCIÓN EJECUCIÓN DEL PRESUPUESTO DE GASTOS, 2011-2013
(mil €)

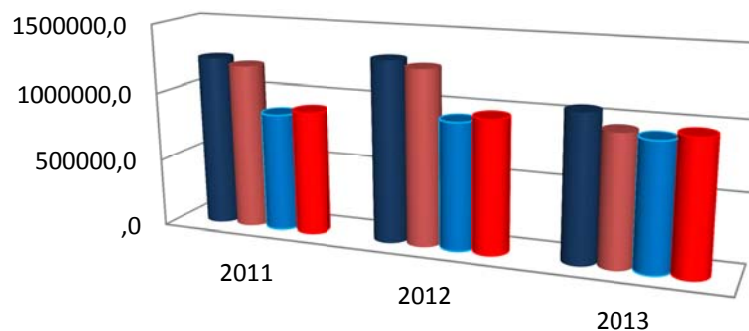
CAPÍTULOS	2011	2012	2013	EVOLUCIÓN	
1. Gastos de personal	6.105	5.784	5.960	-145	-2,38%
2. Gtos. Ctes. bienes y servicios	5.348	5.228	4.290	-1.058	-19,78%
4. Transferencias corrientes	1.186.920	1.256.543	934.488	-252.432	-21,27%
Total Operaciones Corrientes	1.198.373	1.267.555	944.738	-253.635	-21,16%
6. Invers. reales	1.637	1.083	436	-1.201	-73,37%
Total Operaciones de Capital	1.637	1.083	436	-1.201	-73,37%
8. Activos financieros	14	14	14	0	0,00%
Total Operaciones Financieras	14	14	14	0	0,00%
TOTAL	1.200.024	1.268.652	945.188	-254.836	-21,24%

Fuente: Cuenta General. Elaboración propia



Respecto al presupuesto estimativo, en el que se registran las operaciones comerciales, los ingresos se incrementaron un 5,99%, pasando de 863.014.013,09 € de 2011 a 914.748.933,43 € en 2013, mientras que los gastos se incrementaron un 6,51%, pasando de 899.931.380,27 € de 2011 a 958.555.766,92 € de 2013.

Gráfico II
EVOLUCIÓN DE LA EJECUCIÓN PRESUPUESTARIA,
(INCLUIDAS OPERACIONES COMERCIALES), 2011-2013
(mil €)



	2011	2012	2013
■ Ingresos limitativos	1242765,0	1312144,0	1060597,0
■ Gastos limitativos	1200024,0	1268652,0	945188,0
■ Ingresos estimativos	863014,0	922469,0	914749,0
■ Gastos estimativos	899931,0	964393,0	958556,0

Fuente: Cuenta General. Elaboración propia

Resultado presupuestario y remanente de tesorería

El Organismo no hace el seguimiento de proyectos financiados con fondos afectados, por lo que bajo esta premisa y teniendo en cuenta que no ha habido créditos financiados con Remanente de tesorería, agregando ambos presupuestos, limitativo y estimativo, el resultado presupuestario coincidió con el resultado presupuestario ajustado, que fue positivo en los tres ejercicios, con un incremento del 1.129,64%, pasando de 5.823.426,16 € de 2011 a 71.602.750,10 € de 2013.



Cuadro III.2-3
RESULTADO PRESUPUESTARIO AGREGADO, 2011-2013
(mil €)

	2011	2012	2013	Evolución 2011/13	
OO RR NN	2.099.956	2.233.045	1.903.744	-196.212	-9,34%
DD RR NN	2.105.779	2.234.613	1.975.346	-130.433	-6,19%
Resultado presupuestario	5.823	1.568	71.602	65.779	1129,64%
Var. neta pasivos fros.				0	0,00%
Ctos financiados con RT				0	0,00%
Desviaciones negativas				0	0,00%
Desviaciones positivas				0	0,00%
Resultado ppto. ajustado	5.823	1.568	71.602	65.779	1129,64%

Fuente: Cuenta General. Elaboración propia

Como consecuencia de las actuaciones de fiscalización, se proponen los ajustes al resultado del ejercicio 2012, que se detallan en el siguiente cuadro, pasando a un resultado presupuestario ajustado de 6.027.422 €, de superávit.

Cuadro III.2-4
AJUSTES AL RESULTADO PRESUPUESTARIO, EJERCICIO 2012
(mil €)

Descripción	Rendido	Ajustes	Apartado Informe
1) Derechos reconocidos netos	2.234.613	-	
Minoración de derechos reconocidos en 2012:			
- Por liquidaciones de 2011 registradas indebidamente en 2012		(138) a)	III.5
Ajustes a los DD RR s/Cámara de Cuentas		(138)	
2) Obligaciones reconocidas netas	2.233.045		
Minoración de obligaciones reconocidas en 2012:			
- Por errores en facturación en comisión de METRO		(31) b)	III.4.2
- Por gastos de arrendamientos pagados indebidamente		(84) c)	III.3.1
- Por compensación abono transportes en cercanías de Madrid		(1.926) d)	III.5
- Por facturas de 2011 registradas indebidamente en 2012		(2.556) e)	III.5
Ajustes a las OO RR s/Cámara de Cuentas		(4.597)	
3) Resultado presupuestario del ejercicio (1-2)	1.568	6.027	
4) Desviaciones de financiación negativas del e.	-		
5) Desviaciones de financiación positivas del ej	-		
6) Resultado presupuestario ajustado (3+4-5)	1.568		
7) Resultado presupuestario ajustado s/Cámara de Cuentas		6.027	

Fuente: Cuenta General del Ayuntamiento, ejercicio 2012, e Informe. Elaboración propia



Las explicaciones a los ajustes propuestos por esta Cámara de Cuentas son las siguientes:

- a) Liquidaciones de ingresos fechadas en 2011 y registradas contablemente en 2012, 137.842,07 €.
- b) 205.957,13 de OORR por error en el cálculo de la comisión de Metro correspondiente al mes de julio, -174.783,10 €, por el impacto en la comisión de Metro por el cálculo incorrecto de la base sobre la que se gira la misma.
- c) 82.894,47 € de repercusiones indebidas sobre la renta de IBI (75.058,20 €) y de tasa de residuos urbanos (7.836,27 €); -1.321,32 € de incremento injustificado en la renta de la planta baja.
- d) Por incorrecta cuantificación en las compensaciones por el uso de abono transportes en la red de cercanías de Madrid, liquidadas en 2012 y correspondientes a los ejercicios 2010 (882.875,51 €), 2011 (455.250,03 €) y 2012 (587.623,81 €)
- e) Facturas de gasto fechadas en 2011, línea San Martín de la Vega, 2.555.739,02 €.

En relación con el Remanente de tesorería, en ninguno de los tres ejercicios se provisionaron saldos de dudoso cobro en los términos que establece la Orden 2277/1996, de 9 de octubre, que aprueba el Plan General de Contabilidad Pública de la CM, la cual recoge en la Norma de Valoración número 11, que sobre los derechos deberán realizarse las correcciones valorativas que procedan dotándose la provisión que refleje el riesgo de insolvencia con respecto al cobro de los derechos de que se trate. El Organismo tampoco tiene Bases de Ejecución Presupuestaria, en las que debiera figurar el criterio a seguir para la dotación de estas provisiones. Por lo tanto, con esta salvedad que afectaría al Remanente de Tesorería para gastos generales, así como por el hecho de que no se ha calculado el Remanente de Tesorería afectado, al no hacer seguimiento de proyectos con fondos afectados, en el Cuadro que sigue se recogen los importes que figuran en la Cuenta General de los ejercicios de referencia.

Cuadro III.2-5
EVOLUCIÓN DEL REMANENTE DE TESORERÍA, 2011-2013
(mil €)

	2011	2012	2013	DIFERENCIA 2011/13	
Fondos líquidos	73.041	72.615	179.312	106.271	145,49%
Derechos ptes. cobro	323.306	333.826	197.113	-126.193	-39,03%
Obligaciones ptes. pago	350.652	274.744	192.135	-158.517	-45,21%
Remanente tesorería total	45.695	131.697	184.290	138.595	303,30%
Saldos dudoso cobro		0	0	0	0,00%
RT afectado		0	0	0	0,00%
RT para gastos grales.	45.695	131.697	184.290	138.595	303,30%

Fuente: Cuenta General. Elaboración propia

La evolución de esta magnitud ha sido positiva a lo largo del período 2011-2013, pasando de 45.695.863,88 € de 2011 a 184.290.503,75 € en 2013, lo que supuso un



incremento del 303,30%. Este incremento se debió, principalmente, al experimentado en los fondos líquidos y a una mayor disminución en las obligaciones pendientes de pago, más que a la disminución sufrida por los derechos pendientes de cobro.

Del análisis realizado sobre las masas patrimoniales involucradas en el cálculo del Remanente de Tesorería, se deducen ajustes por importe de 2.062.048,95 €, pasando de 131.697.494,09 € a 133.759.543,04 € tal como se detalla en el siguiente cuadro:

Cuadro III.2-6
AJUSTES AL REMANENTE DE TESORERÍA, EJERCICIO 2012
(mil €)

Descripción	Rendido	Ajustes	S/ Cámara de Cuentas	Apartado Informe
1. (+) Fondos líquidos	72.615	2.271	74.886	a) b) c) III.4.2 y III.5
2. (+) Derechos pendientes de cobro	333.826	---	333.826	
(+) del presupuesto corriente	231.913			
(+) de presupuestos cerrados	12.041			
(+) de operaciones no presupuestarias	43.819			
(+) de operaciones comerciales	46.053			
(-) cobros ptes. aplicación definitiva	---			
(-) de dudoso cobro	---			
3. (-) Obligaciones pendientes de pago	274.744	209	274.953	
(+) del presupuesto corriente	155.724	175		d)
(+) de presupuestos cerrados	127			
(+) de operaciones no presupuestarias	25.035	34		e)
(+) de operaciones comerciales	93.858			
(-) pagos ptes. aplicación definitiva	---	---		
I. Remanente de tesorería total (1+2-3)	131.697	2.062	133.759	
II. Saldos de dudosos cobro	---	---	---	
III. Exceso de financiación afectada	---	---	---	
IV. R. de tesorería p^a gastos grales. (I-II-III)	131.697	2.062	133.759	

Fuente: Cuenta General 2012 e Informe. Elaboración propia

Las explicaciones a los ajustes propuestos por esta Cámara de Cuentas son las siguientes:

- 243.029,42 € por un pago indebido a Metro por la comisión del mes de julio.
- Por el pago del IBI 75.058,20 €, 15.762,22 € (IVA) y tasa de residuos urbanos 7.836,27 €, 1.645,62 € (IVA), repercutidos indebidamente sobre la renta; 1.321,32 € pagados de más por la renta de la planta baja y el IVA de la operación 251,05 €.
- Por incorrecta cuantificación en las compensaciones por el uso de abono transportes en la red de cercanías de Madrid, liquidadas en 2012 y correspondientes a los ejercicios 2010 a 2012, 1.925.749,35 €.
- 174.783,10 € por el impacto en la comisión de Metro debido al cálculo incorrecto de la base sobre la que se gira la misma.
- El importe del IVA correspondiente a la operación anterior, 33.821,40 €.



III.3. PRESUPUESTO LIMITATIVO

III.3.1. EJECUCIÓN DEL PRESUPUESTO DE INGRESOS

La evolución en el período 2011-2013 del presupuesto de ingresos y su ejecución figura en el Cuadro I del área de liquidación de presupuestos.

En 2012, el presupuesto definitivo de ingresos ascendió a 1.651.078.127,98 €, y se reconocieron derechos por importe de 1.312.143.782,13 €, es decir, una ejecución del 79,47%. El detalle de dicha ejecución se muestra en el Anexo III.

La elevada ejecución en el capítulo 3 "tasas, precios públicos y otros ingresos" se debió a que la AEAT procedió a devolver el IVA de la EMT de los ejercicios 1999 y 2000, por importe de 10.606.085,84 €. En el capítulo 4 "Transferencias corrientes", se registraron las aportaciones de las administraciones consorciadas 116.509.426,18 € de la Administración del Estado, 1.082.754.972,95 € de la Consejería de Transportes de la CM y 91.066.392,99 € del Ayuntamiento de Madrid. Respecto a este último, aunque las previsiones definitivas ascendían a 257.670.955 €, el Ayuntamiento de Madrid aportó el importe arriba citado, como consecuencia de lo establecido en la Ley 6/2011, de 28 de diciembre, de Medidas Fiscales y Administrativas de la CM, respecto a la competencia asumida por el CRTM del transporte suburbano en el municipio de Madrid, eximiendo al ayuntamiento de la obligación económica de aportar la financiación para satisfacer los costes derivados de este servicio, a partir de enero de 2012.

Además se registraron los ingresos procedentes de los convenios formalizados con ayuntamientos de la CM para cofinanciar el transporte urbano dentro de sus respectivos municipios, por importe de 7.109.638,87 €.

Respecto al capítulo 5 "Ingresos patrimoniales" en el que se registraron los intereses de las cuentas bancarias y el resultado de las operaciones comerciales del CRTM, hay que decir que las previsiones definitivas, fueron de 1.000.000 € y -38.212.000 €, respectivamente. El resultado de los derechos reconocidos por las operaciones comerciales ascendió a -41.923.755,84 € y los intereses bancarios ascendieron a 1.589.888,10 €. Comparando el déficit de las operaciones comerciales de 2012 con el ejercicio anterior (-36.917.367,18 €), las pérdidas fueron superiores en un 13,56%.

En el capítulo 8, se incrementaron las previsiones iniciales en 90.000.000 €, debido a una modificación presupuestaria, tramitada como una generación de crédito al subconcepto 4830 "compensación a usuarios del transporte tarifa de equilibrio" financiada con el Remanente de tesorería positivo (subconcepto 8700), consecuencia de la orden de 22 de febrero de 2012, de la Consejería de Economía y Hacienda de la CM, para hacer frente a parte de las necesidades generadas en 2011 por algunos operadores de transporte y que no pudieron ser atendidas en el ejercicio correspondiente.

La IGAE realiza el control financiero de la ejecución del Contrato-programa suscrito entre la Administración General del Estado y el CRTM al que se hace referencia en el apartado II de este informe. Por otra parte, a IGCM y la Intervención General del



Ayuntamiento de Madrid fiscalizan los documentos contables relativos a las transferencias que realizan al CRTM. En consecuencia, a fin de evitar duplicidades en los controles efectuados, el trabajo realizado en este área se centró en los ingresos procedentes de los convenios con los ayuntamientos para cofinanciar el transporte urbano en sus municipios.

III.3.2. INGRESOS POR CONVENIOS CON AYUNTAMIENTOS

En el ejercicio de sus competencias en materia de transporte público en la Comunidad de Madrid y en cumplimiento de sus objetivos fundacionales fijados en su ley de creación, el CRTM y los ayuntamientos interesados en la prestación del servicio de transporte colectivo urbano de viajeros en sus municipios vienen estableciendo convenios de colaboración al respecto.

Dichos convenios tienen pues por objeto establecer las condiciones y compromisos de las partes en orden a la prestación del servicio público de referencia y el régimen de su financiación.

Según la Ley 7/1985, reguladora de las Bases del Régimen Local, art 25.2.g), los municipios ejercerán, como competencias propias, la prestación del servicio de transporte colectivo urbano. En el art 25.3 de la misma Ley se indica que las citadas competencias municipales se determinarán por ley, debiendo evaluar la conveniencia de la implantación del servicio local conforme a los principios de descentralización, eficiencia, estabilidad y sostenibilidad financiera. El art 26.1.d) indica que los municipios de más de 50.000 habitantes deberán prestar el servicio de transporte colectivo urbano de viajeros. Los municipios de población inferior también pueden prestarlo como competencia propia.

Como consecuencia, los municipios de población superior a 50.000 habitantes, y algunos de población inferior interesados en el establecimiento de un sistema de transporte colectivo interno del municipio, suscriben convenios con el CRTM para la financiación del citado servicio dentro de cada municipio. El resto de municipios son atendidos únicamente por medio de líneas interurbanas.

El Ayuntamiento de Madrid, por las circunstancias de ser una de las administraciones consorciadas y titular de la EMT, tiene una relación diferenciada con el CRTM.

Gestión y financiación de los servicios

Para la ejecución de los servicios a los que conciernen los convenios se establecen diversos modos de gestión: mediante empresa municipal o directamente por el ayuntamiento, establecimiento de una concesión de servicios de transporte interno del municipio y/o ampliación de una concesión de líneas interurbanas con una o varias líneas internas del municipio. También puede usarse un sistema mixto de los anteriores.

Los ayuntamientos que gestionan directamente el servicio que nos ocupa son Fuenlabrada y Pedrezuela, este último hasta finales de julio de 2012. Siete ayuntamientos, Alcalá de Henares, Aranjuez, Arganda del Rey, Torrejón de Ardoz,



Torrelodones, Valdemorillo y Valdemoro tienen concesiones específicas para sus servicios urbanos y en otros 27 ayuntamientos el servicio se presta como parte de una concesión en la que se incluyen otras líneas interurbanas.

El sistema de financiación del transporte urbano para cada ayuntamiento, recogido en los correspondientes convenios, sigue un esquema fijo para todos ellos consistente en que el CRTM y el ayuntamiento respectivo cubren al 50% el déficit del servicio correspondiente.

Hay ocho ayuntamientos de todos los reseñados anteriormente que disponen de servicio urbano de transporte de viajeros pero no tienen formalizados convenios para su financiación conjunta con el CRT. De estos ayuntamientos, uno gestionaba el servicio hasta finales de julio de 2012, Pedrezuela, y otro, Torrejón de Ardoz, tiene una concesión específica de servicio de transporte urbano a cargo del CRT. Los seis restantes son: Cercedilla, Coslada, Meco, Morata de Tajuña, Las Rozas de Madrid y San Fernando de Henares.

El CRTM en estos 9 ayuntamientos está financiando injustificadamente la parte del coste del servicio de transporte urbano que correspondería financiar a dichos municipios si se le hubiera aplicado el mismo criterio que al resto de ayuntamientos con los que se celebran los convenios que nos ocupan. La práctica anterior constituye una diferencia relevante en el sistema de financiación aplicado a unos y otros ayuntamientos cuyo análisis se realiza en el apartado final de este área.

No se ha aportado la aprobación por el Consejo de Administración del CRTM, en diciembre de 2004, del convenio tipo en esta materia, ni la norma o acuerdo del CRTM en que se aprueba este sistema de financiación del transporte urbano. Por tanto no se puede comprobar el acto de aprobación del sistema de financiación ni las cláusulas que lo regulan. Sólo se ha aportado el acta de la Comisión Delegada del Consejo de Administración del CRTM de 13 de junio de 2012 en la que se *“ratifica mantener el criterio de reparto de la financiación en un 50% para el Consorcio y otro 50% para el Ayto. respectivo.”*

Tampoco se dispone de un manual de procedimientos para la elaboración ni para la gestión de los convenios con los ayuntamientos.

Hasta 2012, cada convenio era firmado por el director gerente del CRTM y por el alcalde correspondiente. A partir de 2012, es el Presidente del CRTM, Consejero de Transportes, Infraestructuras y Vivienda de la CM, quien asume esta competencia. Se invoca esta modificación del procedimiento, no documentada, para explicar el retraso observado en algunos convenios correspondientes a 2012 que fueron firmados en 2013. Lo anterior dio lugar a que la anualidad provisional de 2012 y la regularización del importe de 2011 de dichos convenios se registraran en 2013.

Los convenios establecen el régimen de financiación del servicio y, en el caso de existir compromisos pendientes de satisfacer, formulan y aprueban los criterios de financiación para su regularización recogiendo incluso un plan de pago. A partir de la modificación del procedimiento señalada se suprime en el texto la documentación relativa a la regularización de referencia.



Los convenios concretan el importe estimado del déficit del servicio en el ejercicio corriente, que será objeto de regularización en el ejercicio siguiente, y la financiación del mismo por partes iguales entre el CRTM y el ayuntamiento correspondiente. La vigencia de los convenios es anual, aunque prorrogándose tácitamente de año en año en tanto ninguna de las partes los denuncie.

Los convenios recogen asimismo el procedimiento de liquidación de las aportaciones de cada ayuntamiento al CRTM, normalmente en dos fechas a lo largo del año, por la mitad del importe de la aportación en cada una de ellas. En los convenios no se establece la procedencia de emitir ningún documento por parte del CRTM para que el ayuntamiento proceda al pago en las fechas previstas.

No obstante en la reunión de la Comisión Delegada de 13 de junio de 2012 se acordó que, dado el alto nivel de incumplimiento por parte de los ayuntamientos, el CRTM iniciase los procedimientos administrativos necesarios para enviar los expedientes de deuda a la Comunidad de Madrid para que fueran compensados con cargo a otras subvenciones que reciban las corporaciones municipales. Para la iniciación de este procedimiento el director gerente del CRTM efectúa un requerimiento de pago a cada ayuntamiento mediante resolución motivada. Dichos requerimientos se empezaron a realizar en 2013 y en 2014 se empiezan a cobrar algunos importes.

No obstante la valoración positiva a realizar sobre la iniciativa de referencia, el CRTM no ha elaborado un protocolo interno sobre este procedimiento a fin de asegurar su aplicación normalizada a todos los ayuntamientos deudores.

En 2013, algunos ayuntamientos incluyeron la deuda con el CRTM, o parte de ella, en el Mecanismo de Pago a Proveedores del Ministerio de Hacienda y Administraciones Públicas. Por ello, en 2013 se incrementa de forma notable la recaudación. Debe observarse que en relación al mecanismo anterior no se ha acreditado iniciativa alguna por parte del CRTM como acreedor de los ayuntamientos.

El sistema de financiación previsto en los convenios, que establece que el CRTM y el ayuntamiento correspondiente hacen frente a partes iguales al déficit del servicio de referencia, se articula de forma que el CRTM hace frente al total de las obligaciones correspondientes frente a cada operador y se genera un derecho de cobro a su favor frente al ayuntamiento por importe del 50% del mismo. En la práctica, el importe a financiar por el ayuntamiento correspondiente no es el 50% del déficit real del servicio, sino que se realiza una estimación en base a unos parámetros distintos de dicho coste.

Ingresos contabilizados

De acuerdo a la contabilidad presupuestaria del CRTM, los ingresos que se derivaron de los convenios con los ayuntamientos para la financiación del servicio urbano de transporte de viajeros, en el ejercicio 2012, se resumen en el siguiente cuadro:



Cuadro III.3.2-1

INGRESOS DE AYTOS. PARA FINANCIACIÓN DEL TRANSPORTE URBANO DE VIAJEROS
(mil €)

Subconc.	Denominación	Prev.	Comprom.	DD RR	Rec.
1.4600.12.00.000	Transfs de CC LL	15.000			
1.4600.12.06.0xx	varios aytos, 2012		6.120	2.413	2.413
1.4600.12.06.4xx	varios aytos, ejs anter.		9.407	4.572	4.572
1.4600.12.06.7xx	varios aytos, 2011		255	125	125
Total ingresos de ayuntamientos		15.000	15.782	7.110	7.109.639

FUENTE: Estado de liquidación del presupuesto

Respecto a los importes que se muestran en el cuadro anterior se informa lo siguiente:

Hasta el ejercicio 2010 se reconocían los derechos vencidos en aplicación de los convenios celebrados con cada ayuntamiento, aunque los mismos no se hubiesen recaudado ni los correspondientes ayuntamientos hubiesen reconocido la obligación. Dado que en el presupuesto de ingresos se presupuestaban y contabilizaban estos ingresos en el capítulo 4 de transferencias, dicha práctica resultaba incorrecta por imperativo de los principios contables aplicables a las transferencias. Esta Cámara, de forma reiterada, ha observado lo anteriormente expuesto en sus informes de la Cuenta General de la Comunidad de Madrid.

No obstante lo anteriormente expuesto, y tras el análisis de los convenios, debe observarse que la naturaleza de estos ingresos no responde a la del concepto de transferencias de CCLL. Los ayuntamientos no son "entes concedentes" de transferencias y/o subvenciones al Organismo fiscalizado, pues son ingresos cuyo soporte son convenios entre dos administraciones públicas para la prestación de un servicio público de transporte de ámbito municipal. Respecto a este servicio el CRT, con alguna excepción, en que el servicio lo presta el propio ayuntamiento, contrata y paga al operador de transporte el 100% del canon de concesión. Para el cálculo del déficit de explotación en los convenios que nos ocupan, si bien se parte de estos datos también se aplican otros parámetros y magnitudes a fin de determinar la aportación del ayuntamiento (50% del déficit).

En consecuencia con el análisis anterior, las operaciones que vienen registrándose en el capítulo 4 del presupuesto de ingresos del CRTM no responden a la naturaleza de transferencia de los ayuntamientos al Organismo fiscalizado. Por tanto estos ingresos deberían presupuestarse correctamente en el capítulo 3 del presupuesto de ingresos, por ser más acorde con dicha su naturaleza, y ello tras la oportuna consulta a los órganos competentes sobre la imputación presupuestaria. En su ejecución y por el importe que corresponda según cada convenio, el CRTM debe producir el oportuno cargo en los plazos previstos en los mismos y con este soporte registrar los derechos reconocidos oportunamente.

Continuando con el análisis contable, en el ejercicio 2012, había en contabilidad saldos de derechos pendientes de recaudación procedentes de los ejercicios anteriores a 2011. A partir de 2011 sólo se reconocen los derechos por los importes recaudados, por lo que no quedan derechos pendientes de recaudación de los ejercicios 2011 y



2012. El resumen, en 2012, de los derechos reconocidos se recoge en el siguiente cuadro:

Cuadro III.3.2-2
AYUNTAMIENTOS DEUDORES POR DERECHOS RECONOCIDOS
(mil €)

Subcta.	Denominación	Saldo 1/01/12	Total debe	Total haber	Saldo 31/12/12
43040.00.02012	Ayts DD.RR. activados en 2012		7.110	7.110	
	Ayts. deudores por DD RR 2012	0	7.110	7.110	0
43140.00.02007	Subvención Ayts, saldos ej 2007	1.372			1.372
43140.00.02008	Subvención Ayts, saldos ej 2008	1.484		34	1.450
43140.00.02009	Subvención Ayts, saldos ej 2009	3.941		711	3.230
43140.00.02010	Subvención Ayts, saldos ej 2010	3.233		915	2.318
	Ayts. deudores por DD RR, ejs. anter.	10.030		1.660	8.370

FUENTE: Balance de comprobación

Hay que hacer mención de que los importes pendientes de recaudación de los ejercicios anteriores a 2011 no recogen la totalidad de los ingresos no recaudados de dichos ejercicios, ya que en los casos en los que se solicita aplazamiento o fraccionamiento de los mismos se anulan los correspondientes derechos.

No obstante, se contabilizan los compromisos de ingresos por los importes correspondientes a cada convenio que estén vencidos. Hay otros importes derivados de la ejecución de los convenios que no aparecen reflejados en la contabilidad, debido a que respecto a los mismos se ha solicitado aplazamiento o fraccionamiento y el mismo no ha vencido.

Debido a que sólo se reconocen derechos por los importes recaudados, el control de los importes derivados de la ejecución de los distintos convenios se realiza a través de una hoja de cálculo extracontable.

La citada hoja de cálculo extracontable para el control de los importes adeudados por los distintos ayuntamientos es elaborada por una persona del área de gestión financiera. No se ha acreditado la comprobación, control, ni revisión de la misma. No hay constancia de normas o instrucciones escritas para la cumplimentación de dicha hoja de cálculo.

En el siguiente cuadro se plasma el resumen de los importes derivados de los convenios para la financiación del transporte urbano de viajeros según la citada hoja de cálculo:



Cuadro III.3.2-3
IMPORTES DERIVADOS DE LA EJECUCIÓN DE LOS CONVENIOS PARA FINANCIACIÓN DEL
TRANSPORTE URBANO DE VIAJEROS
(mil €)

	Importes	Desglose
Pendiente de cobro a 1/01/2012	48.135	
Importes generados en 2012 (prev. 2012, regul. 2011 y otras)	9.059	
Total importes a cobrar	57.194	
derechos ya reconocidos (anteriores a 2011)		10.030
otros importes ptes. cobro en 2012 sin dchos. reconocidos		22.892
deudas aplazadas con vencimiento posterior a 2012		24.272
Anulación dchos. reconocidos antes de 2011 (ajuste deuda Parla)	979	
Importes recaudados en 2012	7.790	
importes recaudados de derechos reconocidos anteriormente		680
importes recaudados con contraído simultáneo		7.110
Importe pendiente de recaudación a 31/12/2012	48.425	
importe pendiente con derechos reconocidos		8.370
importe pendiente con derechos no reconocidos		40.055

FUENTE: hoja de cálculo de control de los convenios aportada, elaboración propia

Según el registro extracontable, en 2012 había 34 ayuntamientos, más la urbanización Ciudadcampo, con importes pendientes o a pagar en el ejercicio. De estos ayuntamientos había 5, que ya no tenían servicio urbano de transporte en 2012, pero todavía tenían importes pendientes de ejercicios anteriores.

El principal deudor al inicio del ejercicio, el Ayuntamiento de Alcalá de Henares, adeudaba un importe cercano a los 20 millones de euros. Había cinco ayuntamientos con deudas al inicio del ejercicio entre 2 y 6 millones de euros y otros seis ayuntamientos cuya deuda superaba el millón de euros. Al final del ejercicio el Ayuntamiento de Alcalá de Henares había reducido su deuda a un importe de 17.314.338,28 €, seguía habiendo cinco ayuntamientos con deudas entre 2 y 6 millones de euros y el número de ayuntamientos cuya deuda superaba el millón de euros se había reducido a dos.

La evolución del conjunto de deudas de los ayuntamientos en el periodo 2010-2013 se resume en el siguiente cuadro:

Cuadro III.3.2-4
EVOLUCIÓN DE LA DEUDA DE LOS AYUNTAMIENTOS 2010-2013
(mil €)

Conceptos	2010	2011	2012	2013
Pendiente de cobro histórico final	42.436	48.135	48.425	45.144
Compromisos totales en el ejercicio	45.246	56.305	56.215	63.429
Nuevos compromisos en el ejercicio		13.869	8.080	15.004
Compromisos con vto en el ejercicio	36.131	30.287	31.943	44.073
Ingresos totales del ejercicio	2.810	8.170	7.790	18.285
Pendiente del vencido del ejercicio	33.321	22.117	24.153	25.788
% ingresado del vencido del ejercicio	8%	27%	24%	41%
% ingresado del total de compromisos	6%	15%	14%	29%
Aytos sin deuda al final de ejercicio	3	4	4	8
Aytos sin ingresos en el ejercicio	24	20	17	9

FUENTE: hoja de cálculo de control de los convenios aportada, elaboración propia



El importe de los compromisos generados en cada ejercicio disminuye en 2012 y crece en 2013. Esto se debe en parte a los convenios de 2012 cuya tramitación se atrasa y se incluyen como adendas a los convenios de 2013, por lo que la anualidad de 2012 se contabiliza en 2013. Esto sucede en los convenios de 11 ayuntamientos, uno de ellos incluyendo también la anualidad de 2011. También es relevante en esta evolución el ajuste en la deuda del Ayuntamiento de Parla realizado en 2012 debido al cambio del sistema de gestión del transporte en dicho municipio. Ajustando estos importes la evolución de esta magnitud es decreciente, como queda reflejado en el siguiente cuadro:

Cuadro III.3.2-5
COMPROMISOS GENERADOS EN CADA EJERCICIO CORREGIDOS
(mil €)

Concepto	2011	2012	2013
Compromisos según hoja de cálculo	13.869	8.080	15.004
Adendas	160	3.871	-4.031
Ajuste deuda Parla		979	
Compromisos corregidos	14.029	12.930	10.973

FUENTE: hoja de cálculo de control de los convenios aportada, elaboración propia

El importe recaudado en cada ejercicio registra una fuerte subida de 2010 a 2011 y de 2012 a 2013. El incremento de 2011 se debe principalmente a la liquidación de importes pendientes realizada por el Ayuntamiento de Torrelodones que pasa de no ingresar importe alguno en 2010 a ingresar 2.870.328,70 € en 2011. El fuerte incremento en 2013 se debe principalmente a que algunos ayuntamientos incluyen la deuda con el CRTM en el Plan de Pago a Proveedores del MHAP, recaudando por esta vía importantes cantidades.

El número de ayuntamientos que no realiza ingreso alguno en cada ejercicio ha sido decreciente, pasando de 24 en 2010, a 20 en 2011, 17 en 2012 y 9 en 2013. Hay 6 ayuntamientos que no han realizado ingreso alguno en todo el periodo analizado, aunque uno de ellos no ha tenido transporte urbano en dicho periodo y otro de ellos sólo tiene hasta 2011. Hay otros 6 ayuntamientos que han realizado ingresos por un importe que no excede del 16% de la deuda al final del ejercicio analizado, lo que quiere decir que aunque hayan realizado ingresos, éstos han sido poco significativos con respecto al importe a ingresar.

El importe pendiente de cobro al final de cada ejercicio crece hasta 2012 para reducirse en 2013, principalmente debido al aumento de la recaudación en este ejercicio por las causas expuestas anteriormente. La tendencia creciente hasta ese momento se debe a que algunos ayuntamientos no realizan ingresos y se siguen generando compromisos en base a los convenios y anexos de los nuevos ejercicios.

Destaca en este sentido que no hay importe alguno registrado en el Ayuntamiento de Collado Villalba en el ejercicio 2010. Se nos indica verbalmente que el área de transportes interurbanos no pudo proporcionar la información para la confección del anexo.

El número de ayuntamientos sin importes pendientes al final de cada ejercicio es creciente, siendo 3 en 2010, 5 en 2011 y 2012 y 8 en 2013.



Procedimiento de recaudación

Respecto a los importes pendientes de cobro, hasta 31 de diciembre de 2011 sólo se ha acreditado la realización de comunicaciones del director gerente del CRTM al alcalde del ayuntamiento correspondiente requiriendo el pago de los importes correspondientes. En las citadas comunicaciones, normalmente, se advertía de la iniciación de los trámites previstos en la normativa financiera para obtener la extinción de la deuda. Asimismo se indicaba que si en el plazo de un mes no se regularizaba la situación se instaría a la Consejería de Economía y Hacienda de la CM a instruir el procedimiento de compensación de transferencias a instruir el correspondiente expediente para retener o, en su caso, compensar los pagos correspondientes a transferencias destinadas al ayuntamiento hasta la cancelación de la deuda. No se ha acreditado la realización, en la práctica, de las actuaciones mencionadas en las comunicaciones.

En la reunión de la Comisión Delegada del Consejo de Administración de 13 de junio de 2012, respecto a las deudas de los ayuntamientos por la financiación de los servicios de transporte urbano, se acuerda reclamarlas una vez más e instar a la Comunidad de Madrid a poner en marcha el citado procedimiento de cobro. Al final del ejercicio 2012 no se había realizado ningún trámite conducente a la recaudación de las deudas pendientes.

En marzo de 2013 se realizan requerimientos formales de pago a algunos ayuntamientos, mediante resolución del director gerente del CRTM, requiriendo a los mismos para que en el plazo establecido en la Ley General Tributaria, abonen la cantidad correspondiente, con la advertencia que de no hacerlo se expedirá una providencia de apremio que será remitida a la Consejería de Economía y Hacienda para su cobro mediante el procedimiento establecido en el Reglamento General de Recaudación. No se ha aportado el acto administrativo por el que se aprueba la relación de ayuntamientos a los que se realizará el requerimiento, ni el criterio para la selección de los mismos, ni la aprobación del criterio para la cuantificación de la deuda a incorporar a cada requerimiento. Según se nos indica verbalmente, el importe de la deuda incorporada en cada requerimiento es el importe de la deuda vencida a 31 de diciembre de 2011 del correspondiente ayuntamiento que no haya sido cobrada con posterioridad a esa fecha, de acuerdo con la hoja de cálculo de control de las deudas.

En fechas 21 de junio de 2013 y 12 de marzo de 2014 respectivamente, el Secretario General del CRTM expide sendas certificaciones de descubierto relativas a dos y ocho ayuntamientos respectivamente que se incorporaron en el sistema informático del Servicio de Recaudación de la Dirección General de Tributos y Ordenación y Gestión del Juego de la Consejería de Economía y Hacienda de la CM.

Se ha verificado, según la hoja de cálculo de control de las deudas, que los importes recogidos en las certificaciones corresponden a la deuda vencida a 31 de diciembre de 2011 que no se ha cobrado con posterioridad.



Muestra de deudas de ayuntamientos

Ayuntamiento de Alcalá de Henares

El convenio vigente en 2012 es de febrero de 2011, prorrogado mediante los anexos correspondientes. Los anexos aportados no están firmados por el ayuntamiento.

En el convenio se reconoce una deuda del Ayuntamiento de Alcalá de Henares de 15.636.132,47 € proveniente del convenio de 2007 y anteriores. Se establece un plan de pagos para los importes adeudados pero no se liquidan intereses sobre los mismos.

Se aportan diversas comunicaciones del CRTM al ayuntamiento reclamando el pago, pero no se ha realizado otra acción para impeler al pago de la deuda.

Los costes recogidos en el convenio para la fijación del déficit no son los reales del servicio, sino una estimación en función de una actualización por el IPC del coste unitario por km del año anterior. Los costes reales del servicio, de acuerdo a los registros del CRTM, han sido superiores en 3.225.178,85 €, 22%, a los considerados por el convenio.

Para la cuantificación de los ingresos aplicables para el cálculo del déficit se utiliza el número de ventas y cancelaciones comunicadas por los operadores, sin que se acredite la realización de comprobación alguna sobre dicha información.

La deuda del ayuntamiento al inicio de 2012 asciende a 17.648.405,51 € y los importes correspondientes al anexo de 2012 a 1.765.932,77 €, pero se cobran 2.100.000 €, sin que se sepa a qué partidas corresponden los ingresos, quedando una deuda de 17.314.338,28 €, de la cual está vencido un importe de 3.678.205,81 €.

Dicha deuda se ha acumulado desde antes de 1999, sin que se hayan tomado medidas ejecutivas para el cobro de la misma, acordándose varios planes de pagos sin que se hayan liquidado intereses.

El 21 de junio de 2013 se expide certificación de descubierto y se incorpora al sistema informático de la CM para su cobro. A lo largo de 2014 se cobran los importes remitidos a dicho sistema.

Por otro lado, en 2013 se cobra del Sistema de Pago a Proveedores del MHAP un importe de 5.602.944,24 €, sin que se indique a qué partidas corresponden los importes percibidos.

Ayuntamiento de Arganda del Rey

El convenio vigente en 2012 es de agosto de 2011, aunque la copia aportada no está firmada por el ayuntamiento. La prórroga prevista en el convenio no se materializa con la emisión de los anexos correspondientes sino que se atrasan y se incorporan como adendas al convenio de 2013. La copia aportada del convenio de 2013 no está firmada por el ayuntamiento.



En el convenio se reconoce una deuda del Ayuntamiento de Arganda del Rey de 4.539.367,29 € proveniente del convenio de 2008 y anteriores. Se establece un plan de pagos para los importes adeudados pero no se liquidan intereses sobre los mismos.

Se aportan diversas comunicaciones del CRTM al ayuntamiento reclamando el pago, pero no se ha realizado otra acción para impeler al pago de la deuda.

Los costes recogidos en el convenio para la fijación del déficit no son los reales del servicio, sino una estimación en función de una actualización por el IPC del coste unitario por km del año anterior. Los costes reales del servicio, de acuerdo a los registros del CRTM, han sido superiores en 292.617,87 €, 9%, a los considerados por el convenio.

Para la cuantificación de los ingresos aplicables para el cálculo del déficit se utiliza el número de ventas y cancelaciones comunicadas por los operadores, sin que se acredite la realización de comprobación alguna sobre dicha información.

La deuda del ayuntamiento al inicio de 2012 asciende a 5.517.934,52 € y, debido a que no se acuerdan los anexos para 2012 dentro del ejercicio, la aportación de los mismos no se incorpora a la deuda del ayuntamiento en 2012. La deuda al final del ejercicio es la misma que al inicio y está vencido un importe de 1.597.934,52 €.

Dicha deuda se ha acumulado desde 1999, sin que se hayan tomado medidas ejecutivas para el cobro de la misma, acordándose varios planes de pagos sin que se hayan liquidado intereses.

El 3 de julio de 2013 se concede un nuevo aplazamiento del pago de los importes adeudados, pero ahora sí se incluye el devengo de intereses.

El 7 de junio de 2013 el Secretario General del CRTM envía un requerimiento de pago por los importes del plan de pagos vencidos en 2012.

Por otro lado, en 2013 se cobra del Sistema de Pago a Proveedores del Ministerio de Hacienda y administraciones Publicas un importe de 1.570.355,21 €, sin que se indique a qué partidas corresponden los importes percibidos.

Ayuntamiento de Valdemoro

El convenio vigente en 2012 es de junio de 2011. La prórroga prevista en el convenio no se materializa con la emisión de los anexos correspondientes sino que se atrasan y se incorporan como adendas al convenio de 2013. La copia aportada del convenio de 2013 no está firmada.

En el convenio se reconoce una deuda del Ayuntamiento de Valdemoro de 2.521.859,15 € proveniente del convenio de 2009. Se establece que dicho importe sea pagado junto con los plazos del ejercicio corriente pero no se liquidan intereses.

Los costes recogidos en el convenio para la fijación del déficit no son los reales del servicio, sino una estimación en función de una actualización por el IPC del coste unitario por km del año anterior. Los costes reales del servicio, de acuerdo a los



registros del CRTM, han sido superiores en 403.564,65 €, 10%, a los considerados por el convenio.

Para la cuantificación de los ingresos aplicables para el cálculo del déficit se utiliza el número de ventas y cancelaciones comunicadas por los operadores, sin que se acredite la realización de comprobación alguna sobre dicha información.

La deuda del ayuntamiento al inicio de 2012 asciende a 3.776.841,02 € y, debido a que no se acuerdan los anexos para 2012 dentro del ejercicio, la deuda al final del ejercicio es la misma que al inicio, estando vencida en su totalidad.

Dicha deuda se ha acumulado desde 2009, sin que se hayan tomado medidas ejecutivas para el cobro de la misma.

El 1 de febrero de 2011 se envía un requerimiento de pago al Ayuntamiento de Valdemoro por los importes pendientes a 31 de diciembre de 2010, 2.521.859,15 €.

El 3 de julio de 2013 se concede un fraccionamiento del pago de los importes adeudados, pero ahora sí se incluye el devengo de intereses. En 2013 se cobra el primer plazo del citado fraccionamiento.

Sobre los importes correspondientes al convenio 2013, que incluyen los de la adenda 2012, el 14 de abril de 2014 también se solicita fraccionamiento en cinco anualidades.

Ayuntamientos con servicio urbano de transporte sin convenios de financiación

En relación con los nueve ayuntamientos con los que el CRTM no ha suscrito convenios para la financiación conjunta del servicio municipal de transporte urbano, se solicitó al CRTM la acreditación de los títulos concesionales correspondientes y facturas acreditativas del pago realizado por el CRTM a los concesionarios del servicio correspondiente. Asimismo y a la vista de la situación planteada se reiteró la petición de los convenios de referencia del ejercicio 2012 y de ejercicios anteriores o posteriores.

El análisis del asunto que nos ocupa pone de manifiesto los siguientes extremos:

Las líneas urbanas de autobuses en municipios respecto a las que no se documenta la existencia de convenios de financiación del servicio entre el CRTM y los respectivos ayuntamientos son las que se relacionan en el cuadro que sigue. El servicio de transporte urbano se realiza a través de las concesiones para la prestación del servicio de transporte público regular, permanente y de uso general, de viajeros por carretera.

Se ha verificado la inclusión de las líneas municipales que se relacionan en los títulos concesionales en vigor que tienen fecha de diciembre de 2009 a excepción del municipio de Pedrezuela y Algete que se incorporan a dichas concesiones en 2012.



Cuadro III.3.2-6

LÍNEAS URBANAS DE MUNICIPIOS SIN CONVENIO DE FINANCIACIÓN

Línea	Trayecto	Municipio	Concesión
91148	CIRCULAR TORREJÓN	Torrejón de Ardoz	URCM-148
92148	FRONTERAS-BARRIO CASTILLO-FRESNO	Torrejón de Ardoz	URCM-148
93148	LOS FRESNOS-PLAZA DE ESPAÑA-LAS MONJAS	Torrejón de Ardoz	URCM-148
94148	TORREJÓN-PARQUE CORREDOR	Torrejón de Ardoz	URCM-148
96148	PLAZA DE ESPAÑA-BASE AÉREA DE TORREJÓN	Torrejón de Ardoz	URCM-148
9i1009	INSTITUTO ALGETE	Algete	VCM-101
9i2009	ALGETE INSTITUTOS	Algete	VCM-101
91108	PEDREZUELA-URBANIZACIONES	Pedrezuela	VCM-103
91130	POL. INDUSTRIAL-C.C. SAN FERNANDO	San Fernando de Henares	VCM-201
92049	BARRIO DE LA ESTACIÓN-CENTRO DE TRANSPORTES	Coslada	VCM-201
91083	CIRCULAR ESTACIÓN FFCC-MECO	Meco	VCM-203
91091	MORATA DE TAJUÑA-ISLA TARAY	Morata de Tajuña	VCM-301
91127	LAS ROZAS-URBANIZACIÓN MOLINO DE LA HOZ	Las Rozas de Madrid	VCM-602
91038	HOSPITAL DE LA FUENFRÍA-INSTITUTO	Cercedilla	VCM-604
92038	PINTOR BARDASANO-LAS PUENTES	Cercedilla	VCM-604

FUENTE: Tabla líneas interurbanos proporcionada por CRTM. Elaboración propia

En el caso de Torrejón de Ardoz, la concesión URCM-148 es exclusiva para la prestación del servicio urbano de autobuses en el municipio.

En el municipio de Pedrezuela la prestación del servicio era realizada por el propio ayuntamiento y se incorpora a la concesión reseñada en el cuadro por autorización del director gerente del 16 de julio de 2012, con efectos de 26 de julio.

Se ha verificado que los km realizados en estas líneas están incluidos en las liquidaciones realizadas por el CRTM a los operadores concesionarios que prestan el servicio de transporte. Asimismo se ha comprobado de conformidad una muestra de facturas de cada concesión, su coincidencia con los importes liquidados, su contabilización y pago. En las facturas de los operadores no se detalla qué importe corresponde a cada línea de transporte por lo que no es posible a la vista de las mismas extraer dicha información.

No obstante, a la vista de los km de las líneas municipales que nos ocupan, se observa que en 2012 la liquidación por km, de la que se parte para obtener el déficit de explotación, oscila entre 6.473.585,19 € en Torrejón de Ardoz y 9.573,36 € en Algete.

Para la fijación del déficit de explotación, en los convenios tipo celebrados entre el CRTM y los distintos ayuntamientos, se realiza el cálculo de los costes de explotación netos y este se minorra en los ingresos netos de explotación a fin de determinar el importe que corresponde financiar a cada ayuntamiento que se corresponde con el 50% del déficit de referencia.

Dicho déficit no es equivalente a aplicar una tarifa real por km y minorarla por los ingresos propios liquidados al operador de las líneas urbanas que se convenían. La tarifa aplicada consiste en la actualización de la del año anterior y para el cálculo de los ingresos propios se incluyen además de los billetes sencillos, por los que se liquida



al operador, las cancelaciones de bonobus y de abono transporte a un precio estimado.

Por las razones señaladas anteriormente esta Cámara no dispone de los datos necesarios para realizar las estimaciones de los déficits de explotación de los servicios de transporte que nos ocupan, cálculos que deberá realizar el CRTM con idénticos criterios de los aplicados a los convenios que suscribe con otros ayuntamientos.

La no formalización de convenios con estos ayuntamientos es un hecho respecto al que esta Cámara desconoce los antecedentes, las circunstancias y el contexto en que se ha producido, hecho que persiste en la actualidad y respecto al que no ha recibido en el curso de la fiscalización ninguna explicación razonable. Debe destacarse al respecto que según las comprobaciones realizadas por esta Cámara las líneas de transporte municipal de referencia constan en los títulos concesionales vigentes desde enero de 2010 a excepción de Pedrezuela y Algete que se incorporan en 2012.

Por tanto procede que el CRTM realice las correspondientes indagaciones en orden a documentar la situación detectada respecto a la que no se ha aportado ningún tipo de justificación. Asimismo el CRTM debe cuantificar los déficits de explotación del servicio de transporte municipal en los municipios de referencia y ello con el fin de determinar el perjuicio que se ha irrogado a los fondos públicos y adoptar las medidas que legalmente procedan.

Las circunstancias manifestadas anteriormente han supuesto una limitación al alcance de la fiscalización en este área y así se recoge en el apartado correspondiente.

III.3.3. GASTOS

Gastos de personal

Las obligaciones reconocidas en el capítulo 1 del Presupuesto limitativo de gastos del ejercicio 2012 del CRTM fueron 5.784.035,98 €, con la siguiente distribución:

Cuadro III.3.3-1
EJECUCIÓN CAPÍTULO 1 PRESUPUESTO DE GASTOS 2012 CRTM
(mil €)

Artículo	Descripción	Obligaciones Reconocidas
10	Altos cargos	78
12	Personal Funcionario	148
13	Personal Laboral	4.199
15	Incentivos al rendimiento	15
16	Cuotas, prestac. y cargas sociales a cargo empleador	1.344
TOTAL		5.784

Fuente: Ejecución Presupuesto 2012 CRTM



El mismo importe fue imputado en la contabilidad financiera, en la cuenta 64 "Gastos de personal y prestaciones sociales".

De acuerdo a la resolución de 12 de enero de 2000 del director general del CRTM, que dispuso la publicación del acuerdo de la Comisión Delegada del Consejo de Administración del CRTM por el que se aprobó la estructura orgánica de los servicios del Consorcio, las funciones de gestión del personal destinado en el organismo, así como la gestión y tramitación de las nóminas y Seguridad Social del personal del organismo, le correspondían a la secretaría general del CRTM. A tales efectos, la gestión de personal y nóminas se realizó por dos trabajadoras dependientes de esta Secretaría General.

El programa de gestión de nóminas utilizado en el año 2012 funcionaba mediante la introducción de los correspondientes datos para la confección de nóminas individuales con carácter mensual, a partir de las cuales se producía un resumen por aplicaciones presupuestarias para su transcripción al sistema contable. Este sistema no se ajustaba a lo establecido en la orden de 14 de enero de 2002, de la Consejería de Hacienda, por la que se regula el procedimiento y elaboración de las nóminas del personal al servicio de la CM:

- No se elaboró, mensualmente, una nómina de personal, entendida como la relación nominal de empleados públicos con retribuciones en el período; simplemente se elaboraron nóminas individuales para cada trabajador.
- La falta de confección de un cuerpo de la nómina con carácter mensual derivó en el incumplimiento del procedimiento establecido el art. 2.4 de la orden, en cuanto que la nómina mensual se elabora a partir de la nómina consolidada del mes anterior con las variaciones (altas, bajas y modificaciones) que se produzcan respecto a aquél, que deberán estar sustentadas por los actos administrativos que las aprueben.
- La contabilización de las nóminas se realizó por el área de gestión financiera del CRTM. En los documentos contables que derivan de las nóminas, la única documentación anexa es un resumen económico por partidas presupuestarias. No consta otra documentación establecida en el art. 9 de la orden: relación nominal de perceptores, y relación de variaciones en las retribuciones del mes anterior por perceptor.

A partir de enero 2014, el CRTM empezó a utilizar para la gestión del área de personal y, por tanto, de las nóminas, el programa informático SIRIUS (Sistema Institucional de Gestión de Personal).

El CRTM entregó archivos de las nóminas individuales confeccionadas durante el ejercicio 2012, correspondientes a 132 trabajadores: 126 laborales, 3 funcionarios, 2 funcionarios interinos y 1 alto cargo. De la conciliación de los conceptos registrados en estas nóminas individuales con la contabilidad del Organismo resultó que las retribuciones brutas registradas en las nóminas se corresponden con las obligaciones reconocidas en el capítulo 1 del Presupuesto de gastos. No se incluyeron en estas nóminas liquidaciones de sentencias judiciales y prestaciones por transporte, reconocidas en las partidas presupuestarias 1302 y 1621, respectivamente.



En la partida presupuestaria 1302 "Fondo cumplimiento sentencias Laboral fijo" se reconocieron obligaciones por importe de 119.275,34 €, correspondientes a la aplicación de pagos realizados en 2010 y 2012 por actas de inspección de la Agencia Tributaria de retenciones de trabajo por IRPF de los ejercicios 2000 a 2005, que fueron registrados en la cuenta 449100002010 "Hacienda Pública deudora, IRPF 2000-2005". El importe reconocido se distribuía entre principal, 97.199,41 €, e intereses de demora, 22.075,93 €, con pagos el 5 de noviembre de 2010, con excepción de unos intereses de demora por 259,84 € que fueron pagados en abril 2012.

En la partida presupuestaria 1621 "Otras prestaciones al personal: abono transporte" se reconocieron obligaciones por importe de 69.469,98 €, en concepto de compra de abonos de transporte anuales para el personal. Se correspondieron con el suministro de 128 abonos anuales por importe de 69.129,39 €, más 7 reposiciones por extravío y 1 cambio de zona por el resto, 340,59 €.

Respecto a los conceptos imputados en nóminas, se informa lo siguiente:

1. La Ley 4/2012 estableció, en su artículo 3, una minoración retributiva en el ejercicio 2012 de los altos cargos de la Comunidad de Madrid, concretada en una reducción de sus retribuciones en un 10% de su sueldo, excluidos los trienios que tuvieran reconocidos como funcionarios y personal al servicio del Estado y demás Administraciones Públicas. Se verificó la aplicación de esta reducción al alto cargo existente en el CRTM, el director gerente, en la nómina de julio 2012 y posteriores.

2. La Ley 4/2012 estableció, en su artículo 5, una minoración retributiva en el ejercicio 2012 para el personal al servicio del sector público de la CM. Se verificó su aplicación en las nóminas de julio 2012, si bien los importes descontados fueron devueltos en las nóminas de agosto 2012. La razón de estas devoluciones fue que, mediante acuerdo de 2 de agosto de 2012 del Consejo de Gobierno, se subsumió la aplicación de esta minoración retributiva dentro de la ejecución de lo establecido en el artículo 2 del Real Decreto-Ley 20/2012, que estableció que el personal del sector público vería reducida sus retribuciones en las cuantías a percibir en el mes de diciembre como consecuencia de la supresión tanto de la paga extraordinaria como de la paga adicional del complemento específico o pagas adicionales equivalente de dicho mes. Se verificó en las nóminas de diciembre 2012 esta supresión de pagas extraordinarias.

3. Se verificaron las liquidaciones mensuales del Modelo 111, retenciones e ingresos a cuenta del IRPF, realizadas en el ejercicio 2012. Las retenciones efectuadas sumaron 883.879,95 € por rendimientos del trabajo y 80.656,85 € por rendimientos de actividades económicas, para un total de 964.536,80 €.

La contabilización de estas operaciones se registró en las cuentas 4751 "Hacienda Pública, acreedor por retenciones practicadas". Su saldo a 1 de enero de 2012, 169.172,67 €, se correspondía con las retenciones del mes de diciembre 2011, cuya liquidación se realizó el 18 de enero de 2012. Durante 2012 se contabilizaron ingresos por las retenciones practicadas, 964.536,80 €, y pagos por las liquidaciones de enero a noviembre 2011, 870.215,61 €, quedando un saldo al cierre del ejercicio de 94.321,19 €, por las retenciones del mes de diciembre 2011, cuya liquidación se realizó el 18 de enero de 2013.



Se realizó la conciliación entre las retribuciones y retenciones deducidas en las nóminas con los datos por perceptor relacionados en el Modelo 190, resumen anual de retenciones e ingresos a cuenta del IRPF. Del total de las retenciones por rendimientos del trabajo, 880.934,90 € se correspondieron con las deducciones por retenciones del IRPF en nóminas, mientras el resto se distribuyeron entre dietas por asistencia al Consejo de Administración, 1.641,40 €, dietas por asistencia a Tribunales de selección, 715,71 €, y retenciones a becarios de la UCM, 587,94 €.

Durante 2012, 12 alumnos de la UCM realizaron un programa de prácticas en el CRTM, cuyas condiciones se regularon por un Convenio formalizado el 4 de diciembre de 2012 entre la UCM y el CRTM, con prórroga de su vigencia hasta el 4 de diciembre de 2014 mediante Adenda firmada el 8 de julio de 2011. La cláusula quinta del Convenio estipuló que el CRTM podría asignar una cantidad mensual, en concepto de beca. Durante el ejercicio 2012 se pagaron 29.396,82 € a los becarios, con obligaciones reconocidas en la partida presupuestaria 2289.12.01.89 "Convenio alumnos Universidad Complutense".

Además, en las partidas presupuestarias 2330.12.01.018 "Asistencia Tribunal de selección" y 2330.12.01.019 "Asistencia Consejo de Administración" se reconocieron obligaciones por importe de 4.201 € y 3.908 €, respectivamente, derivadas de las dietas por asistencia devengadas.

4. Las liquidaciones de los costes por seguros sociales del CRTM para el ejercicio 2012 las realizó la Dirección General de Presupuestos y Recursos Humanos de la Consejería de Economía y Hacienda de la CM de forma trimestral y se detallan en el siguiente cuadro:

Cuadro III.3.3-2
LIQUIDACIONES CUOTAS S.S. EJERCICIO 2012
(mil €)

Período	Importe liquidación	Cuota empresa	Cuota obrera
1º Trim. 2012	392	324	68
2º Trim. 2012	377	312	65
3º Trim. 2012	359	297	62
4º Trim. 2012	350	289	61
TOTAL	1.478	1.222	256

Fuente: Liquidaciones cuotas S.S. 2012

El CRTM realizó el pago mediante transferencias a la cuenta nº 2038-0626-00-6000035212 de la CM.

La contabilización de las liquidaciones se registró en las cuenta 4760 "Seguridad Social", registrando como ingresos las cuotas mensuales y como pagos las transferencias trimestrales efectuadas a la CM. Su saldo al cierre del ejercicio 2012 fue de 331.425,71 €, ingresos pendientes de liquidación de octubre, noviembre y diciembre 2012, que se liquidaron a 6 de marzo de 2013, junto con una regularización



de 18.916,10 €, para un total de 350.341,81 € correspondientes al 4º trimestre de 2012.

En el Presupuesto de gastos 2012 se reconocieron obligaciones en la partida 1600 "Cuotas sociales" por importe de 1.233.362,89 €, que se distribuyeron entre devengos de cuotas del ejercicio 2012, 1.201.212,19 €, y regularizaciones del 3º y 4º trimestre del 2011, 32.150,70 €. Las cuotas a cargo de la empresa registradas en las liquidaciones de la CM fueron 1.221.776,95 €, por lo que hay una diferencia de 20.564,76 €, correspondiendo 18.687,44 € a la regularización señalada, contabilizada en 2013, y el resto, 1.877,32 €, a cantidades imputadas por el CRTM como cuotas de los trabajadores.

La plantilla presupuestaria del Organismo, aprobada en la Ley de Presupuestos Generales de la CM 2012, Sección 14 "Transportes e Infraestructuras", Programa 490 "Programación y desarrollo del transporte", estaba conformada por 2 plazas de altos cargos, 19 de funcionarios y 125 de personal laboral, para un total de 146 plazas.

El CRTM facilitó una relación de puestos de trabajo a fecha 25 de junio de 2012, estando cubiertas 1 plaza de alto cargo (director gerente), 5 de funcionarios y 107 de personal laboral, es decir, un total de 113 plazas.

La relación de nóminas elaboradas en 2012 está integrada por 132 trabajadores. Su mayor número respecto a la relación de puestos de trabajo se debe a las siguientes causas:

- A 1 de enero de 2012 estaba ocupado el puesto de trabajo nº 24.909, Auxiliar administrativo, en situación de jubilación parcial anticipada. La trabajadora que ocupaba este puesto se jubiló el 22 de febrero de 2012, por lo que su puesto estaba vacante en junio 2012.
- El 1 de diciembre de 2012 se produjo una incorporación al puesto de trabajo nº 24.903, titulado superior, por reingreso al servicio activo de un trabajador que se encontraba en excedencia voluntaria desde marzo de 2005. Este reingreso fue autorizado por resolución de 26 de noviembre de 2012 de la Directora General de Presupuestos y Recursos Humanos de la CM.
- El resto de trabajadores con nóminas en 2012, 17, no se incluyen en la relación de puestos de trabajo. Se corresponden con 9 contratos de trabajo de relevo, 7 contratos de interinaje por sustitución de trabajadores y 1 contrato de trabajo de duración determinada para la realización de la obra o servicio de ejecución del Proyecto europeo TRANSURBAN. La mayoría de estos contratos, 14, se formalizaron en ejercicios anteriores al 2012. En 2012 se formalizaron 3 contratos de trabajo de relevo derivados de jubilaciones parciales anticipadas.

Durante el ejercicio 2012 se cumplió lo establecido en el art. 20.1 de la Ley 5/2011, no incorporándose nuevo personal en el Organismo por la ejecución de procesos selectivos de oferta de empleo público. Como se ha señalado, hubo 4 altas: 1 por reingreso al servicio activo y 3 por contratos de trabajo de relevo.



Al cierre del ejercicio 2012, había 10 trabajadores en situación de jubilación parcial anticipada, autorizadas mediante resoluciones del director gerente del CRTM, de acuerdo a lo previsto en el art. 50.B) del Convenio colectivo del personal laboral de la CM, y en el Real Decreto 1131/2002, de 31 de octubre, por el que se regula la Seguridad Social de los trabajadores contratados a tiempo parcial y la jubilación parcial.

En estos casos, se formalizaron contratos de trabajo a tiempo parcial, con reducciones de jornada y retribuciones del 75% o 85% y duración hasta la fecha en que el trabajador solicite la jubilación anticipada o se le reconozca la jubilación ordinaria. Simultáneamente, se formalizaba con otro trabajador un contrato de trabajo de relevo, vinculada su duración a la del contrato por la jubilación parcial anticipada.

Se revisó en conformidad una muestra de 27 expedientes de personal, correspondientes a trabajadores que prestaron sus servicios en el CRTM durante el ejercicio 2012.

Gastos corrientes de bienes y servicios

Las obligaciones reconocidas en el Capítulo 2 del Presupuesto limitativo de gastos del CRTM del ejercicio 2012, fueron 5.228.001,51 €, con la siguiente distribución por partidas presupuestarias:

Cuadro III.3.3-3
EJECUCIÓN CAP. 2 PRESUPUESTO DE GASTOS 2012 CRTM
(mil €)

Partida presupuestaria	Descripción	Obligaciones reconocidas
2020	Arrendamiento edificios y otras construcciones	1.827
2276	Trabajos realizados empresas estudios y trabajos técnicos	1.200
2273	Trabajos realizados empresas proceso de datos	1.100
2270	Trabajos realizados empresas limpieza y aseo	81
2801	Promoción económica, cultural y deportiva	269
2262	Divulgación y publicaciones	192
Resto cap. 2	Resto partidas presupuestarias cap. 2 Gastos	559
TOTAL		5.228

Fuente: Contabilidad CRTM, Mayores Gastos

Se analizaron gastos de las cuatro primeras partidas presupuestarias, con el siguiente detalle:

1. Partida presupuestaria 2020 "Arrendamiento de edificios y otras construcciones"

Las obligaciones reconocidas en esta partida presupuestaria fueron las siguientes:



Cuadro III.3.3-4

PPTO. GASTOS 2012 CRTM: 2020 "ARRENDAMIENTOS EDIFICIOS Y OTRAS CONSTRUCCIONES"
(mil €)

Partida presupuestaria	Obligaciones reconocidas
2020.12.01.024 "Gastos comunidad Planta 2ª izquierda"	65
2020.12.01.025 "Gastos comunidad Plantas 1ª izq-der, 2ª der, baja izq"	235
2020.12.01.026 "Gastos comunidad Planta baja derecha"	26
2020.12.01.027 "Otros gastos de arrendamiento"	83
2020.12.01.028 "Arrendamiento Plantas 1ª izq-der, 2ª der, baja izq, 08-12"	1.021
2020.12.01.029 "Arrendamiento Planta 2ª izquierda, 09-12"	306
2020.12.01.030 "Arrendamiento Planta baja derecha, 11-12"	91
TOTAL	1.827

Fuente: Cuenta General 2012 CRTM, liquidación Presupuesto de gastos

Durante el ejercicio 2012, el CRTM tenía alquiladas varias plantas de un inmueble sito en Madrid, en la Plaza del Descubridor Diego de Ordás nº 3, mediante tres contratos formalizados con TORIMBIA S.L., propietaria del inmueble:

- Contrato formalizado el 1 de agosto de 2008, de arrendamiento de la planta 1ª, la planta 2ª módulo derecho, la planta 3ª módulo derecho y 19 plazas de garaje del sótano primero, con una superficie de oficinas de 3.368 m², duración desde 1 de agosto de 2008 a 31 de diciembre de 2012, y un precio de 1.029.474,12 € anuales, más el incremento del IVA correspondiente.
- Contrato formalizado el 1 de marzo de 2009, de arrendamiento de la planta 2ª módulo izquierdo, con una superficie de oficinas de 1.006 m², duración desde 1 de marzo de 2009 a 31 de diciembre de 2012 y un precio de 296.367,60 € anuales, más el incremento del IVA correspondiente.
- Contrato formalizado el 27 de junio de 2011, de arrendamiento de la planta baja módulo derecho, con una superficie de oficinas de 399,77 m², duración desde 1 de julio de 2011 a 31 de diciembre de 2012 y un precio de 91.147,56 € anuales, más el incremento del IVA correspondiente.

Los acuerdos de aprobación y distribución del gasto plurianual de los dos primeros expedientes de contratación se realizaron mediante resoluciones del director gerente del CRTM de 30 de julio de 2008 y de 28 de febrero de 2009, respectivamente. En el caso del tercer contrato, no hubo acuerdo de aprobación de la dirección-gerencia del CRTM.

Se revisaron en conformidad las tramitaciones de los tres expedientes de contratación, verificándose, en los tres casos, el control y la autorización pertinente por la CM mediante la elaboración de informes favorables al arrendamiento de Letrado del Servicio Jurídico en la Consejería de Transportes e Infraestructuras y de la Dirección



General de Patrimonio o de la Dirección General de Política Financiera, Tesorería y Patrimonio, así como al gasto plurianual de la Dirección General de Presupuestos.

Hay que señalar, en el caso del contrato formalizado en agosto de 2008, que el informe de 21 de julio de 2008 de la Directora General de Patrimonio dio conformidad a las estipulaciones establecidas en el borrador de contrato remitido, con excepción de la condición quinta, en la que se debían practicar las siguientes modificaciones:

- 1ª) A efectos de poder contraer el crédito necesario para el abono de los gastos generales del inmueble, deberá fijarse en el contrato una cantidad fija mensual en función del presupuesto previsto por la arrendadora, que se sujetará a liquidación al final del ejercicio previa redacción por la arrendadora de los correspondientes recibos justificativos.
- 2ª) No es admisible la repercusión en el CRTM del pago del Impuesto de Bienes Inmuebles, puesto que el sujeto pasivo es la propiedad y, además, la CM tiene suscrito, y en vigor, otro contrato de arrendamiento con la misma propiedad sobre parte del inmueble a arrendar, en el que no se repercute el impuesto señalado.

En el contrato formalizado no se cumplió la primera modificación, no determinando la cantidad fija mensual a abonar por estos gastos.

Respecto a la segunda modificación, en el contrato formalizado se suprimió el siguiente párrafo del borrador del contrato: "La arrendataria deberá igualmente soportar las tasas, contribuciones, arbitrios y otros tributos que graven la finca arrendada, incluyendo expresamente el Impuesto de Bienes Inmuebles (IBI), alcantarillado, recogida de basuras y paso de carruajes. El Impuesto de Bienes Inmuebles será cuenta de la arrendataria".

Sin embargo, en la misma fecha de la firma del contrato, 1 de agosto de 2008, y con los mismos firmantes (representantes del CRTM y de la empresa adjudicataria), se formalizó un anexo al contrato de arrendamiento, con una estipulación única, por la que la arrendataria debería soportar las tasas, contribuciones, arbitrios y otros tributos que gravan la finca arrendada, incluyendo expresamente el Impuesto de Bienes Inmuebles (IBI), alcantarillado, recogida de basuras y paso de carruajes. Los gastos correspondientes a estos conceptos serán abonados por la arrendataria proporcionalmente al número de metros cuadrados ocupados por ella, en relación al número total de metros cuadrados del inmueble susceptibles de ocupación privativa. Por tanto, este anexo supuso un incumplimiento de la segunda modificación señalada.

El 1 de enero de 2012 se formalizó una Adenda al contrato de arrendamiento suscrito el 1 de agosto de 2008, acordándose la sustitución del módulo derecho de la planta 3ª (745,54 m²) por el módulo izquierdo de la planta baja (597,05 m²), no variando el resto del clausulado.

Se procedió a la verificación de las obligaciones reconocidas en 2012 con las condiciones estipuladas en los contratos de arrendamiento, con los siguientes resultados:



1. Arrendamientos

El importe total de las obligaciones reconocidas por arrendamientos en 2012 ascendió a 1.418.010 €, precio sin IVA, distribuido entre los tres contratos formalizados:

a) Contrato de arrendamiento formalizado el 1 de agosto de 2008, de la planta 1ª, la planta 2ª módulo derecho, la planta baja módulo izquierdo y 19 plazas de garaje del sótano primero. Se reconocieron obligaciones en la partida presupuestaria 2020.12.01.028 por importe de 1.020.714,72 €, distribuidas en doce facturas mensuales por importe de 85.059,56 € cada una.

El precio estipulado en el contrato ascendió a 1.029.474,12 € anuales, distribuidos en doce mensualidades de 85.789,51 € cada una. Este precio inicial tuvo variaciones en el período 2009-2011 derivadas de las siguientes revisiones de precios:

- Revisión de precios en julio 2009, con una bajada de la renta mensual de -1.201,05 € (-1,40%), pasando de 85.789,51 € a 84.588,46 €.
- Revisión de precios en julio 2010, con una subida de la renta mensual de 1.607,18 € (1,90%), pasando de 84.588,46 € a 86.195,64 €.
- Revisión de precios en julio 2011, con una subida de la renta mensual de 2.672,06 € (3,10%), pasando de 86.195,64 € a 88.867,70 €.

Estas revisiones de precios fueron verificadas en conformidad.

El 1 de enero de 2012 se formalizó una modificación contractual, con sustitución del módulo derecho de la planta 3ª por el módulo izquierdo de la planta baja, no variando el resto del clausulado. Por ello, hubo una disminución de la superficie arrendada, pasando de 3.368 m² a 3.219,51 m². La renta mensual en el momento de esta modificación ascendía a 88.867,70 €, lo que suponía un precio anual de 1.066.412,40 €, con un precio por m² de 316,63 €.

La aplicación de este precio vigente al inicio del ejercicio 2012 a la nueva superficie arrendada hubiese supuesto un precio anual de 1.019.393,45 €, distribuido en doce mensualidades de 84.949,45 €. Al señalarse en la adenda de la modificación contractual que no había variaciones del resto del clausulado, debería haberse aplicado este precio. Sin embargo, a partir de enero 2012, la empresa arrendadora facturó una renta mensual de 85.059,56 €, superior en 110,11 € mensuales y 1.321,32 € anuales, al precio vigente antes de la modificación contractual.

b) Contrato de arrendamiento formalizado el 1 de marzo de 2009, de la planta 2ª módulo izquierdo. Se reconocieron obligaciones en la partida presupuestaria 2020.12.01.029 por importe de 306.147,72 €, distribuidas en doce facturas mensuales por importe de 25.512,31 € cada una.

El precio estipulado en el contrato ascendió a 296.367,60 € anuales, distribuidos en doce mensualidades de 24.697,30 € cada una. A este precio inicial se le aplicó una revisión, verificada en conformidad en marzo 2011, con una subida de la renta mensual de 815,01 € (3,30%), pasando al importe vigente en 2012, 25.512,31 €.



c) Contrato de arrendamiento formalizado el 27 de junio de 2011, de la planta baja módulo derecho. Se reconocieron obligaciones en la partida presupuestaria 2020.12.01.030 por importe de 91.147,56 €, distribuidas en doce facturas mensuales por importe de 7.595,63 € cada una, precio estipulado en el contrato.

2. Gastos de comunidad

En los tres contratos se estipuló que el arrendatario abonaría, proporcionalmente a la superficie ocupada, los gastos de mantenimiento y conservación del inmueble objeto de arrendamiento a partir de la fecha de su entrada en vigor. El abono se realizaría mensualmente por adelantado, en los cinco primeros días de cada mes, de una cantidad igual a la doceava parte del importe previsto en las cargas para el año en curso y, cuando las cuentas fueran definitivas, pagaría o recibiría la diferencia entre la provisión abonada y el importe efectivo de las cargas.

El importe total de las obligaciones reconocidas por estos gastos en 2012 ascendió a 343.952,76 €, precio sin IVA, realizándose su abono de acuerdo al procedimiento estipulado contractualmente, y correspondiéndose con las facturas emitidas por la sociedad arrendadora.

3. Otros gastos de arrendamiento

En la aplicación presupuestaria 2020.12.01.027 "Otros gastos de arrendamiento" se reconocieron obligaciones por importe de 82.894,47 €, correspondientes a los siguientes gastos:

a) ADOK, nº de documento 12724 de 15 de noviembre de 2012, por importe de 75.058,20 €, en concepto de repercusión del Impuesto sobre Bienes Inmuebles (IBI) del ejercicio 2012 de las plantas 1ª, 2ª módulo derecho y baja módulo izquierdo. La empresa arrendadora emitió la factura nº 12/724, de 15 de noviembre de 2012, por este importe de principal, más un 21% de IVA (15.762,22 €). El recibo de la anualidad 2012 de este impuesto reflejaba una cuota líquida a pagar de 313.048,52 €. En la liquidación realizada se señaló que la superficie total del inmueble eran 13.429 m², por lo que la repercusión por m² eran 23,31 €. Se repercutió al CRTM la superficie correspondiente a las plantas alquiladas, 3.220 m², resultando el gasto señalado de 75.058,20 €.

La asunción de este gasto por el CRTM derivó del anexo al contrato de arrendamiento firmado el 1 de agosto de 2008 que, como se ha indicado, se firmó incumpliendo lo establecido en el informe de 21 de julio de 2008 de la Directora General de Patrimonio sobre este expediente de contratación.

Las obligaciones reconocidas por este concepto en los Presupuestos de gastos 2010 y 2011 del CRTM fueron 70.660,64 €, más 18% de IVA (12.718,92 €), por la repercusión del IBI del ejercicio 2010, y 67.346,53 €, más 18% IVA (12.122,38 €), por la repercusión del IBI del ejercicio 2010.

b) ADOK, nº de documento 12725 de 15 de noviembre de 2012, por importe de 7.836,27 €, en concepto de repercusión de la tasa por prestación del servicio de gestión de residuos urbanos del ejercicio 2012 de las plantas baja, 1ª y 2ª. La



empresa arrendadora emitió la factura nº 12/725, de 15 de noviembre de 2012, por este importe de principal, más un 21% de IVA (1.645,62 €). El recibo de la anualidad 2012 de esta tasa reflejaba una cuota líquida a pagar de 22.750 €. En la liquidación realizada se señaló que la superficie total del inmueble eran 13.429 m², por lo que la repercusión por m² eran 1,694 €. Se repercutió al CRTM la superficie correspondiente a las plantas alquiladas, 4.625,90 m², resultando el gasto señalado de 7.836,27 €.

Como se observa, se repercutió la tasa para todas las plantas alquiladas.

En el caso de los contratos formalizados en marzo de 2009, arrendamiento de la planta 2ª módulo izquierdo, y junio de 2011, arrendamiento de la planta baja módulo derecho, no se estipuló en sus cláusulas que el CRTM debería soportar tasas que gravasen la finca arrendada. La superficie de estas dos zonas arrendadas eran 1.406 m², 30,39% del total, repercutiéndose una tasa de 2.381,44 €.

En el caso del contrato formalizado el 1 de agosto de 2008, la asunción de este gasto por el CRTM derivó del mismo anexo señalado para la repercusión del IBI que se firmó con incumplimiento del informe de 21 de julio de 2008 de la Directora General de Patrimonio sobre este expediente de contrato de arrendamiento. En este caso, la superficie arrendada eran 3.219,90 m², 69,61% del total, repercutiéndose una tasa de 5.454,83 €.

2. Trabajos realizados por otras empresas, partidas presupuestarias 2270 "De limpieza y aseo", 2273 "De procesos de datos" y 2276 "Estudios y trabajos técnicos"

Se seleccionó una muestra de expedientes de contratación adjudicados durante el ejercicio 2012, con obligaciones reconocidas en estas partidas presupuestarias:

- 1) Contrato del servicio para la "Administración del GIS Corporativo, análisis de nuevos desarrollos, mantenimiento de la información geoespacial y trabajos relacionados con la edición del Portal Web para el CRTM", p.p. 2273.12.13.005.
- 2) Contrato de servicios "Desarrollo e implantación de nuevas aplicaciones informáticas de gestión desarrolladas en Oracle dentro del marco del Proyecto BIT (Fase VI)", p.p. 2273.12.13.013.
- 3) Contrato de servicios "Nuevas aplicaciones informáticas de gestión desarrolladas en JEE del proyecto BIT (Fase V)", p.p. 2273.12.13.019.
- 4) Contrato de servicios "Mantenimiento evolutivo del SPAI para la salida a producción del proyecto BIT y PMI", p.p. 2273.12.13.045.
- 5) Contrato de servicios "Estudio de opinión sobre la calidad del servicio en la red de líneas interurbanas año 2012", p.p. 2276.12.07.026.
- 6) Contrato de servicios "Trabajos de campo de toma de datos de la explotación en las redes de la EMT de Madrid y de Metro de Madrid", p.p. 2276.12.12.003.



- 7) Contrato de servicios "Trabajos de campo de toma de datos de demanda en la hora punta de días laborables en la red de Metro de Madrid (2012)", p.p. 2276.12.12.004.
- 8) Contrato de servicios "Integración de las tarjetas sin contactos dedicadas a títulos de transporte no personal y el sistema de seguridad centralizada del BIT", p.p. 2276.12.14.002.
- 9) Contrato de servicios "Integración de los sistemas de billeteaje sin contactos provenientes de los transportes interurbanos de acuerdo al Plan de Modernización (LOTMC)", p.p. 2276.12.14.003.
- 10) Contrato del servicio de limpieza de las oficinas del CRTM, p.p. 2270.12.01.005.

Se verificó en conformidad la tramitación de los expedientes de contratación en cuanto al cumplimiento del Real Decreto Legislativo 3/2011, de 14 de noviembre, que aprobó el texto refundido de la Ley de Contratos del Sector Público (TRLCSP), en especial las siguientes estipulaciones:

- 1) Art. 316.2 TRLCSP, órgano de contratación. Este artículo estipula que es el presidente o director de los organismos autónomos, que en el CRTM es su director gerente.
- 2) Art. 22 TRLCSP, necesidad e idoneidad de los contratos. En los expedientes revisados hay documentación preparatoria determinando las necesidades que pretenden cubrirse mediante el contrato proyectado. Se concretaron en Memorias y Propuestas de contratación.
- 3) Art. 109 TRLCSP, expediente de contratación: inicio y contenido.

Mediante resoluciones del director gerente del CRTM, órgano de contratación del organismo autónomo, se acordó el inicio y se ordenó la tramitación de los correspondientes expedientes, con motivación de la necesidad del contrato, de acuerdo a lo dispuesto en el art. 109.1 TRLCSP.

De acuerdo a lo dispuesto en el art. 109.3, se incorporaron a los expedientes el PCAP, el PPTP y el certificado de existencia de crédito. Además, constan informes jurídicos favorables de los letrados de la Consejería de Transportes e Infraestructuras relativos a los PCAP y, en los casos de gastos plurianuales, informes favorables de la Directora General de Presupuestos y Recursos Humanos.

No hay fiscalización previa de la Intervención. En las Mesas de contratación hay un representante de la Intervención.

- 4) Art. 110 TRLCSP, aprobación del expediente.

Mediante Resoluciones del director gerente del CRTM, órgano de contratación del organismo autónomo, se acordó la aprobación de los expedientes de contratación y la disposición de la apertura del procedimiento de adjudicación y la aprobación del gasto, de acuerdo a lo dispuesto en el art. 110.1 TRLCSP. En los diez



expedientes revisados se acordó la apertura de procedimiento abierto para la adjudicación. En estas Resoluciones también se aprobaron los pliegos, PCAP y PPTP, que habían de regir la adjudicación y ejecución de los contratos.

- 5) Art. 142 TRLCSP, convocatoria de licitaciones. Se verificó el cumplimiento de lo dispuesto en este artículo, comprobándose que las licitaciones se publicaron en el BOCM y en el perfil del contratante del órgano de contratación.
- 6) Art. 150 TRLCSP, criterio de valoración de las ofertas. En los diez expedientes revisados se utilizó como criterio de selección la oferta con el precio más bajo.
- 7) Art. 151 TRLCSP, clasificación de las ofertas, adjudicación del contrato y notificación de la adjudicación. En los diez expedientes revisados se comprobó el cumplimiento de las estipulaciones contempladas en este artículo.

Las adjudicaciones de los contratos se realizaron mediante Resoluciones del director gerente del CRTM, órgano de contratación del organismo autónomo, que fueron publicadas en el perfil del contratante.

- 8) Art. 156 TRLCSP, formalización de los contratos. Se comprobó en conformidad que los contratos se formalizaron en documento administrativo ajustado con exactitud a las condiciones de la licitación.
- 9) Art. 154 TRLCSP, publicidad de la formalización de los contratos. Se verificó el cumplimiento de lo dispuesto en este artículo, comprobándose que las formalizaciones de los contratos se publicaron en el perfil del contratante del órgano de contratación y, en los casos en que la cuantía de los contratos fue igual o superior a 100.000 €, en el BOCM.
- 10) Art. 320 TRLCSP, mesas de contratación. Se verificó en conformidad la constitución de las mesas de contratación de los expedientes revisados, órgano competente para la valoración de las ofertas. Su composición se ajustó a lo establecido en la resolución de 10 de septiembre de 2009 del director gerente del CRTM, por la que se designaban los componentes de la mesa de contratación del organismo. En todos los casos, su presidente fue el secretario general del CRTM y su secretario, el técnico principal de la contratación del CRTM. Los vocales fueron: un representante de la intervención, un letrado y uno o dos representantes del área proponente del contrato.

También se verificó en conformidad que las obligaciones reconocidas en el Presupuesto de gastos 2012 se correspondieron con los precios acordados en las Resoluciones de adjudicación del director gerente del CRTM, así como la adecuada justificación documental del gasto.

En todos los casos se realizó una liquidación formal del contrato, de acuerdo a las estipulaciones de los pliegos, plasmada en un certificado de conformidad del responsable del área correspondiente y una resolución del director gerente del CRTM aprobando la liquidación total del contrato.



En el contrato "Integración de las tarjetas sin contactos dedicadas a títulos de transporte no personal y el sistema de seguridad centralizada del BIT", mediante resolución de 21 de diciembre de 2012 del director gerente CRTM se acordó la resolución del contrato, con efectos 30 de noviembre de 2012, por mutuo acuerdo, previo informe favorable de 18 de diciembre de 2012 firmado por un Letrado de la Consejería de Transportes, Infraestructuras y Vivienda y la Subdirectora General de lo Consultivo y Asuntos Constitucionales.

En los contratos "Administración del GIS Corporativo, análisis de nuevos desarrollos, mantenimiento de la información geoespacial y trabajos relacionados con la edición del Portal Web para el CRTM" e "Integración de los sistemas de billeteaje sin contactos provenientes de los transportes interurbanos, de acuerdo al Plan de Modernización (LOTMC)" se aprobaron prórrogas de un año, mediante resoluciones del director gerente del CRTM de 3 de diciembre de 2012 y 11 de abril de 2013, respectivamente.

En el contrato del servicio de limpieza de las oficinas del CRTM, mediante resolución de 21 de diciembre de 2012 del director gerente del CRTM se aprobó la prórroga del contrato para el año 2013 y una modificación contractual, derivada de la disminución de la superficie a limpiar por la novación del contrato de arrendamiento, pasando de 3.997,70 m² a 3.074,70 m², con la reducción del número de limpiadoras en una persona y estableciendo un precio de 56.595 €, más 11.884,95 € de 21% IVA, para un importe total de 68.479,95 €. Esta modificación supuso una disminución del 8,33% del precio respecto al contrato primitivo.

El siguiente cuadro muestra los expedientes de contratación revisados, con detalle del importe neto de adjudicación y la baja de licitación sobre los presupuestos aprobados en los pliegos:

Cuadro III.3.3-5
MUESTRA CONTRATOS ADJUDICADOS EN 2012
(en €)

Contrato		Resolución adjudicación	Presupuesto de licitación	Importe adjudicado	Baja sobre Pº licitación	OR Ppto. 2012
Nº	Partida presup.					
1	2273.12.13.005	27/2/12	96.490,00	96.218,30	0,28%	96.218,30
2	2273.12.13.013	23/2/12	151.000,00	120.800,00	20,00%	120.800,00
3	2273.12.13.019	29/2/12	149.000,00	147.510,00	1,00%	147.510,00
4	2273.12.13.045	27/2/12	75.500,00	74.745,00	1,00%	74.745,00
5	2276.12.17.026	8/11/12	107.000,00	86.783,00	18,89%	21.690,75
6	2276.12.12.003	13/8/12	54.237,39	54.237,39	0,00%	54.237,39
7	2276.12.12.004	23/11/12	119.834,71	93.000,00	22,39%	93.000,00
8	2276.12.14.002	26/4/12	50.000,00	41.975,00	16,05%	31.841,25
9	2276.12.14.003	23/4/12	50.000,00	42.500,00	15,00%	31.875,00
10	2270.12.01.005	20/3/12	76.000,00	61.740,00	18,76%	46.305,00

Otras operaciones analizadas con reconocimiento de obligaciones en las partidas presupuestarias 22273 y 22276 fueron las siguientes:

1. Las obligaciones reconocidas en la partida presupuestaria 2276.12.23.005 "Inspección, vigilancia y trabajos de seguridad en ampliación del aparcamiento de Avenida de América, 2009/2012" fueron de 182.719 €, por la ejecución en el ejercicio



2012 del contrato de servicios "Control del proyecto de ejecución e inspección, vigilancia y trabajos de coordinación en materia de seguridad y salud, de las obras de remodelación y ampliación del intercambiador de transportes y aparcamiento público de Avenida de América".

Este contrato se licitó y adjudicó en el ejercicio 2009. La adjudicación definitiva se acordó mediante resolución de 16 de octubre de 2009 del director gerente del CRTM, por importe total de 505.081,40 €, correspondiendo 435.415 € a la base imponible y 69.666,40 € al IVA. El importe adjudicado se distribuyó en tres anualidades: 2009, 93.634,04 €; 2010, 275.281,92 €; y 2011, 136.165,44 €. Este importe se desglosó en 17 partidas con precios unitarios, unidades, y coste total, relacionados en la cláusula segunda del contrato administrativo, que fue formalizado el 12 de noviembre de 2009.

Posteriormente, se aprobaron las siguientes modificaciones del contrato:

- Resolución de 28 de septiembre de 2010 del director gerente del CRTM, aprobando un reajuste de anualidades de este expediente de contratación, por un importe total previsto de 435.415 €, sin IVA, distribuido entre las anualidades de 2009, 24.700 €; 2010, 25.494; 2011, 142.603 €; y 2012, 242.618 €.
- Resolución de 27 de noviembre de 2012 del director gerente del CRTM, aprobando un segundo reajuste de anualidades de este expediente de contratación, por un importe total previsto de 435.415 €, sin IVA, distribuido entre las anualidades de 2009, 24.700 €; 2010, 2.948; 2011, 83.376 €; 2012, 182.719 €; 2013, 118.657 €; y 2014, 23.015 €.
- Resolución de 3 de febrero de 2014 del director gerente del CRTM, aprobando la modificación del proyecto de ejecución de "Remodelación y ampliación del Intercambiador de transportes y aparcamiento público de Avenida de América", que conlleva una ampliación del plazo de ejecución, estando prevista la finalización de las mismas en septiembre de 2014.

La cláusula tercera del contrato estableció que la duración del contrato sería, en todo caso, el de la duración de la obra objeto de inspección y vigilancia incrementada en dos meses más a efectos de su liquidación. Por tanto, el plazo sería hasta diciembre 2014.

Las obligaciones reconocidas en los Presupuestos de gastos 2009 a 2012 del CRTM fueron 24.700 €, 2.948 €, 83.376 € y 182.719 €, respectivamente, para un total de 293.743 €, lo que supuso un 67,46% de grado de ejecución sobre el Presupuesto adjudicado, a 31 de diciembre de 2012.

Se verificaron en conformidad las facturas y certificaciones de trabajos del ejercicio 2012, firmadas por el Subdirector de Intermodalidad y Concesiones de Obras Públicas, correspondiendo a siete facturas de los meses de enero a julio 2012. Los importes facturados se correspondieron con los precios unitarios de ejecución material recogidos en la cláusula segunda del contrato.



2. Muestra de contratos menores. Se seleccionaron doce operaciones y se verificó en conformidad que se ajustaron a las estipulaciones del TRLCSP para los contratos menores:

- 1) Los doce contratos seleccionados son contratos de servicios, todos por importe inferior a 18.000 euros, límite establecido en el art. 138.3 TRLCSP.
- 2) Se comprobó el cumplimiento de la aprobación del gasto y de la justificación mediante facturas emitidas con los requisitos correspondientes, de acuerdo a lo establecido en el art. 111.1 TRLCSP.
- 3) Todos los contratos menores seleccionados tuvieron una duración inferior a un año y no fueron objeto de prórroga, cumpliendo lo establecido en el art. 23.3 TRLCSP.

III.4. PRESUPUESTO ESTIMATIVO

III.4.1. INGRESOS

Evolución del presupuesto estimativo de ingresos

En el presupuesto estimativo de ingresos se registran las operaciones de ventas de cualquier título de transporte, cuya emisión corresponde al CRTM, así como las sanciones impuestas por Metro de Madrid, SA como consecuencia de sus intervenciones.

Los títulos que se comercializaron son:

- Títulos cuya emisión es competencia del CRTM y se pueden utilizar en más de un operador, llamados multimodales.
- Títulos sencillos de la red de Metro en sus distintas zonas, Metro-Sur, Metro-Este, Metro-Norte, suplemento de aeropuerto, y los correspondientes a la línea de Renfe Pinto-San Martín de la Vega.

Se registraron además las sanciones emitidas por Metro de Madrid, en las intervenciones a viajeros sin títulos de viaje.

La evolución de los derechos reconocidos del presupuesto estimativo en el período 2011-2013 se refleja en el Gráfico, observándose que los ingresos se incrementaron un 5,99%, pasando de 863.014.013,09 € de 2011 a 914.748.933,43 € en 2013, en 2012 los derechos registrados ascendieron a 922.469.246,75 €.

La totalidad de las ventas registradas en el presupuesto estimativo se reparten entre los distintos operadores que prestan el servicio de transporte, en concepto de tarifa de equilibrio y la parte de ésta que no cubre el usuario, se paga a través del capítulo 4 del presupuesto de gastos en concepto de compensación a los operadores de la subvención tarifaria al viajero.



El reparto de los ingresos depende de que procedan de la venta de títulos monomodales, con lo que el ingreso corresponde en su totalidad a ese operador en concreto o de la venta de títulos multimodales, para cuyo reparto se utiliza un criterio técnico por el CRTM en función de estudios estadísticos, cuya explicación en detalle se recoge en los epígrafes del informe sobre los operadores.

Tomando como base la información contenida en GLIIN, las ventas correspondientes a títulos válidos en 2012 ascendieron a 913.537.577,67 €. En el Cuadro que sigue se refleja el detalle de las ventas por distribuidor:

Cuadro III.4.1-1
VENTAS DE TÍTULOS DE 2012 POR DISTRIBUIDOR
(mil €)

Distribuidor	Títulos		Ventas Netas	
	Número	%	Importe	%
Metro de Madrid, SA	70.291.997	83,21%	577.406	63,21%
LOGISTA, SAU	11.572.801	13,70%	260.102	28,47%
CRTM	183.218	0,22%	52.078	5,70%
AVPPM	1.418.411	1,68%	15.325	1,68%
EMT	545.373	0,65%	3.121	0,34%
Neoturismo, SA	174.726	0,21%	2.805	0,31%
Intercambiadores	168.089	0,20%	2.151	0,24%
Metro Ligerio Oeste, S	120.840	0,14%	550	0,06%
Total	84.475.455	100,00%	913.538	100,00%

Fuente: GLIIN. Elaboración propia

Las ventas netas corresponden a las ventas realizadas minoradas en las devoluciones, que se suelen producir cuando existen cambios tarifarios. En 2012 hubo dos cambios en las tarifas: en el mes de mayo, como consecuencia de una subida de precios y en septiembre, por la subida del IVA, que pasó del 8% al 10%.

El 83,21% de los títulos vendidos se obtuvieron en la red de distribución y se correspondió con el 63,21% de la recaudación, seguido por Logista con el 13,70% de los títulos y el 28,47% del importe recaudado. Respecto a las ventas realizadas por el CRTM, aunque supusieron el 5,70% de la recaudación, el número de títulos vendidos fue sólo el 0,22%, debido a que en su mayor parte fueron abonos anuales.

Se han comprobado de forma exhaustiva las ventas realizadas por Metro, Logista, AVPPM, e Intercambiadores, que totalizaron 854.984.522,21 €, es decir, el 93,59% de la recaudación neta. Los resultados del trabajo fueron los siguientes:

Metro de Madrid, SA

El servicio de comercialización de títulos en la red de Metro está regulado en el acuerdo marco formalizado entre esta empresa y el CRTM el 16 de enero de 2009, cuya vigencia es de 4 años.



Según se determina en la cláusula 3.2 del citado acuerdo, mensualmente Metro certifica los títulos vendidos en su red de distribución con validez para el mes de referencia. Respecto a los títulos TAM de tecnología magnética, los abonos se venden a partir del día 20 del mes anterior, por lo tanto, la recaudación de estos títulos no coincide con el mes natural. Contablemente, el CRTM reconoce el derecho con la información de estos certificados.

Las ventas de 2012 ascendieron a 639.657.374,71 €, IVA incluido, y 505.839,34 € en concepto de intervenciones sobre viajeros sin título de transporte. Se ha comprobado que la totalidad de las operaciones certificadas por la empresa estuvieran registradas en la aplicación GLIIN y en la contabilidad, habiéndose detectado una diferencia en el mes de enero de 2.775 €, que fue regularizada en abril.

Según se regula en la cláusula 3.2, Metro transfiere al CRTM la totalidad de la recaudación obtenida el mes anterior, aunque de los títulos multimodales TAM transfiere la recaudación obtenida desde el día 8 del mes de referencia hasta el día 7 del mes siguiente. Esta información la divide en dos períodos, del día 8 al 19 del mes en cuestión y del día 20 del mes de referencia al 7 del mes siguiente. Esto dificulta al CRTM la comprobación de que los cobros se corresponden con los importes certificados, que sirvieron para reconocer el derecho. Además, se están contabilizando incorrectamente, pues se datan los derechos por la totalidad de la recaudación de los TAM, cuando por la parte de la recaudación del mes siguiente (de los días 1 a 7) se deberían reconocer nuevos derechos, con contraído simultáneo. No obstante, a fin de ejercicio queda regularizado el saldo de forma correcta.

Estas cifras de recaudación no se cuadran con las de los derechos, produciéndose una apreciación contradictoria sobre la responsabilidad de hacerlo, dado que en el área comercial suponen que el cuadro de referencia se realiza en el área de contabilidad, mientras que en ésta mantienen la creencia que se hace en el área comercial.

La incidencia contable señalada anteriormente ha perdido importancia cuantitativa, debido a que los títulos TAM, de tecnología magnética, se han ido sustituyendo por las tarjetas TTP de tecnología sin contacto y para la recaudación por la venta de estos títulos, se está siguiendo el criterio del mes natural. A fecha de finalización del trabajo de campo, sólo queda la zona E como títulos de tecnología magnética.

Se ha comprobado que las transferencias realizadas por Metro correspondientes a las ventas de 2012 coinciden, sin incidencias a destacar, con las ventas certificadas por dicha empresa.

Comisión de Metro

La comisión que cobra Metro por distribuir los títulos de transporte está regulada en la cláusula 3.2 del acuerdo marco y es el 3,85% del valor facial de los títulos vendidos o emitidos. Sin embargo, la comisión facturada por Metro ha sido sobre las ventas netas, es decir, antes de IVA. Solicitada la documentación que fundamente este cambio de criterio no se ha aportado ningún tipo de documento, ofreciéndose como explicación, en fase de alegaciones, que se hizo para evitar una doble imposición del IVA.



Se ha comprobado la totalidad de la facturación de las ventas de títulos de 2012, habiéndose detectado las siguientes incidencias:

1. Metro calcula incorrectamente las ventas netas, ya que multiplica las ventas brutas por 1 menos el porcentaje de IVA (8%), es decir, por 0,92, cuando debiera dividir por 1 más el porcentaje de IVA, es decir, 1,08. Esta forma de calcular la comisión perjudicó a Metro. La incidencia representa en 2012 un importe, facturado de menos, de 208.604,51 €.
2. De la comprobación sobre las ventas que sirvieron de base para el cálculo de la comisión, sólo se detectó una diferencia de 200.914,27 €, en septiembre, que no se pudo conciliar, por no disponer del detalle de las ventas con el IVA del 8% y las que fueron al 10%.
3. En julio, Metro giró la comisión sobre la misma base que en junio, es decir, sobre 58.114.046,80 €, pero de la información contenida en los Excel remitidos por Metro, las ventas de julio ascendieron a 51.964.618,10 €. Consecuentemente, el CRTM pagó 243.029,42 € de más. Este error fue detectado en enero de 2013.

Logista, SAU

Esta empresa distribuyó en 2012 títulos de transporte, con la siguiente regulación:

1. Convenio firmado el 1 de febrero de 2012, con Logista y AMETT, para las operaciones de almacenaje, transporte, distribución, venta, canje y recaudación de títulos TAM (tecnología magnética), metrobuses de 10 viajes e interurbanos unificados de 10 viajes. En dicho convenio se adelanta ya que el cambio a títulos de tecnología sin contacto incidirá en el sistema de comercialización de títulos. Mientras coexistan ambas tecnologías, magnética y sin contacto, el CRTM conviene con los entes arriba citados la comercialización de los títulos magnéticos, con una vigencia hasta el 31 de diciembre de 2014.
2. El 16 de agosto de 2012 se formaliza el contrato con Logista, para la comercialización de productos tarifarios soportados por la tecnología sin contacto. El gasto correspondiente ha sido fiscalizado con los resultados que se recogen en el Apartado de Gastos del presupuesto estimativo.

Según la contabilidad, las ventas brutas realizadas por dicha empresa en 2012 ascendieron a 288.800.197,51 €. Se han comprobado las operaciones de enero a noviembre de 2012, con los siguientes resultados:

A través de la comprobación de la documentación soporte se detectaron pequeñas diferencias en los meses de enero, abril y mayo, que fueron conciliadas. En septiembre hubo diferencias significativas producidas por dos tipos de incidencias:

- Al grabar los datos en GLIIN de los títulos unificados interurbanos, se registraron las ventas de unos títulos imputándose a otros diferentes, por lo que el precio de los mismos cambió con el consiguiente resultado diferente, habiéndose registrado 285.854,82 € de más en ventas netas, que fueron regularizadas en el mes de julio de 2013.



- Con respecto a los abonos mensuales (TAM), las ventas brutas realizadas por Logista ascendieron a 19.172.953,50 €. De este importe, 16.054.222,80 € correspondieron a ventas realizadas en agosto con validez para septiembre (con el precio calculado antes de la subida del IVA del 8% al 10%). El resto, 3.118.730,70 €, fueron ventas de septiembre, con el IVA al 10%. Al grabar los datos en la aplicación GLIIN, se ajustaron las ventas brutas de agosto, con validez para septiembre, al precio de venta de este mes. No obstante, el problema surge en las ventas netas registradas en GLIIN y por ende, en su reflejo contable, dado que se hizo considerando que todas las ventas de septiembre se habían producido con un IVA del 10% cuando parte de las mismas se hicieron con un IVA del 8%. Así, mientras en contabilidad y en la aplicación GLIIN figuran 17.429.986 € de ventas netas, en la liquidación de Logista es de 17.700.230,84 €, es decir, una diferencia en menos de 270.244,84 €.

Debe observarse que estos errores afectaron al reintegro de la recaudación entre los operadores.

Los errores de referencia ponen de manifiesto que en contabilidad se registran los derechos directamente de GLIIN, sin hacer las debidas comprobaciones, lo que supone una deficiencia de control interno.

Respecto a las ventas realizadas por la empresa, se revisaron las correspondientes a los meses de enero, febrero, mayo y diciembre, con el fin de comprobar que los precios unitarios se ajustaran a las tres tarifas vigentes en 2012, no habiéndose detectado incidencias.

Logista refleja en cada liquidación mensual las existencias de títulos de tecnología magnética que mantiene en depósito, después de las ventas. Se ha hecho el seguimiento de las existencias a lo largo del ejercicio fiscalizado a través de las liquidaciones y facturaciones realizadas por la empresa:

- El CRTM lleva una aplicación en la que hace el seguimiento y control de estas existencias. Según la información contenida en la misma, la media de existencias que tuvo la empresa de referencia ascendió a 624.566 bonobuses, de los que 611.533 correspondieron a metrobusés, y el resto a bonobuses unificados. No hubo incidencias en las mismas.
- En 2012, a excepción de los meses de julio y agosto, se levantaron actas mensuales de la verificación física de los títulos TAM no vendidos. Por parte de esta Cámara se han realizado, con la asistencia del personal del CRTM las comprobaciones correspondientes de los procedimientos utilizados, no habiéndose detectado incidencias.
- No obstante lo señalado anteriormente, dada la importancia de las existencias, procedería que al menos a fin de ejercicio se hiciera un control de las mismas, mediante recuento físico de los metrobusés y bonobuses unificados, habida cuenta de que la aplicación utilizada por Logista en su almacén, permite conocer en tiempo real la localización de las existencias (almacén, tienda, estancos).



Se han verificado la totalidad de las comisiones facturadas por la citada empresa, correspondientes a las ventas de 2012, con los resultados que se resumen a continuación:

- Las comisiones facturadas por la empresa coincidieron con las ventas liquidadas sobre las que se giran y por los conceptos que se determinan en el convenio de febrero de 2012, para los títulos magnéticos, así como en el contrato de agosto de 2012 para los títulos de tecnología sin contacto (TTP).
- En 2012 se registraron en contabilidad 4.413,71 € en concepto de comisión por la tramitación, control y facturación de las tarjetas autoconfeccionables y diferidas, cobrando 0,01803 € (por título) por la grabación de los albaranes de estas tarjetas. Esta comisión no figura en el convenio con Logista. La explicación recibida consiste en que este servicio se hacía por otra empresa y a partir de determinado momento se negoció que lo asumiera ésta. Por tanto, se está ante una decisión no documentada con el precedente expediente administrativo, conforme a la normativa que rige la contratación pública.

Respecto a los pagos realizados por la empresa de referencia, mensualmente elabora un documento que denomina "Relación de pagos" en el que figuran las ventas del mes que se liquida, un anticipo de las ventas de los TAM del mes siguiente, minorada en el anticipo del mes anterior y en la comisión por las ventas del mes de referencia. La diferencia es transferida al CRTM. Se han comprobado los importes transferidos de 2012 con la contabilidad, y las incidencias detectadas se justificaron en fase de alegaciones.

Asociación de Vendedores Profesionales de Prensa de Madrid (AVPPM)

El 25 de enero de 2012 el CRTM firma convenio con la AVPPM para la gestión de almacenaje, distribución, venta, canje y recaudación a través de los quioscos de prensa en el municipio de Madrid, de los títulos de transporte de 10 viajes denominados metrobús y bonobuses unificados y de la tarjeta azul, con una vigencia hasta el 31 de diciembre de 2014. En la cláusula quinta se establece una retribución del 3,85% sobre el importe neto de las ventas.

Respecto a las ventas de 2012, según la contabilidad, la recaudación neta obtenida por la AVPPM ascendió a 15.617.401,02 €, correspondiendo el 99,28% a ventas de autobuses y el 0,72% a bonobuses unificados. Por estas ventas, la comisión percibida ascendió a 601.269,94 €.

Se han comprobado los importes registrados como ingresos y las comisiones del distribuidor, comparando los importes de facturas con los contabilizados y verificando la evolución de las existencias. No se detectaron diferencias.

Intercambiadores

La comisión percibida por los intercambiadores fue del 2,56% sobre las ventas netas, aunque al parecer no se ha formalizado ningún acuerdo con estas empresas. En las comprobaciones realizadas no se han detectado incidencias.



En 2012 se vendieron bonobuses unificados en los intercambiadores de Moncloa, Plaza Elíptica, Plaza de Castilla y Príncipe Pío. Se comprobó la totalidad de las ventas contabilizadas con la documentación soporte, así como la evolución y control de las existencias. Sólo se detectaron diferencias en las ventas netas correspondientes al mes de septiembre del intercambiador de Plaza Elíptica, que según liquidación y la factura ascendieron a 24.295 € y en la contabilidad constaban 24.366,82 €. El error se ha debido a que al capturar las ventas en GLIIN en ocho títulos las unidades vendidas se imputaron a otras diferentes y al cambiar el precio, el resultado es diferente. Como ha ocurrido en otros casos puestos de manifiesto por esta Cámara, si el error no es detectado por el área comercial y el área financiera no realiza comprobaciones hay una deficiencia de control.

III.4.2. GASTOS

Materias primas funcionamiento de los servicios

Las obligaciones reconocidas en la aplicación 0217 del Presupuesto estimativo de gastos del ejercicio 2012 del CRTM, "Materias primas para el funcionamiento de servicios", ascendieron a 4.046.203,10 €, con la siguiente distribución por partidas presupuestarias:

Cuadro III.4.2-1
MATERIAS PRIMAS CRTM 2012
(mil €)

Partida presupuestaria	Descripción	Obligaciones reconocidas
0217.12.07.001	Suministro Tarjeta Chip s/contacto	779
0217.12.07.002	Suministro diversos títulos de transporte	1.254
0217.12.07.003	Suministro cupones Paragon	1.372
0217.12.07.004	Otros suministros	287
0217.12.07.005	Suministro Tarjeta TTP	264
0217.12.07.011	Suministro Cupones Tarjeta Azul	90
TOTAL		4.046

Fuente: Contabilidad CRTM, Mayores Gastos

Se analizaron las adjudicaciones de dos contratos de suministros realizadas en 2011 y 2012. Fueron contratos excluidos del ámbito de la Ley 30/2007, LCSP, y del Real Decreto Legislativo 3/2011, TRLCSP, de acuerdo a su artículo 4.1.g), por ser contratos de suministro relativos a actividades directas de los organismos de derecho público dependientes de las Administraciones públicas, cuya actividad tenga carácter comercial, industrial, financiero o análogo, si los bienes sobre los que versan han sido adquiridos con el propósito de devolverlos, con o sin transformación, al tráfico jurídico patrimonial, de acuerdo con sus fines peculiares, siempre que tales organismos actúen en ejercicio de competencias específicas a ellos atribuidas por la Ley.



El resultado del mencionado análisis es el siguiente:

1. Contrato de suministro del cupón o billete que forma parte del título de Abono Mensual, Anual, Metrobús y otros títulos magnéticos de 10 viajes para el CRTM.

Mediante resolución de 30 de octubre de 2011 del director gerente del CRTM se acordó aprobar las Bases Generales de este proceso de selección, un gasto por importe de 2.025.200 €, IVA incluido, correspondiente a la anualidad 2012, y el expediente de contratación y la apertura del proceso de selección, al amparo de lo previsto en el art. 122 LCSP. El anuncio de la convocatoria se publicó en el BOCM el 17 de noviembre de 2011.

El objeto del contrato era la selección de hasta un máximo de tres proveedores para el suministro de estos cupones o billetes. La vigencia de los contratos a suscribir se extendió al ejercicio 2012 o, en su defecto, desde la firma de los mismos hasta el 31 de diciembre de 2012, con opción de prórrogas, por mutuo acuerdo de las partes, por años naturales y con un límite temporal hasta el 31 de diciembre de 2015.

Se estableció un baremo para la selección de las entidades proveedoras a partir del coste millar promedio (80,2471 €/millar), calculado con los precios netos máximos recogidos en las Bases generales y los consumos aproximados de 2011, otorgando un máximo de 100 puntos a la oferta con la máxima rebaja con respecto al coste millar promedio calculado, un mínimo de 0 puntos a las ofertas que no presentasen rebaja económica respecto al coste millar promedio calculado, y puntuando al resto por interpolación lineal entre el valor de esta oferta de menor presupuesto (100 puntos) y el valor del Presupuesto-Tipo.

Se presentaron dos ofertas al proceso de selección, la de Servicard Center, S.L. y la de Paragon Identification, SAS. Mediante Resoluciones de 11 de enero de 2012 del director gerente del CRTM se adjudicó este contrato a favor de las dos empresas, de acuerdo con la propuesta formulada por la Mesa de contratación el 19 de diciembre de 2011, y por el importe de las ofertas presentadas. Los precios unitarios de adjudicación fueron los siguientes:

- De Servicard Center: Abono mensual: 99,80 €; Abono anual: 470 €; Metrobús y Magnéticos de 10 viajes: 27,30 €; y Control de calidad de los títulos: 4,75 €
- De Paragon Identification: Abono mensual: 109 €; Abono anual: 522 €; Metrobús y Magnéticos de 10 viajes: 30 €; y Control de calidad de los títulos: 5,80 €.

Los contratos se formalizaron el 23 de enero de 2012, con vigencia desde el día de su firma hasta el 31 de diciembre de 2012. En los ejercicios posteriores se formalizaron, con carácter anual, prórrogas de los contratos para los ejercicios 2013, 2014 y 2015, con acuerdo expreso de las partes y formalización de los correspondientes documentos contractuales.

En el Presupuesto estimativo de gastos del ejercicio 2012, se reconocieron obligaciones derivadas de estos contratos de suministro de cupones o billetes en las dos siguientes partidas presupuestarias:



1) Partida presupuestaria 0217.12.07.003 "Suministro Cupones Paragon": 1.372.292,63 €. Se correspondió con el suministro de 21.845.700 cupones o billetes, distribuidos entre 10.070.000 de Abonos mensuales, 215.700 de Abonos anuales, 4.000.000 de Metrobuses y magnéticos de 10 viajes, y 7.560.000 por control de calidad. La comprobación de los precios facturados con los precios unitarios de adjudicación dio los siguientes resultados:

- Los precios facturados por Abonos mensuales y control de calidad coincidieron con los precios de la resolución de adjudicación.
- El precio de adjudicación por mil unidades de Metrobús fue de 30 €. Sin embargo, se facturó por importe de 31 €, superior en 1 € por mil unidades, con un sobrepago total pagado de 4.000 €.
- El precio de adjudicación por mil unidades de Abono anual fue de 522 €. Sin embargo, se facturó por importe de 495,20 €, inferior en 26,80 € por mil unidades, con un ahorro total sobre el precio de adjudicación de 5.780,76 €.

2) En la partida presupuestaria 0217.12.07.002 "Suministro diversos títulos de transporte" se reconocieron obligaciones por importe de 1.128.615,12 € correspondientes al suministro por la empresa Serviscard Center S.L. de 19.658.319 cupones o billetes, distribuidos entre 8.786.800 de Abonos mensuales, 8.871.519 de Metrobuses y magnéticos de 10 viajes, y 2.000.000 por control de calidad. Los precios facturados coincidieron con los precios unitarios de adjudicación.

En ambos casos, se verificó en conformidad la facturación del suministro y su contabilización, con las excepciones indicadas por diferencias entre los precios facturados con los precios de adjudicación. Las obligaciones reconocidas se correspondieron con el importe neto facturado, al que se le aplicó un tipo de IVA del 18% de enero a agosto 2012 y del 21% de septiembre a diciembre 2012.

2. Contrato de suministro de la Tarjeta Transporte Público (TTP)

Mediante resolución de 23 de abril de 2012 del director gerente del CRTM se aprobaron las Bases generales del procedimiento de selección de un proveedor para el suministro de la Tarjeta Transporte Público (TTP) que habría de regir la adjudicación y ejecución del contrato "Suministro de la TTP", con un presupuesto de contrata de 1.510.400 €, IVA incluido, y adjudicación por procedimiento abierto, al amparo de lo previsto en el art. 138 TRLCSP. El anuncio de la convocatoria se publicó en el BOCM el 3 de mayo de 2012.

El objeto del contrato era la selección de un proveedor para el suministro de los soportes necesarios (tarjetas DESFire EV1 4Kbytes-MF3ICD41) para comercializar la Tarjeta Transporte Público (TTP) por el CRTM, de conformidad con las características definidas en los documentos técnicos detallados en estas Bases. La vigencia del contrato a suscribir se extendió al ejercicio 2012 o, en su defecto, desde la firma del mismo hasta el 31 de diciembre de 2012, con opción de prórroga, por mutuo acuerdo de las partes, por años naturales y con límite temporal hasta 31 de diciembre de 2014.



Se estableció, como criterio para la selección de la entidad proveedora, el de los precios unitarios ofertados, que en ningún caso podrían superar el precio máximo reflejado en el apartado 3º del PCT (neto, 1,60 €; 18% IVA, 0,29 €; bruto 1,89 €), ordenándose las ofertas de menor a mayor precio. De todas las entidades así ordenadas se seleccionaría la oferta de menor precio unitario.

Se presentaron ocho ofertas al procedimiento de selección. Mediante resolución de 19 de junio de 2012 del director gerente del CRTM se adjudicó a favor de la empresa Oberthur Technologies Ibérica S.A.U. (CIF A61397311), por un precio unitario de 0,88 € neto unidad, más 0,1584 € de 18% IVA, para un importe bruto unitario de 1,0384 €, al haber presentado la oferta económica más baja.

El contrato se formalizó el 28 de junio de 2012, con vigencia hasta el 31 de diciembre de 2012. En los ejercicios posteriores se formalizaron, con carácter anual, prórrogas de los contratos para los ejercicios 2013 y 2014, con acuerdo expreso de las partes y formalización de los correspondientes documentos contractuales.

Se reconocieron obligaciones por importe de 264.000 € en el Presupuesto estimativo del CRTM, partida presupuestaria 0217.12.07.005 "Suministro de la Tarjeta TTP", a través del documento OK nº 18645, de 28 de noviembre de 2012, correspondiéndose con la factura nº VESSI00008480, de 13 de noviembre de 2012, por el suministro de 300.000 unidades a un precio unitario de 0,88 €, coincidente con el precio neto unitario de adjudicación. El IVA correspondiente a esta operación, a un tipo del 21%, fue de 55.440 €, siendo el importe total igual a 319.440 €. Se verificó en conformidad la facturación del suministro y su contabilización.

Del resto de operaciones de compra de suministros se seleccionó una muestra de 32 documentos contables, por importe total de 1.066.500,36 €, igual al 26,36% del total reconocido en esta partida presupuestaria 0217, verificándose en conformidad la facturación de los suministros y su contabilización.

Los siguientes cuadros detallan las operaciones analizadas. El importe de las obligaciones reconocidas se corresponde con el importe neto de la adquisición, al que se le aplicó un tipo de IVA del 18% entre enero y agosto de 2012 y del 21% entre septiembre y diciembre de 2012.

a) Suministros de Tarjetas Chip sin contacto, con reconocimiento de obligaciones en la partida presupuestaria 0217.12.07.001, por importe de 778.845 €. Durante el ejercicio 2012 se adquirieron 628.000 tarjetas a la empresa Servicard Center S.L., con el siguiente detalle:



Cuadro III.4.2-2
SUMINISTROS DE TARJETAS CHIP SIN CONTACTOS, EJERCICIO 2012
(mil €)

Tipo de tarjeta	Obligaciones reconocidas	Número de tarjetas	Factura	
			Número	Fecha
SUBE-T DESFIRE 4K EV1	8	3.000	A-12014	30/01/2012
SUBE-T DESFIRE 4K EV1	3	1.000	A-12028	31/01/2012
CHIP DESFIRE 4K-D40	190	100.000	A-12046	22/03/2012
CARTÓN DESFIRE 4K	2	1.000	A-12059	30/04/2012
PVC C/CHIP DESFIRE 4KB EV1	10	5.000	A-12065	23/05/2012
CHIP DESFIRE 4K EV1	6	3.000	A-12081	15/06/2012
CARTÓN C/CHIP DESFIRE 4KB EV1	43	50.000	A-12082	19/06/2012
CHIP DESFIRE 4K EV1	160	100.000	A-12104	31/07/2012
CARTÓN C/CHIP DESFIRE 4KB EV1	43	50.000	A-12105	01/08/2012
CARTÓN C/CHIP DESFIRE 4KB EV1	86	100.000	A-12139	15/10/2012
CHIP DESFIRE 4K EV1	160	100.000	A-12138	15/10/2012
CHIP DESFIRE 4K CARTÓN	68	115.000	A-12152	31/10/2012
TOTAL	779	628.000		

Fuente: Contabilidad CRTM, Mayores gastos, y justificantes del gasto

b) Suministros de cupones de la Tarjeta Azul, con reconocimiento de obligaciones por importe total de 105.788 €, distribuidas entre las partidas presupuestarias 0217.12.07.011 (89.820 €) y 0217.12.07.002 (15.968 €). Durante el ejercicio 2012 se adquirieron 1.060.000 cupones a la empresa Servicard Center S.L., con un precio unitario de 0,0998 €.

c) Otros suministros. Se seleccionó una muestra de siete operaciones, que sumaron obligaciones reconocidas por importe de 181.867,36 €, por adquisición de suministros a la empresa Servicard Center S.L., con el siguiente detalle:

Cuadro III.4.2-3
OTROS SUMINISTROS, EJERCICIO 2012
(mil €)

Tipo de tarjeta	Obligaciones reconocidas	Unidades	Factura	
			Número	Fecha
MÓDULOS SAM INFINEON	29	1.000	A-12020	30/01/2012
MÓDULOS SAM INFINEON	44	1.500	A-12092	09/07/2012
ABONO TURÍSTICO	3	14.000	A-12053	17/04/2012
BONOBÚS TURÍSTICO	48	240.000	A-12111	31/08/2012
ABONO TURÍSTICO	25	126.000	A-12161	30/11/2012
ABONO DIGITALIZADO ESTANCOS	11	6.524	A-12098	31/07/2012
ABONO DIGITALIZADO ESTANCOS	22	12.908	A-12099	31/07/2012
TOTAL	182	401.932		

Fuente: Contabilidad CRTM, Mayores gastos, y justificantes del gasto



Otros trabajos con el exterior: comisión ventas

Gastos Logista, SAU

En el Presupuesto estimativo de gastos del ejercicio 2012 se reconocieron obligaciones por importe de 12.445.025,70 € en la partida presupuestaria 0279.12.07.015 "Comisión Logista", correspondientes a comisiones por ventas de títulos de transporte, derivadas de las siguientes operaciones:

1. Convenio firmado el 1 de febrero de 2012 entre el CRTM, Logista y la Asociación de Madrid de Expendedores de Tabaco y Timbre para las operaciones de almacenaje, transporte, distribución, venta, canje y recaudación de títulos de transporte del CRTM.

Se estableció una vigencia de este convenio de tres años, para el período 1 de enero a 2012 a 31 de diciembre de 2014, determinándose una comisión de 0,64 €, IVA excluido, por la expedición y venta de la tarjeta de los títulos de abono, y una comisión fija, IVA aparte, del 4,158% sobre el importe neto de la venta de los títulos de transporte (cupones).

2. Contrato para la implantación y explotación de una red de comercialización de productos tarifarios soportados por la tecnología sin contactos del CRTM. Su convocatoria se acordó mediante resolución de 6 de junio de 2012 de la Gerencia del CRTM, con publicación en el BOCM el 21 de junio de 2012.

Se presentaron dos ofertas a la licitación, acordando la Mesa de contratación del CRTM la exclusión de la presentada por la UTE Panini España S.A-Seglán S.L., por no cumplir los requisitos de solvencia exigidos y porque la ausencia de la personalización masiva en la descripción de los procesos aportada hacía inviable técnicamente la consecución del objeto del contrato.

Mediante resolución del director gerente del CRTM de 2 de agosto de 2012 se adjudicó el contrato a la empresa Logista, de acuerdo con la propuesta formulada por la Mesa de contratación, formalizándose el contrato administrativo el 16 de agosto de 2012, con un plazo de duración de 4 años desde la fecha de formalización del contrato, con finalización el día 15 de agosto de 2016, y un precio máximo establecido de 50 millones de euros, más IVA. El contrato no se adjudicó por un precio global, sino por las comisiones ofertadas, que fueron las siguientes:

- Comisión por renovación de tarjetas: 5,50 €.
- Comisión por tarjeta vendida en PVTA: 1,70 €.
- Comisión por PVTA de la entidad licitadora: 51.000 €.
- Comisión por PVTA de la entidad licitadora con refuerzo de personal: 76.500 €.
- Comisión por PVTA en inmueble no perteneciente a la entidad licitadora: 34.000 €.
- Comisión por carga y recarga de tarjetas: 2,70%.



Se verificó la totalidad de las comisiones facturadas correspondientes a las ventas de 2012, detallándose los resultados del trabajo, junto con el análisis de las ventas, en el apartado de Ingresos comerciales.

Billete turístico

Mediante resolución de 21 de febrero de 2012 del director gerente del CRTM se acordó aprobar el PCAP y el PPT que habrían de regir la adjudicación y contratación de este contrato administrativo especial de comercialización del billete turístico emitido por el CRTM, un gasto máximo estimado por importe de 500.000 €, IVA incluido, correspondiente a la anualidad 2012, y el expediente de contratación, así como acordar la apertura de procedimiento abierto para la adjudicación del contrato, al amparo de lo previsto en el art. 138 TRLCSP.

El objeto del contrato era la comercialización del billete turístico emitido por el CRTM. La vigencia del contrato se estableció desde su fecha de formalización al 31 de diciembre de 2012, con opción de prórrogas, mediante acuerdo expreso de las partes, por años naturales y con un límite temporal hasta el 31 de diciembre de 2015.

Se estableció un baremo de valoración de las ofertas en función de la comisión promedio que cada licitador debía especificar en su oferta económica, otorgando un mínimo de 0 puntos a las ofertas que no presentasen rebaja económica respecto a la comisión promedio de referencia, un máximo de 100 puntos a la máxima rebaja con respecto a la comisión promedio de referencia, y una puntuación por interpolación lineal a las ofertas situadas entre la oferta de menor presupuesto, puntuada con 100 puntos, y el valor de la comisión promedio de referencia, puntuada con 0 puntos. Como comisiones promedio de referencia se estableció el 18% para canales de venta local y de Internet, y el 32% para canales de venta nacional, internacional y a congresos.

Se presentó una única oferta al procedimiento de selección, Neoturismo S.A. Mediante resolución de 23 de mayo de 2012 del director gerente CRTM se adjudicó este contrato a favor de esta empresa, de acuerdo con la propuesta formulada por la Mesa de contratación el 19 de abril de 2012, por el importe de la oferta presentada, con las siguientes comisiones de venta de adjudicación: canales de venta local y de Internet, 16%; canales de venta nacional, de venta internacional y de venta a congresos, 30%.

El contrato se formalizó el 29 de mayo de 2012. Este contrato fue prorrogado, con acuerdo expreso de las partes, durante los ejercicios 2013, 2014 y 2015, con aprobaciones de las prórrogas anuales mediante Resoluciones del director gerente del CRTM de 10 de diciembre de 2012, 28 de noviembre de 2013 y 17 de noviembre de 2014, respectivamente, con formalización documental de estas prórrogas contractuales.

Respecto a la ejecución del contrato durante el ejercicio 2012, se reconocieron obligaciones por importe de 293.156,74 € en el Presupuesto Estimativo del CRTM, partida 0279.12.07.019 "Comercialización Billete turístico", correspondientes a las siguientes operaciones:



Cuadro III.4.2-4
EJECUCIÓN P.P. 0279.12.07.019 "COMERCIALIZACIÓN BILLETE TURÍSTICO"
(mil €)

Concepto	Obligaciones reconocidas	Documento contable	
		Número	Fecha
Liquidación junio/2012	41	12731	30/06/2012
Liquidación julio/2012	52	12863	31/07/2012
Liquidación agosto/2012	56	121022	31/08/2012
Liquidación septiembre/2012	49	121194	30/09/2012
Liquidación octubre/2012	49	121359	31/10/2012
Liquidación noviembre/2012	46	121476	30/11/2012
TOTAL	293		

Fuente: Contabilidad CRTM, Mayores gastos, y justificantes del gasto

Se reconocieron obligaciones por las liquidaciones de junio a noviembre de 2012. La liquidación de diciembre 2012 se realizó el 18 de enero de 2013, por importe de 45.528,48 €, y las correspondientes obligaciones se reconocieron en el Presupuesto de gastos 2013.

Se revisaron las liquidaciones mensuales aportadas por el área comercial del CRTM, de junio a diciembre 2012, integradas por una Liquidación mensual de venta de títulos de transporte, con firmas en conformidad del director de logística de la empresa adjudicataria y de una técnico del área comercial del CRTM, y un Acta de certificación de ventas, firmada por el director de logística de la empresa adjudicataria.

En las liquidaciones mensuales se desglosa el número de abonos turísticos y abonos de congresos vendidos, con detalle de las tarifas a 1, 2 3, 5 y 7 días, así como las comisiones repercutidas (16% o 30%) en función del canal de venta, calculándose las recaudaciones realizadas y las correspondientes comisiones de la empresa adjudicataria.

En las actas de certificación de ventas se relacionan los títulos vendidos y liquidados, con detalle de zona, período de validez, número de títulos, precio unitario e importe parcial.

Se verificó que las comisiones liquidadas se correspondieron con las obligaciones reconocidas presupuestariamente.

En el Presupuesto estimativo de ingresos 2012, partida 0751.12.07.072 "Ventas de abono turístico Neoturismo", se reconocieron derechos por las ventas de estos abonos. Los derechos reconocidos por las liquidaciones mensuales de junio a diciembre 2012, 1.950.378,53 €, se correspondieron con la recaudación neta rendida en estas liquidaciones.



III.5. OPERADORES DEL SERVICIO DE TRANSPORTE

En este epígrafe se muestran los resultados obtenidos en el análisis de las operaciones del CRTM con los operadores públicos y privados que afectan tanto al presupuesto estimativo como al presupuesto limitativo de gastos.

III.5.1. EMPRESA MUNICIPAL DE TRANSPORTES DE MADRID

Las relaciones entre el CRTM y la EMT se han regulado mediante acuerdos marco sucesivos en los que se establecen los objetivos en materia de cantidad, calidad y coste del servicio a prestar por la EMT y en compensación a su cumplimiento, el importe a abonar por el CRTM en función de la tarifa de equilibrio económico a aplicar por los viajeros transportados y registrados.

El acuerdo marco actual se suscribió el 29 de diciembre de 2008 y su vigencia es de cuatro años a partir del 1 de enero de 2009. Los objetivos generales del acuerdo de referencia son: mejorar la calidad del servicio, incrementar la demanda de viajeros, controlar el coste del servicio y favorecer la reducción de costes y el proceso de mejora de la gestión empresarial para alcanzar la máxima eficacia.

La EMT se compromete a producir la oferta de servicio programada por el CRTM, tanto de autobuses como de equipos y atenciones, en las mejores condiciones de cantidad, calidad y eficiencia, y al CRTM le corresponde definir un marco estable de financiación que permita el cumplimiento de los objetivos y que incentive la mejora de la productividad del sistema de transporte.

Para ello, en cumplimiento de la LCCRTM (arts. 2.2 y 14.2) en la redacción dada por la LMLCCRTM, el CRTM deberá garantizar a la EMT el establecimiento de un régimen especial de compensación económica debido al hecho de haber establecido, dentro de sus competencias atribuidas por ley o cedidas por el Ayuntamiento de Madrid, un sistema tarifario para los viajeros transportados por la EMT que supone una tarifa media por viajero inferior a la correspondiente tarifa de equilibrio económica del operador.

La tarifa de equilibrio, debe cubrir la totalidad de los costes reales de explotación una vez descontados otros ingresos ajenos al tráfico de viajeros, en condiciones normales de productividad y organización para unos índices de calidad determinados y permitir un razonable beneficio empresarial dentro de una correcta realización de la actividad del servicio público de transporte.

Control interno

La información sobre los procedimientos de gestión y su control suministrada por los responsables del área del operador EMT, del área Comercial y del área económica financiera se resume a continuación:

La información sobre el funcionamiento del servicio se recibe diaria o mensualmente según su naturaleza y está referida a datos de demanda de viajeros y horarios o dotación y frecuencia. Dicha información posibilitan el seguimiento y control del



servicio. También se dispone de un Fichero de demanda real de viajeros diaria referida al mes anterior y de los datos relativos a la producción real (km, autobuses y frecuencias).

El CRTM realiza un control mensual del parque móvil de la EMT. En el ejercicio 2012 lo formaba 2.000 vehículos con una antigüedad media es de 6,17 años, ligeramente superior a los 6 años que establece el acuerdo marco. También se efectúa comprobación material en puntos o paradas seleccionadas. Asimismo, la inspección del CRTM opera respecto a la ocupación y dotación de las líneas en relación a la programación realizada y con motivo de quejas, sugerencias, reclamaciones.

El área comercial recibe y analiza la información de la demanda total de viajeros con periodicidad mensual realizando, entre otras, la función de conciliar cada mes los datos suministrado por el Departamento de demanda con la certificación mensual que se recibe de la EMT.

Para el cálculo del reintegro de recaudación de cada operador de los abonos-transporte, el coeficiente de reparto se basa en dos variables: la demanda (viajeros) y la tarifa del título propio alternativo de cada operador. El producto de multiplicar las dos variables es la pérdida de recaudación (o liquidación) de cada operador, a partir del cual se obtiene el coeficiente de reintegro por comparación con la suma total de pérdidas de recaudación para cada título y operador. Estos coeficientes, que no han sido actualizados en la aplicación GLIIN desde el ejercicio 2008, se aplican sobre los ingresos de ventas de los títulos de abonos-transporte a reintegrar.

El reintegro de recaudación de los títulos de metrobús y tarjeta azul se reparte entre Metro y EMT en función de la demanda (viajeros). El CRTM remite mensualmente a la EMT información del reintegro de recaudación que le corresponde por los títulos de metrobús y tarjeta azul, que se reparte entre Metro y EMT. El reintegro del abono-transporte anual, mensual y turístico, se reparte entre los distintos operadores del transporte de la CM.

El área económico-financiera realiza las liquidaciones mensuales, provisionales y definitivas, de la tarifa de equilibrio de la EMT (reintegro y compensación tarifaria o subvención), recibe y realiza el pago de las facturas emitidas por la EMT, así como la contabilización de estas operaciones.

Presupuesto de la EMT y fijación de la tarifa de equilibrio

Se aportó el Presupuesto de la actividad de transporte urbano 2012, que se detalla a continuación:



Cuadro III.5.1-1
PRESUPUESTO DE EMT, EJERCICIO 2012
(mil €)

Concepto presupuestario	Importe
Gastos de personal	373.022
Consumos	57.882
Suministros y servicios	26.063
Total Gasto Operativo	456.967
Amortizaciones	49.046
Tributos	1.500
Gastos financieros	4.717
Total Gastos	512.230
Ingresos ajenos a la explotación	43.648
Ingresos por tarifa de equilibrio	468.582
Total Ingresos	512.230

Fuente: Previsión Estado comparativo resumido 2012

En cada ejercicio se hace la previsión de los gastos de explotación y, deducidos los ingresos ajenos al tráfico, se obtienen los costes a cubrir. Se estima asimismo la demanda de viajeros anual, que debe ser aceptada por el CRTM y determina, junto con los costes, la tarifa de equilibrio.

En la previsión del estado comparativo resumido del presupuesto del año 2012 de la EMT, el número de viajeros previstos es de 435.000.000 y la tarifa de equilibrio de 1,0772 €, IVA excluido, resultando unos ingresos por tarifa de equilibrio de 468.582.000 €. No se prevén beneficios en el ejercicio 2012.

En el Presupuesto del CRTM del ejercicio 2012 se aprueban para EMT unas necesidades netas de financiación por importe de 468.060.000 €, IVA excluido, resultante del número anual de viajeros estimados, 435.000.000 por la tarifa de equilibrio para EMT, 1,0760 €. Dicha tarifa al ser inferior a la presupuestada por EMT comporta 522.000 € menos de necesidad de financiación.

El 13 de febrero de 2013 la EMT presenta ante el CRTM propuesta de revisión de la tarifa de equilibrio de 2012 por viajero transportado a 1,1293 € debido a las pérdidas de 21.739.564 € al cierre del ejercicio, por la minoración de los ingresos por el menor número de viajeros respecto al presupuestado, no compensada por la minoración de los gastos.

Al cierre de presupuesto de 2012, por operaciones corrientes la EMT presenta como resultado del ejercicio una estimación de pérdidas de 140.872 €, por lo que se propone actualizar la tarifa de equilibrio por viajero transportado a 1,1293 € que, para la cifra de viajeros de 405.228.757, suponen unos ingresos por tarifa de equilibrio de 454.742.422 €.

El 5 de diciembre de 2012, la Comisión Delegada del Consejo de Administración del CRTM aprobó la tarifa de equilibrio definitiva de la EMT del año 2012, quedando fijada en la cuantía de 1,1293 €. Finalmente, debe señalarse que financiación de los planes



de inversión aprobados en el presupuesto de EMT en el ejercicio 2012 se lleva a cabo mediante la aplicación de los fondos propios y otras fuentes de financiación de EMT.

Estado de ejecución del presupuesto de gastos

La ejecución de los gastos concierne a operaciones presupuestarias registradas en los capítulos de gastos del presupuesto limitativo y operaciones comerciales del presupuesto estimativo. La contabilidad en ambos presupuestos es sin IVA soportado, cuyo registro es extrapresupuestario.

Dentro del presupuesto estimativo se han reconocido obligaciones por un importe de 222.550.423,95 € en el concepto de "transferencias a empresas o entes públicos" por el reintegro calculado de recaudación de la EMT de 2012 que fue un 12,81% superior respecto a 2011.

Dentro del presupuesto limitativo, se han reconocido en el ejercicio 2012 obligaciones por importe de 202.519.301,99 € en el concepto 4830 "Compensación usuarios transporte. Tarifa de equilibrio", correspondiente a la tarifa de compensación al viajero por la parte de la tarifa de equilibrio no cubierta con los ingresos de recaudación, habiéndose reducido en un 6,33% respecto a 2011.

La suma de los ingresos de recaudación y de la compensación tarifaria EMT, 423.069.725,04 €, son sus necesidades netas de financiación y el resultante del número de viajeros, 405.228.757, por la tarifa de equilibrio aprobada, 1,1293 €, menos los ingresos propios de EMT.

En el ejercicio 2012 la oferta de servicios fue de 93,10 millones de km, un 2,41% inferior al ejercicio 2011. En el presupuesto inicial la cifra era de 95,72 millones, mientras que, en el acuerdo marco, dicha oferta programada era de 108 millones.

Durante el ejercicio 2012, el CRTM no ha transferido a la EMT importe alguno para la financiación del Plan de inversiones.

Se analizaron los procedimientos de liquidación, facturación y pago del servicio de transporte de la EMT en 2012 a través de la documentación que se señala a continuación:

1. Certificaciones de cancelaciones (número de viajeros) e ingresos recaudados por la EMT

La EMT remite al CRTM, dentro de la primera quincena de cada mes, certificaciones de las cancelaciones de metrobús y abono-transporte en todas sus modalidades (mensual, anual, turístico y tarjeta azul), así como de las cancelaciones e ingresos de los títulos sencillo, aeropuerto, metrobús, bonotet y bus con trasbordo, respecto al mes anterior.

El total de viajeros liquidados por la EMT en el ejercicio 2012 es de 405.228.757, habiéndose reducido en un 4,78% respecto a 2011. Dicho dato es coincidente con el recogido en la aplicación informática utilizada para su control y con la información facilitada por el área comercial (demanda por tipo de billete) pero difiere en



11.177.782 viajeros respecto a la información facilitada por el área técnica (demanda por líneas). En fase de alegaciones se explica que el área técnica realizaba este control de la demanda con datos provisionales a los solos efectos de valorar la evolución de la misma.

Según la información aportada por el área técnica, el total de líneas en funcionamiento es de 216 en 2012.

2. Facturación de la EMT en el ejercicio 2012

La fecha de emisión de la factura en todos los meses es posterior a los diez primeros días de cada mes que establece la cláusula 4.3 del acuerdo marco. La EMT, a diferencia de Metro, no transfiere al CRTM la recaudación de la venta de títulos, sino que ésta se deduce de la factura como menor importe a pagar por el CRTM.

La cláusula 4.3 de referencia establece que la liquidación definitiva de cada mes se abonará en el mes siguiente una vez conocidas y comprobadas las cifras definitivas de viajeros. Sin embargo, la EMT emite facturas de regularización por la cifra real de viajeros en los meses de agosto y septiembre respecto al período de enero a agosto y en el mes de diciembre para el período de septiembre a diciembre.

En el mes de diciembre se emiten las facturas de regularización por el cambio de tarifa aprobada.

El importe total facturado en el ejercicio 2012 es de 423.069.725,98 € (459.759.992,87 € IVA incluido) que coincide con la tarifa de equilibrio de la EMT, 457.624.835,28 € (405.228.757 viajeros por 1,1293) minorado con el total de ingresos propios de la EMT, 34.555.109,30 € y que es, a su vez, suma de los obligaciones reconocidas por reintegro de recaudación (metrobús y abono-transporte) y del importe de la compensación tarifaria. Por tanto, la suma de los ingresos propios, del reintegro de recaudación y de la compensación tarifaria, conforman la tarifa de equilibrio.

Los importes de viajeros facturados coinciden con los que se certifican mensualmente por la EMT.

De la facturación del ejercicio 2012, se han realizado en 2012 pagos por importe de 377.540.987,29 € (409.965.126,70 €, IVA incluido) y el resto, por importe de 45.528.738,69 € (49.794.866,17 €, IVA incluido), que corresponde a facturación de diciembre de 2012, se ha abonado en el ejercicio 2013.

3. Contabilización de las facturas emitidas por EMT

Mensualmente se emite el documento ADOP por el mismo importe de la factura, y se suscribe por el jefe de área económico financiera (existencia de crédito y adecuación de la partida), la jefe de área comercial (propuesta del gasto), el director gerente (autorización del gasto) y el secretario general (existencia de reparos en la tramitación).



Sin embargo, en los documentos ADOP aportados no constan las partidas presupuestarias e importes del registro del reintegro de recaudación y de la compensación tarifaria, el asiento contable, la fecha de contabilización, ni la firma del Jefe de Negociado de Contabilidad. No se aporta documento por la contabilización del IVA de las facturas en la partida correspondiente.

Se adjunta a los documentos de referencia el de liquidación provisional del reintegro de recaudación a la EMT, que se imputa al presupuesto estimativo según una estimación de los ingresos por las ventas de títulos de metrobús y abono-transporte en todas sus modalidades (anuales, mensuales y turísticas).

También se adjunta la documentación de la compensación tarifaria (imputada al presupuesto limitativo), calculada ésta por diferencia entre la tarifa de equilibrio y el importe provisional (estimado) del reintegro de recaudación.

Cada mes se cumplimenta el documento de liquidación definitiva del mes anterior por la cifra real del reintegro, regularizándose los importes del reintegro de recaudación efectuado. La compensación tarifaria (subvención) se calcula restando de la tarifa de equilibrio, el reintegro de recaudación regularizado y los ingresos propios de la EMT.

Se aportaron únicamente las liquidaciones definitivas de los meses de enero y febrero y para los restantes meses se ha realizado el cálculo correspondiente a partir de los partes definitivos de ventas y reintegro de recaudación que acompañan a los documentos ADOP.

Las liquidaciones provisionales y definitivas se firman por los jefes del área de gestión financiera y del área comercial. En el mes de septiembre se emiten documentos ADOP por la regularización del número de viajeros reales de los meses de enero a agosto y en diciembre por las regularizaciones del número real de viajeros de los meses de septiembre a diciembre y de la tarifa de equilibrio modificada. En la regularización de la cifra real de viajeros transportados no consta un documento dando validez a esta cifra, al establecerse en la cláusula 4.3 que se realizará la regularizaciones una vez conocidas y comprobadas los datos exactos de cada mes.

Se ha verificado que el reparto de la recaudación de los títulos de viajes de metrobús y tarjeta azul se realiza según las cancelaciones comunicadas por Metro y EMT. Para el resto de títulos, los coeficientes aplicados no están actualizados, al aplicarse según cálculos realizados en el ejercicio 2008.

III.5.2. METRO DE MADRID, S.A.

Las relaciones entre el Consorcio Regional de Transportes de Madrid y Metro de Madrid, S.A. se han regulado a través de acuerdos marco sucesivos en los que se determinan los objetivos y actuaciones de las partes con el mismo alcance del acuerdo con el operador EMT por lo que procede hacer la oportuna remisión a lo recogido al respecto en el apartado III.5.1.

El acuerdo marco actual se suscribió el dieciséis de enero de 2009 y su vigencia es de cuatro años a partir del 1 de enero de 2009.



Control interno

La información sobre dichos procedimientos suministrada por los responsables de la dirección técnica, área del operador Metro y Metro Ligero, del área comercial y del área económica financiera se resume a continuación:

El área de planificación de la dirección técnica interviene en la programación anual y realiza conteos de aforo, bien mediante contrato bien con inspectores propios y el área de operación realiza el seguimiento de la prestación del servicio.

La programación de la oferta de servicio de Metro se realiza con anterioridad al 15 de septiembre del año anterior, según propuesta con el detalle de número de coches por km, y a partir de la que se elaboran las tablas de trenes (invierno, verano, navidad, eventos, etc.).

Se establece el programa anual de trenes, para cada tipo de días (laborales, sábados y festivos), generándose una tabla de trenes por hora diaria para cada tipo. El grado de cumplimiento de la programación se controla a través de los ficheros remitidos por Metro diariamente con los de partes de viajes de cada tren, obteniéndose comparativas entre lo programado y lo realizado. En los diversos supuestos de incidencias en la producción que originan diferencias estas dan lugar a un refuerzo de los que mensualmente se informa mediante un listado de refuerzos, tanto en documentos certificados como en archivos informáticos.

La estimación anual de la cifra de viajeros, es competencia de Metro y la Dirección Técnica del CRTM realiza un informe de valoración sobre la misma. El análisis del comportamiento de la demanda se realiza mediante aforos, estudios propios de CRTM, bien contratados bien del servicio de inspección, y se elabora a partir de los informes de intensidad de cada línea. Este parámetro se cruza con el de capacidad (número de trenes y plazas), para la fijación de la programación de la cantidad de coches por km.

Metro remite mensualmente el listado de entradas de viajeros (cancelaciones en el control de entrada) en cada uno de los días de cada mes. Esta información se analiza y se compara con la certificación de viajeros mensual, así como con el resultado de los estudios de aforo. También remite los índices de cumplimiento de objetivos, que tras su análisis se recogen en un Informe de regularidad.

El área comercial recibe y analiza la información de la demanda total de viajeros mensualmente, que es tratada a los efectos, entre otros, de conciliar el número de viajeros de ese mes suministrado por el departamento de demanda del Consorcio, con la certificación mensual que se recibe de Metro.

Para el cálculo del reintegro de recaudación de cada operador de los títulos combinados y abonos, se opera de la forma explicada en el apartado de la EMT por lo que se hace remisión al mismo. Los coeficientes obtenidos, que no han sido actualizados en la aplicación informática GLIIN desde el ejercicio 2008, se aplican sobre los ingresos de ventas de los títulos de abonos transporte a reintegrar.



El reintegro de recaudación de los títulos de metrobús y tarjeta azul se reparte entre Metro y EMT en función de la demanda (viajes). El importe certificado en concepto de sanciones se reintegra en su totalidad a Metro.

Sobre las funciones del área económico-financiera se hace remisión al apartado de la EMT.

Presupuesto de Metro y fijación de la tarifa de equilibrio

El contenido del Presupuesto de Explotación aprobado por Metro en el ejercicio 2012, es el siguiente:

Cuadro III.5.2-1
PRESUPUESTO DE METRO, EJERCICIO 2012
(mil €)

Concepto presupuestario	Importe
Gastos de personal	356.000
Suministros	83.000
Servicios exteriores	652.049
Gastos generales	6.815
Total Gastos Operacionales	1.097.864
Gastos financieros	18.400
Amortizaciones	117.064
Otros gastos	100
Total gastos	1.233.428
Ingresos de explotación	1.119.172
Otros ingresos de gestión	114.256
Total Ingresos	1.233.428
Resultado previsto	0

Fuente: Metro de Madrid

La información aportada no suministra datos de la estimación de viajeros ni de la tarifa de equilibrio. No se prevén beneficios en el ejercicio 2012.

Metro para la elaboración del presupuesto anual, calcula la previsión de sus gastos de explotación, de los que se deducen los ingresos ajenos al tráfico, obteniéndose así los costes a cubrir y estima la demanda de viajeros del año 2012 que determina, junto con los costes a cubrir, la tarifa de equilibrio.

Dentro de ingresos de explotación, se incluyen los ingresos por transporte, por importe de 1.081.879.441 €, de forma desagregada de los ingresos de explotación de la red TFM y MLM.

En el Presupuesto del CRTM del ejercicio 2012 se aprueban para Metro unas necesidades netas de financiación (IVA excluido) por el mismo importe, 1.081.879.441 €, resultado de multiplicar el número anual de viajeros estimados, 633.567.253, por la tarifa de equilibrio para Metro, 1,7076 €, que no ha variado respecto al ejercicio 2011.



En el ejercicio 2011 las necesidades netas a financiar presupuestadas fueron de 1.111.649.454,45 € para una demanda prevista de 651.001.086 viajeros, disminuyendo ambas magnitudes en el 2012 en un 2,68%.

El de 5 de diciembre de 2012, la Comisión Delegada del Consejo de Administración del CRTM acuerda la modificación de la tarifa de equilibrio en Metro para el ejercicio 2012 pasando de 1,7076 € a 1,2793 €, conforme con la Propuesta de 22 de noviembre de 2012 del Secretario General de CRTM, al no tener que atender Metro desde 1 de enero de 2012 el importe económico derivado del canon por arrendamiento de las infraestructuras del organismo extinguido MINTRA, que forma parte de la tarifa de equilibrio, por importe de 271.348.710 €, pasando las necesidades de financiación para 2012 a ser de 810.530.731 €. Esta variación está prevista en la cláusula 4.1, que establece que, cuando se produzcan variaciones en los costes de explotación presupuestados por Metro, darán derecho al operador a solicitar del CRTM la aprobación de una nueva tarifa de equilibrio.

En 2012, la financiación de los planes de inversión aprobados en el presupuesto de Metro se lleva a cabo mediante la aplicación de los fondos propios y otras fuentes de financiación de Metro.

Estado de ejecución del presupuesto de gastos

Dentro del presupuesto estimativo se han reconocido obligaciones a Metro por un importe de 461.869.773,53 € en el concepto 439 "Transferencias a empresas o entes públicos" por el reintegro de recaudación de Metro correspondiente al ejercicio 2012.

Metro transfiere mensualmente a CRTM la recaudación por la venta de títulos, tanto de títulos propios como los títulos multimodales.

El total de reintegro de recaudación de Metro, experimentó un incremento del 5,47% respecto al ejercicio 2011.

Dentro del presupuesto limitativo, se han reconocido obligaciones por transferencias corrientes a Metro por importe de 307.695.073,31 € en el subconcepto 4830 "Compensación usuarios transporte. Tarifa de equilibrio", correspondiente a la tarifa de compensación al viajero por la parte de la tarifa de equilibrio no cubierta con los ingresos de recaudación del ejercicio 2012 (el sistema tarifario para los viajeros transportados por Metro supone una tarifa media por viajero inferior a la tarifa de equilibrio de Metro), habiéndose reducido en un 52,38% respecto al ejercicio 2011.

La suma del reintegro de recaudación y de la compensación tarifaria por importe de 769.564.846,74 €, son las necesidades de financiación de Metro en el ejercicio 2012 y es resultante del número real de viajeros, 601.551.510, por la tarifa de equilibrio aprobada, 1,2793, inferior en un 29,01% respecto al ejercicio 2011, debido tanto a la reducción de la tarifa de equilibrio por la supresión del canon MINTRA como a la menor demanda de viajeros, que se redujeron en un 25,08% y 5,25%, respectivamente.



En el ejercicio 2012 el número de coches-Km fue de 191,25 millones, un 4,90% inferior al ejercicio 2011, frente a la programación fijada para 2012 en el acuerdo marco que fue de 226,54 millones.

En el ejercicio 2012, CRTM no ha transferido a Metro importe alguno para la financiación del Plan de inversiones.

Se analizaron los procedimientos de liquidación, facturación y pago del servicio de transporte de Metro en 2012 a través de la documentación que se señala a continuación:

1. Certificación del número de viajeros del ejercicio 2012

Metro remite correos electrónicos en los que informa, dentro de la primera quincena del mes siguiente al mes al que corresponde la información, de los siguientes datos:

- Número total de viajes, en el que se incluye el total de intervenciones (sanciones por viajeros sin título de transporte).
- Cancelaciones de los títulos de metrobús y tarjeta azul (el reintegro de la recaudación de estos dos títulos se reparte entre Metro y EMT según el número de cancelaciones de estos títulos).

Dichos datos no son certificados, excepto los referidos a los meses de enero y julio en los que se remiten certificaciones.

El total de viajeros certificado por Metro de Madrid en el ejercicio 2012 es de 601.551.510 y se ha reducido en un 5,25 % respecto a 2011. Dicho dato es coincidente con el que figura en la aplicación informática utilizada para su control y con la información facilitada por el área técnica (demanda de entradas por torniquete modo Metro excluidos viajeros internos de TFM e incluidos viajeros sin título de viaje) y por el área comercial (demanda por tipo de billete).

Los importes de viajeros facturados coinciden con los que se informan mensualmente por Metro, así como con los de las áreas técnica (demanda entradas por torniquete en la red Metro excluidos viajes internos de TFM) y comercial (demanda por tipo de billete).

De la facturación del ejercicio 2012, se han realizado pagos en 2012 por importe de 703.132.159,71 € (761.399.983,74 €, IVA incluido) y se han compensado un importe de -116.092.408,74 € (-125.900.242,67 € IVA incluido) por las regularizaciones respecto a la facturación a cuenta del ejercicio 2012 y facturación pendiente de pago del ejercicio 2011.

A 31 de diciembre de 2012 existía un pendiente de pago por importe de 182.525.095,78 € (200.777.605,36 €, IVA incluido) correspondiente, por un lado, a parte de la facturación de octubre, a la facturación de noviembre y diciembre y, por otro, a la regularización de viajeros de diciembre (negativa), que se pagan y compensan, respectivamente, en el ejercicio 2013.



En el acuerdo marco entre el CRTM y Metro no se regula el régimen de pagos de la facturación emitida por Metro. En la práctica se realizan periódicamente pagos a cuenta a Metro de diferente cuantía.

2. Contabilización de las facturas emitidas por Metro

Mensualmente se emite el documento ADOP por las facturaciones a cuenta, IVA incluido, que se firman por el jefe de área económico financiera (existencia de crédito y adecuación de la partida), la jefe de área comercial (propuesta del gasto en la tramitación) y director gerente (autorización del gasto) y el secretario general (existencia de reparos en la tramitación).

En los documentos ADOP no constan todos los extremos ya reseñados en el apartado III.5.1. No se aporta documento por la contabilización de la partida extrapresupuestaria del IVA de las facturas.

Se adjunta al documento de referencia la liquidación provisional del reintegro de recaudación que se imputa al presupuesto estimativo, según una estimación de los ingresos por las ventas de títulos que corresponden reintegrar a Metro (se calculan en la tercera semana del mes correspondiente). Asimismo se adjunta la documentación relativa a la compensación tarifaria imputada al presupuesto limitativo, calculada ésta por diferencia entre el importe facturado a cuenta (liquidación tarifa de equilibrio) y el importe provisional (estimado) del reintegro de recaudación.

En el mes siguiente, se cumplimenta el documento de liquidación definitiva del mes anterior, por la cifra real del reintegro, regularizándose los importes del reintegro de recaudación y de la compensación tarifaria. Ambos documentos se firman por los jefes del área de gestión financiera y del área comercial.

Metro transfiere al CRTM la recaudación mensual de la venta de títulos, que se reintegra a Metro por aplicación del procedimiento establecido según el cual:

- Los títulos cuya recaudación se reintegra en su totalidad a Metro (de utilización exclusiva en la red Metro) son: el Sencillo Metro Madrid; el Sencillo y 10 viajes Metro Este, Metro Norte y Metro Sur y el Suplemento aeropuerto.
- Los Títulos cuya recaudación se reintegra según coeficientes de reparto son: Metrobús, Tarjeta azul (entre Metro y EMT, según cancelaciones), Combinados Metro (sencillo y 10 viajes) y Abonos en todas sus modalidades.

En el mes de diciembre se emiten documentos ADOP por las regularizaciones del número de viajeros reales y de la modificación de la tarifa de equilibrio.

En la regularización de la cifra real de viajeros transportados no consta un documento dando validez a esta cifra, como se establece en la cláusula 4.3 del acuerdo marco de aplicación que dispone se realizará la regularizaciones una vez conocidos y comprobados los datos exactos de cada mes.

Se ha verificado que el reparto de la recaudación de los títulos de viajes de metrobús y tarjeta azul se realiza según las cancelaciones informadas por Metro y EMT. Para el



resto de títulos, los coeficientes aplicados no están actualizados, al aplicarse según cálculos realizados en el ejercicio 2008.

III.5.3. RENFE

De acuerdo con la liquidación del presupuesto del CRTM, los gastos e ingresos contabilizados en ejecución de los convenios entre el CRTM y Renfe en el ejercicio 2012 son los que se resumen en el siguiente cuadro:

Cuadro III.5.3-1
EJECUCIÓN CONVENIOS CON RENFE
(mil €)

Denominación	DD RR
Ventas: RENFE Parque Warner 2011	138
Ventas: RENFE Parque Warner 2012	7
Ingrs. por prestación de servicios	145
Reintegro recaudación RENFE	86.964
RENFE Alcalá de Henares 2011	31
RENFE Pinto-San Martín 2011	138
RENFE Alcalá de Henares	196
RENFE Pinto-San Martín 2012	7
Total gastos ppto. estimativo	87.336
RENFE Pinto-San Martín 2011	1.681
RENFE Pinto-San Martín 2012	1.720
RENFE Alcalá de Henares 2011	10
RENFE Santa María 2011	20
RENFE Alcalá de Henares	65
RENFE Santa María	220
RENFE	47.455
RENFE Servicio Regional Express	106
Total gastos ppto. limitativo	51.277

FUENTE: Estado de liquidación del presupuesto

Los convenios aportados son los que se resumen a continuación:

1. Convenio sobre la compensación de los viajes realizados con abono transportes en la red de Cercanías de Madrid

Desde 1987 del CRTM y RENFE han venido firmando sucesivos Convenios para regular la utilización del Abono Transportes en los trenes de Cercanías del Núcleo de Madrid de RENFE-Operadora y su compensación.

El convenio vigente en 2012 es de fecha 1 de julio de 2011, prorrogado por acuerdo de las partes el 1 de febrero de 2012.

El ámbito de aplicación son los viajes realizados con Abono Transportes del CRTM, en sus modalidades de Abono Normal, Abono Joven y Abono Tercera Edad. No se aplica en el ramal Pinto-San Martín de la Vega ni a los viajes realizados con el Abono Universidad Alcalá de Henares ni con el Abono Transportes Turístico.



El convenio de referencia es el de mayor relevancia cuantitativa dado que, en su ejecución y de acuerdo con la contabilidad del CRTM, se reconocieron obligaciones por importe de 134.173.250,96 € durante 2012. Supone el 96,80% de las obligaciones reconocidas por estos convenios. En el mismo se establece las bases metodológicas para la determinación de las compensaciones que el CRTM debe transferir a Renfe por la utilización de los distintos títulos de abono transportes del CRTM, en la red de Cercanías de Madrid.

El cálculo de la compensación del CRTM a Renfe se determina mediante el producto de los viajes realizados con abono transportes (viajes liquidables) por la tarifa unitaria de compensación de los mismos.

2. Convenio para la utilización de los abonos turísticos en la red de Cercanías de Madrid

La relevancia económica de este convenio alcanza, según la contabilidad del CRTM, unas obligaciones reconocidas de 245.464,20 € en 2012. 0,18% del total de los convenios con Renfe.

El convenio vigente en 2012 se firmó el 8 de marzo de 2007, prorrogándose tácitamente en ejercicios posteriores, como el propio convenio prevé.

Establece el procedimiento de compensación del CRTM a Renfe por el uso del abono turístico del primero en la red de Cercanías de Madrid.

La compensación se determina por el resultado de multiplicar el número de cancelaciones certificadas por Renfe, por la tarifa de compensación aplicable en función del tipo de abono.

3. Convenio para la entrega del abono transportes mensual a los viajeros de media distancia convencionales poseedores de un abono mensual regional o exprés

Este convenio no supone contraprestación económica alguna.

Regula la puesta a disposición gratuita a los viajeros de Media Distancia Convencional, titulares de un abono mensual regional o exprés de Renfe, de un abono transportes mensual del CRTM.

4. Convenio para la prestación de servicios regionales exprés en determinadas estaciones (Zarzalejo, Robledo de Chavela y Santa María de la Alameda)

La relevancia económica de este convenio en 2012 supuso unas obligaciones reconocidas de 106.337,89 €, 0,08% del total correspondiente a los convenios con Renfe.

El convenio obliga a Renfe a mantener las paradas de una serie de trenes regionales exprés, o los que les sustituyen, en las estaciones de referencia con objeto de que los viajeros con abono transportes del tipo C2 puedan utilizar dichos servicios. El convenio vigente en 2012 fue firmado el 10 de marzo de 2004 y novado el 5 de julio de 2010. La vigencia del convenio se prorrogó tácitamente como se prevé en el mismo.



El CRTM se compromete a abonar a Renfe una cantidad anual estimada que se verá modificada cada año en función del precio del bono exprés y del reparto de la demanda entre los usuarios con y sin abono transportes medido de forma objetiva.

5. Convenio sobre la extensión de determinados trenes de Cercanías hasta las localidades de Zarzalejo, Robledo de Chavela y Santa María de la Alameda

Este convenio supuso en 2012 unas obligaciones reconocidas de 239.257,23 €, 0,17% del total de los convenios con Renfe.

El convenio obliga a Renfe, por medio de su UN de Cercanías, a extender el servicio ferroviario de la línea C-8.a) de Cercanías hasta las localidades de referencia con una programación de trenes establecida y fija la contraprestación económica a realizar por el CRTM. El convenio vigente en 2012 fue firmado el 11 de abril de 1997 con una vigencia indefinida, salvo denuncia de una de las partes.

La compensación económica a realizar por el CRTM, correspondiente al 50% del coste de la oferta incremental, se fija en una cantidad estimada para 1997 que se actualiza en función del IPC.

6. Convenio con Renfe Operadora y la Universidad de Alcalá para la comercialización y financiación del título de transportes "Abono Universidad"

Se han reconocido obligaciones en 2012 por 302.034,53 €, 0,22% del total de los convenios con Renfe. No obstante se ha reconocido también derechos procedentes de la aplicación de este convenio por importe de 273.814,21 €. El deudor de estos derechos es la Universidad de Alcalá. El convenio vigente en 2012 se firmó el 6 de marzo de 2009, prorrogándose tácitamente en ejercicios posteriores, como el propio convenio prevé.

Establece el marco regulador de las obligaciones contraídas entre el CRTM, Renfe y la Universidad de Alcalá derivadas de la implantación del Abono Universidad.

Se fija un importe mensual para el abono. El CRTM paga a Renfe dicho importe multiplicado por el número de abonos vendidos. La Universidad vende los abonos a los usuarios, recaudando su importe (en principio, por un precio del 50% del coste previsto). Luego, el déficit del abono es cubierto al 50% por la Universidad de Alcalá y por el CRTM. Por tanto la Universidad tiene una obligación frente al CRTM por el 75% del coste del abono (50% recaudado de los usuarios y 25% a cubrir por la Universidad) por el número de abonos vendidos.

7. Convenios con Renfe y MINTRA para la explotación del ferrocarril Pinto-San Martín de la Vega

En 2012 se reconocieron obligaciones de este convenio por importe de 3.546.063,57 €, 2,56% del total de los convenios con Renfe.

Existen dos convenios, uno general entre las tres partes en el que se acuerda que Renfe llevará a cabo la explotación y el mantenimiento de la línea, así como la gestión de la circulación. Los costes por estos conceptos eran asumidos por el CRTM, y otro



específico entre el CRTM y Renfe para establecer las condiciones de cooperación entre ambos.

El citado convenio general fue firmado el 10 de septiembre de 2003, con una vigencia prorrogable tácitamente.

El 4 de abril de 2012 se extinguió el convenio específico, dejando de prestarse servicio en la línea.

En virtud de este convenio el CRTM debía abonar a Renfe un importe por tren-Km realizado, sufragar los gastos realizados, directa o indirectamente, por Renfe para el mantenimiento de las instalaciones, para personal auxiliar, de presencia o de seguridad, incrementados en un 7% en concepto de coordinación, así como los consumos de electricidad de las estaciones.

Por otro lado, los ingresos de la línea serían liquidados por Renfe al CRTM descontando los viajes realizados con abono transportes de las liquidaciones del convenio correspondiente y abonando un importe por los viajes realizados con títulos de transporte de Renfe.

Respecto a la selección de convenios a fiscalizar esta se hizo en función de la importancia económica de los mismos en 2012. En el siguiente cuadro se muestra el dato de referencia:

Cuadro III.5.3-2
GASTOS E INGRESOS POR CONVENIO
(mil €)

Convenio	Ingresos	Gastos			Importancia relativa
		Ppto estimativo	Ppto limitativo	Total	
Compensación uso abono ttes		86.964	47.455	134.173	96,80%
Compensación uso abono turístico				246	0,18%
Regionales exprés			106	106	0,08%
Línea C-8.a)			239	239	0,17%
Universidad de Alcalá		226	76	302	0,22%
Pinto - San Martín de la Vega	145	145	3.401	3.546	2,56%
Total	145	87.335	51.277	138.612	100,00%

FUENTE: Cuenta general del CRTM 2012. Elaboración propia

En consecuencia se realizó la comprobación de las cantidades liquidadas correspondientes a los convenios referidos en los apartados a) y g) anteriores.

Comprobación del Convenio sobre la compensación del abono transporte

Los gastos reflejados en la contabilidad por la compensación por el uso del abono transporte, incluyendo el abono turístico, en la red de Cercanías ascienden a 134.418.715,16 €, 86.963.670,97 € en el presupuesto estimativo y 47.455.044,19 € en el presupuesto limitativo.



Se imputan al presupuesto estimativo los importes del coste que se cubren con los ingresos percibidos por la venta de títulos multimodales. Para ello, el importe recaudado de los usuarios se reparte a cada operador en función de unos porcentajes de uso de los mismos extraídos de un estudio realizado en 2008 a tal efecto y que no ha sido actualizado.

El importe que corresponde a Renfe de dicho reparto se imputa al presupuesto estimativo en concepto de reintegro de recaudación y, la diferencia entre ese importe y el total de la compensación, se contabiliza en el presupuesto limitativo en concepto de compensación o subvención tarifaria. No obstante, debe observarse que en la aplicación de gestión GLIIN, destaca que el importe de las liquidaciones correspondientes a la compensación por el uso del abono turístico en 2012 totalizan 225.272,48 € (aunque debido al desfase temporal en 2012 se contabilicen gastos por 245.464,20 €) y el importe de los reintegros correspondientes a esa misma compensación ascienden a 540.484,01 €.

En 2012 se registran, además de las compensaciones del ejercicio, regularizaciones correspondientes a los ejercicios 2010 y 2011, dado que se realizan las liquidaciones definitivas de los mismos. Se optó por comprobar los tres ejercicios a la vista de lo que se expone a continuación.

Para el cálculo de la tarifa unitaria aplicable se utiliza, en cada momento, el precio del bonotrán dividido entre 10 y el precio del billete sencillo, con una bonificación del 40%, para los viajes realizados con abono de tercera edad. En ambos casos hay que descontar la tasa de seguridad prevista en el artículo 65 y siguientes de la Ley 39/2003, de 17 de octubre, del Sector ferroviario. Para el cálculo de la tarifa media se utiliza la media ponderada por cada tipo de abono y corona según la proporción obtenida en el Estudio de Caracterización Espacial de la Demanda en la Red de Cercanías de Renfe de Madrid realizado en 2010. Dicho estudio se realizó en base a entrevistas a los usuarios de la red de Cercanías de Madrid en varios días del mes de marzo de 2010.

Calculada la tarifa unitaria según los criterios anteriores se detectan una serie de diferencias con la tarifa aplicada en las liquidaciones con el siguiente detalle:

Cuadro III.5.3-3
COMPROBACIÓN DE LA TARIFA DE COMPENSACIÓN
(en €)

Período	s/liquid CRTM	s/Cuentas	Diferencia
ene - jun / 2010	1,11845	1,10918	0,00927
jul - dic / 2010	1,11845	1,11175	0,00671
ene - feb / 2011	1,14694	1,14228	0,00466
mar / 2011	1,10122	1,09673	0,00449
abr - jun / 2011	1,09025	1,08580	0,00445
jul / 2011 - may / 2012	1,14694	1,14228	0,00466
may - ago / 2012	1,27498	1,26916	0,00582
sep - dic / 2012	1,29746	1,29190	0,00556

FUENTE: Liquidaciones de Convenios y tarifas de Renfe aportadas por CRTM: Estudio de caracterización de la demanda de cercanías. Elaboración propia



- Diferencias en la cuantificación de la tasa de seguridad aplicable y, por tanto, en la cuantificación de las tarifas de Renfe aplicables. Por un lado, por el redondeo aplicado al IVA repercutido sobre la tasa y, por otro, por la aplicación de la tasa de seguridad sobre la tarifa de tercera edad antes de aplicar el descuento correspondiente a la tarjeta dorada.
- Error en el cálculo de la tarifa unitaria de compensación, debido a las fórmulas incluidas en la matriz de cálculo de la misma empleadas por el CRTM.

El cálculo de los viajes liquidables se realiza, mensualmente, aplicando un coeficiente de variación de la demanda sobre los viajes liquidables del mismo mes del año anterior.

El citado coeficiente se obtiene por cociente entre los viajes registrados, en la muestra de estaciones prevista, en el mes de la liquidación y la misma magnitud del mismo mes del año anterior. Para ello Renfe certifica mensualmente las cancelaciones realizadas en las estaciones de la muestra. Los datos proceden del sistema informatizado por Renfe y el CRTM no acredita control alguno sobre las cantidades certificadas por Renfe. Tampoco se ha acreditado la certificación formal de dichas cifras, sólo se acredita el envío por vía telemática de la citada información si bien posteriormente se recogen en el acta de liquidación definitiva del convenio correspondiente al año de referencia.

Este acta se firma por el CRTM y por Renfe al igual que las copias aportadas del ejercicio 2010 y del ejercicio 2011. Del ejercicio 2012 no se ha aportado el citado acta.

Los viajes registrados en la muestra de estaciones se extrapolan al total de la demanda para calcular el importe a liquidar, pero no se ha acreditado la base inicial del cálculo de esta elevación al total de la demanda, ni la aprobación inicial de la misma.

Los viajes liquidados correspondientes a 2012, que en parte lo fueron en 2013, ascienden a 119.996.140. Los viajes liquidables por la aplicación del coeficiente de actualización, extraído de la información proporcionada por Renfe, coincidían con el dato anterior salvo una mínima diferencia.

Sin embargo, los viajes liquidados en 2011 fueron inferiores en 49.799 viajes a los que resultan de la aplicación del citado coeficiente a los viajes liquidados en el ejercicio 2010. Dicha diferencia corresponde a los meses de julio y agosto.

En 2012 se realiza la regularización del importe correspondiente a 2010 y se realiza el acta de liquidación definitiva del convenio para ese año. No obstante, el acta aportada, de 18 de enero de 2012, no está firmada por ninguna de las partes. Las cifras e importes reflejados en la citada acta coinciden con los recogidos en la aplicación informática de gestión GLIIN salvo por una diferencia inmaterial.

En el trabajo realizado, la tarifa de compensación calculada, que se muestra en el cuadro anterior, difiere de la aplicada por el CRTM y Renfe para liquidar el convenio. Las diferencias se reflejan en el siguiente cuadro:



Cuadro III.5.3-4
DIFERENCIAS DETECTADAS EN LAS COMPENSACIONES A RENFE DE 2010
(mil €)

Concepto	ene - jun	jul - dic	Total
S/ CRTM			
Viajes liquidables	61.650.239	56.205.353	117.855.592
Tarifa bruta	1,118451 €	1,118451 €	
Liquidación bruta	68.953	62.863	131.816
Liquid. neta s/CRTM	64.442	58.206	122.648
Liquidaciones provisionales anteriores			124.807
Regularización			-2.159
S/CÁMARA DE CUENTAS			
Viajes liquidables	61.650.239	56.205.353	117.855.592
Tarifa bruta	1,109184 €	1,111746 €	
Liquidación bruta	68.381	62.486	130.867
Liquid. neta s/Cámara Cuentas	63.908	57.857	121.765
Diferencia	534	349	883

FUENTE: Acta de regularización del convenio de 2010. Elaboración propia

Por tanto el importe de la regularización neta, que fue de -2.158.285,75 €, debió ser de -3.041.161,26 €. El importe de la regularización se compensa con los importes liquidados en el ejercicio 2012, por lo que el gasto total está sobrevalorado en 882.875,51 €.

En 2012 también se realiza la regularización del importe correspondiente a 2011 y se realiza el acta de liquidación definitiva del convenio para ese año. No obstante, el acta aportada, de 17 de febrero de 2012, no está firmada por ninguna de las partes. Las cifras e importes reflejados en la citada acta coinciden con los recogidos en la aplicación informática de gestión GLIIN.

Los viajes liquidables y la tarifa de compensación calculadas anteriormente no coinciden con los aplicados para liquidar el convenio. El efecto que dichas diferencias tienen en la cuantificación del importe liquidado se resume en el siguiente cuadro:



Cuadro III.5.3-5
DIFERENCIAS DETECTADAS EN LAS COMPENSACIONES A RENFE DE 2011
(mil €)

Concepto	ene - feb	marzo	abr-jun	jul - dic	Total
S/ CRTM					
Viajes liquidables	20.542.147	11.373.221	30.877.910	56.718.257	119.511.535
Tarifa bruta	1,146942 €	1,101222 €	1,090249 €	1,146942 €	
Liquidación bruta	23.561	12.524	33.665	65.052	134.802
Liquid. neta s/ CRTM	21.815	11.597	31.171	60.234	124.817
Liquidaciones provisionales					124.048
Regularización					769
S/CÁMARA DE CUENTAS					
Viajes liquidables	20.542.145	11.373.221	30.877.914	56.768.053	119.561.333
Tarifa bruta	1,142279 €	1,096734 €	1,085804 €	1,142279 €	
Liquidación bruta	23.465	12.473	33.527	64.845	134.310
Liquid. neta s/ Cámara Cuentas	21.726	11.550	31.044	60.042	124.362
Diferencia	89	47	127	192	455

FUENTE: Acta de regularización del convenio de 2011. Elaboración propia

Por tanto el importe de la compensación neta de 2011, liquidado de manera definitiva en 2012, excede en 455.250,03 €, del que corresponde según el convenio. Respecto a la liquidación del importe correspondiente a 2012, que parcialmente se realiza en 2013, no se ha aportado acta de liquidación definitiva del convenio, pero se aporta la hoja de cálculo de los importes de las compensaciones de dicho ejercicio. Las cifras reflejadas en la hoja de cálculo coinciden con las reflejadas en la aplicación GLIIN a excepción de las del mes de junio que se corrigen con el mismo criterio.

Las tarifas de compensación según el cálculo anterior no coinciden con las aplicadas para liquidar el convenio y hay una pequeña diferencia en los viajes liquidables. El efecto que dichas diferencias tienen en la cuantificación del importe liquidado se resume en el siguiente cuadro:

Cuadro III.5.3-6
DIFERENCIAS DETECTADAS EN LAS COMPENSACIONES A RENFE DE 2012
(mil €)

Concepto	ene - abr	may-ago	sep - dic	Total
S/ CRTM				
Viajes liquidables	42.622.330	34.716.962	42.656.848	119.996.140
Tarifa neta	1,061983 €	1,180541 €	1,179513 €	
Liquidación bruta	48.885	44.264	55.346	148.495
Liquid. neta s/ CRTM	45.264	40.985	50.314	136.563
S/CÁMARA DE CUENTAS				
Viajes liquidables	42.621.594	34.716.947	42.656.829	119.995.370
Tarifa neta	1,057666 €	1,175151 €	1,174457 €	3,407274 €
Liquidación bruta	48.686	444.061	55.108	547.855
Liquid. neta s/ Cámara Cuentas	45.079	40.798	50.099	135.976
Diferencia	185	187	215	587

FUENTE: Hoja de cálculo de liquidaciones de 2012. Elaboración propia



Por tanto el importe de la compensación neta de 2012 excede en 587.623,81 €, del que corresponde según el convenio.

Comprobación de los Convenios del ferrocarril Pinto - San Martín de la Vega

Las facturas registradas por aplicación del convenio específico de esta línea férrea se resumen en el siguiente cuadro:

Cuadro III.5.3-7
FACTURAS CONTABILIZADAS RAMAL PINTO-SAN MARTÍN DE LA VEGA
(mil €)

Periodo	Liquidación trenes - Km	Mantn. y consumos	Total	Ingresos
1º Trimestre 2011				9
2º Trimestre 2011	722	132	854	44
3º Trimestre 2011	815	150	965	70
4º Trimestre 2011	737	135	872	15
1º Trimestre 2012	734	122	856	7
Total	3.008	539	3.547	145

FUENTE: Documentación justificativa aportada. Elaboración propia

el importe de las facturas del 4º trimestre de 2011 se registran como gastos de 2012

A partir del 4 de abril de 2012 deja de prestarse servicio en la línea, por lo que no hay más cantidades liquidadas a partir de dicha fecha.

El importe contabilizado en concepto de trenes-Km que se realizan en los trayectos explotados por Renfe, corresponde a las facturas recibidas del citado operador y al cuadro de explotación aportado, aunque se detectan las siguientes incidencias:

Las facturas aportadas de 2011 tienen fechas de 12 de julio de 2011, 28 de noviembre de 2011 y 31 de diciembre de 2011. Sin embargo no se realiza el documento contable hasta el 7 de marzo de 2012. Aunque se desconoce la fecha de entrada de las mismas en el CRTM no se ha justificado la causa de este retraso, que da lugar a que los gastos de 2011 se contabilicen en 2012. Esta circunstancia afecta al resultado del ejercicio.

Renfe comunica al CRTM el número de trenes-Km realizados, sin embargo no se acredita la comprobación de las cantidades comunicadas en cada mes.

La liquidación se efectúa en función de los trenes-Km realizados en composición sencilla y en composición doble, por el importe correspondiente a cada composición. Sin embargo, si bien el convenio recoge el importe previsto en composición sencilla, no se hace referencia a la posibilidad de aplicar un importe superior para el caso de composiciones dobles.

Los importes contabilizados por costes de mantenimiento de instalaciones y consumos corresponden a las facturas recibidas de Renfe y con el cuadro resumen de costes aportado, pero se detectan las siguientes incidencias:



Al igual que en el caso de las liquidaciones de trenes-Km se producen retrasos en la tramitación de las facturas recibidas, de modo que hay dos facturas de 2011, de 29 de septiembre y 19 de diciembre, que se contabilizan en 2012. Al igual que en el caso anterior, el resultado del ejercicio se ve afectado.

No se ha acreditado la realización de control alguno sobre los gastos reflejados en la factura presentada por Renfe.

Respecto a los ingresos procedentes de esta línea se ha verificado que los importes contabilizados corresponden a las liquidaciones y cuadros de explotación recibidos de Renfe pero se detectan las siguientes incidencias:

- Se produce un retraso en la contabilización que da lugar a que los ingresos de 2011 se contabilicen en 2012.
- No se ha acreditado la realización de control alguno sobre las cifras de viajeros reflejados en el cuadro de explotación presentado por Renfe.
- Renfe liquida los importes sin IVA correspondientes a 2011, pero en el primer trimestre de 2012 liquida el importe con IVA.
- El importe correspondiente al cuarto trimestre de 2011 se ha liquidado al importe unitario del segundo trimestre del año, que es inferior al correcto. Esto supone una diferencia de -745,80 € de la cantidad debida.

III.5.4. TRANSPORTE INTERURBANO

La gestión indirecta de servicios de transporte público de viajeros por carretera se lleva a cabo por los diferentes operadores privados a los que se les ha adjudicado el correspondiente contrato administrativo de gestión de servicios públicos, según lo dispuesto en el artículo 73 de la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres (LOTT).

Los distintos servicios de transporte de viajeros por carretera son prestados con carácter general por empresas privadas y en tres municipios el servicio urbano se presta mediante gestión pública directa.

El CRTM al iniciar su funcionamiento en 1986 firmó un Convenio con las Empresas Concesionarias de Servicios Regulares de Transportes, concerniente a la utilización del Abono Transportes en dichas empresas y la compensación económica derivada de las medidas adoptadas por el CRTM en materia tarifaria, compensación derivada de la disminución de recaudación que les ocasiona la utilización del Abono Transportes.

En diciembre de 2009, las empresas concesionarias de este tipo de servicio se acogieron al proceso de convalidación de sus contratos concesionales, en virtud de lo establecido en la LOTMC, de acuerdo con el Reglamento 1370/2007, del Parlamento Europeo y del Consejo de 23 de octubre de 2007.

El 23 de octubre de 2009 la Comisión Delegada del Consejo de Administración del Consorcio aprobó el Plan de Modernización de transporte público regular permanente



de viajeros de uso general por carretera, tal como establecía la Disposición Adicional Única de la LOTMC. Dentro de las medidas desarrolladas por el citado Plan, se incluía la implantación de un Plan de Calidad del servicio prestado, a adoptar por los concesionarios en un plazo máximo de 1 año desde la firma de los nuevos contratos concesionales, y las medidas económicas en un plazo de 2 años.

Los nuevos contratos concesionales firmados el 1 de diciembre de 2009, tienen una duración de 10 años, prorrogables por 5 años por razón de las condiciones de amortización de los activos. A 31 de diciembre de 2012, todas las concesiones de transporte regular de viajeros dependientes del CRTM, provenían de la convalidación de los títulos vigentes a esa fecha, acogiéndose a lo establecido en la LOTMC.

Los resultados obtenidos se estructuran en los siguientes puntos:

Modelos de gestión

Existen dos tipos de gestión del servicio de transporte que nos ocupa:

- Gestión pública directa, se trata del servicio urbano de transportes en los municipios de Pedrezuela hasta el 26 de julio de 2012 y Fuenlabrada, prestado éste último por la Empresa Municipal de Transportes de dicha localidad.
- Gestión indirecta de servicios de transporte público de viajeros por carretera, llevada a cabo por operadores privados a los que se les ha adjudicado el correspondiente contrato administrativo de gestión de servicios públicos, según lo dispuesto en el artículo 73 de la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres (LOTT).

Autobuses interurbanos y urbanos en municipios de la CM

El servicio de transporte urbano se desarrolló en 36 municipios, en siete de los cuales, mediante de concesión administrativa de servicio urbano independiente y en dos, mediante la empresa municipal de transportes. Se agrupan en los siguientes tipos:

- Municipios en los que la red interurbana complementa la red urbana.
- Municipios en los que la red urbana es complementaria del servicio prestado por la red interurbana.
- Municipios en los que el servicio urbano es prestado mediante red interurbana de autobuses.

El servicio interurbano se prestó por 28 empresas distintas que explotan 30 concesiones administrativas, con un total de 468 líneas. A 31 de diciembre de 2012, estaban vigentes las siguientes concesiones explotadas por sus correspondientes operadores.



Cuadro III.5.4-1

CONCESIONES DE TRANSPORTE PÚBLICO DE VIAJEROS POR CARRETERA, A 31 DE DICIEMBRE DE 2012

Concesión	Operador
URCM-005 Alcalá de Henares	Alcalá Bus, SL y Gonzalo Pascual Arias
URCM-013 Aranjuez	Autocares Mosamo, SL
URCM-014 Arganda del Rey	Autobuses Urbanos de Arganda, SA
URCM-148 Torrejón de Ardoz	NEX Continental Holdings, SLU
URCM-152 Torreldones	Autocares Julián de Castro, SA
URCM-160 Valdemorillo	Transportes Urbanos del Noroeste, SL
URCM-161 Valdemoro	Automnibus Interurbanos, SA
VCM-101 Madrid-ALcobendas-Algete-Tamajón	Interbus, SA
VCM-102 Madrid-Urbanización Santo Domingo	Transportes Santo Domingo, SL
VCM-103 Madrid-Buitrago-Rascafría	NEX Continental Holdings, SLU
VCM-200 Barajas-Tres Cantos	Doroteo Casado Montes
VCM-201 Madrid-Loeches-Arganda	Empresa Turística de Autobuses, SA
VCM-202 Madrid-Torrejón-Alcalá-Meco	NEX Continental Holdings, SLU
VCM-203 Madrid-Paracuellos-Valdeavero	NEX Continental Holdings, SLU
VCM-204 Alcala-Pezuela-Los Santos de la Humosa	Castromil, SAU y TRAP, SA
VCM-301 Madrid-Valdeaguna-S. Martín de la Vega	La Veloz, SA
VCM-302 Madrid-Arganda-Ambite-Driebes	Argabus, SA
VCM-303 Madrid-Barajas de Melo y V. Santiago	Empresa Ruiz, SA
VCM-401 Madrid-Aranjuez-Villarejo de Salvanes	Automnibus Interurbanos, SA
VCM-402 Madrid-Getafe-Alcorcón	Avanza Interurbanos, SLU
VCM-403 Madrid-Parla-Yuncillos	Avanza Interurbanos, SLU
VCM-404 Madrid-Leganés-Fuenlabrada	Empresa Martín, SA
VCM-500 Madrid-Huerta de las Castañedas	Autobuses Prisei, SL
VCM-501 Madrid-Batres con hijuelas	De Blas y Cia., SL
VCM-502 Madrid-Boadilla con hijuelas	Sanjuán Abad, SL
VCM-503 Madrid-El Tiemblo-Cebreros	CEVE, SA
VCM-504 Madrid-Cenicientos con hijuelas	El Gato, SL
VCM-600 Madrid-El Pardo	Ttransportes Alacuber, SA
VCM-601 Madrid-Pozuelo-Majadahonda-Alcorcón	Llorente Bus,SL
VCM-602 Madrid-Las Rozas-Villanueva Cañada-Quijorna	Autoperiferia, SA
VCM-603 Madrid-Colmenar del Arroyo	Autocares Beltrán, SA
VCM-604 Madrid-Cercedilla-Hoyo de Manzanares	Larrea, SA
VCM-605 Madrid-Galapagar-Colmenarejo	Autocares Julián de Castro, SA
VCM-606 Madrid-Moralzarzal-El Boalo	Francisco Larrea, SA
VCM-607 Madrid-San Lorenzo del Escorial con hijuelas	Autocares Herranz, SL
VCM-701 Madrid-Tres Cantos	ALSA Metropolitana, SAU
VCM-702 Madrid-Colmenar Viejo-El Boalo-Bustarviejo	Herederos DE J. Colmenarejo, SA

Fuente: GLIIN. Elaboración propia

URCM: Concesión urbana (7 municipios)

VCM: Concesión interurbana completa red urbana

Liquidación del presupuesto ejercicio 2012

El precio que paga el usuario no cubre el coste real del servicio prestado por los distintos operadores, por lo que el CRTM subvenciona parte del mismo a los usuarios de transporte y ello a través de los operadores en las liquidaciones correspondientes. Anualmente se establecen las tarifas aplicables al servicio (tarifa de equilibrio o compensación establecida para cada operador) que se multiplican por las variables



establecidas (km producidos o viajeros), resultando un importe mensual a liquidar a cada operador. Esta cantidad se descompone presupuestariamente en dos conceptos:

- Importe correspondiente a cada operador por la utilización de los usuarios de los abonos titularidad del CRTM: registrado en el presupuesto estimativo.
- Diferencia entre la liquidación efectuada por cada operador y la cantidad anterior: compensación o subvención tarifaria, registrado en el presupuesto limitativo (subconcepto 4830 "compensación usuarios transporte: tarifa de equilibrio").

En el siguiente Cuadro se reflejan tanto la demanda de viajeros como los gastos registrados contablemente, en el período 2011-2013:

Cuadro III.5.4-2
EVOLUCIÓN DE LA DEMANDA Y DEL GASTO (OO RR) DEL TRANSPORTE POR CARRETERA
(mil €)

	2011	2012	2013	2011-2013
Billetes sencillos	44.556.313	37.237.404	29.631.005	-33,50%
Bonos 10 viajes	28.643.345	28.404.953	26.660.330	-6,92%
Abono transporte	156.204.456	155.008.048	152.654.004	-2,27%
Total demanda	229.404.114	220.650.405	208.945.339	-8,92%
Estimativo	142.131	150.158	149.695	5,32%
Limitativo	301.673	356.817	311.935	3,40%
Total	443.804	506.975	461.630	4,02%

Fuente: Informes anuales de 2012 y 2013. Cuentas generales 2011, 2012 y 2013
Elaboración propia

Procede señalar que, al tratarse el régimen económico del CRTM de un régimen de ingresos y pagos de mercado, sus operaciones están sujetas al IVA. Las cifras detalladas tanto en los cuadros como en el texto no incluyen el IVA, dado que este se contabiliza en cuentas extrapresupuestarias.

La demanda de viajeros reflejada corresponde a las cancelaciones habidas por cada título de transporte utilizado, y como puede observarse ha disminuido a lo largo del período. En 2013 supuso un 8,92% menos que en 2011, produciéndose el mayor descenso en los viajes con título sencillo. Por el contrario, los gastos registrados en ambos presupuestos se incrementaron globalmente un 4,02% en 2013 respecto a 2011.

Los ingresos recaudados directamente por los operadores por la venta de sus títulos de viaje sencillo se consideran ingresos deducibles y se descuentan de las liquidaciones a los operadores, por lo que no forman parte de los reintegros de recaudación.

En el siguiente cuadro, se observa la ejecución en el ejercicio 2012 de ambos presupuestos de gastos correspondiente a los operadores por carretera de las concesiones cuya titularidad corresponde al CRTM:



Cuadro III.5.4-3
GASTOS DE TRANSPORTE POR CARRETERA DE LAS CONCESIONES TITULARIDAD CRTM (OORR),
POR OPERADOR
(mil €)

Operador	Ppto. Estimativo	Ppto. Limitativo
Autobuses Prisei, SL	1.171	1.304
Autocares Beltran, SA	2.170	3.127
Herederos de J. Colmenarejo, SA	4.389	7.666
CEVESA	1.837	3.140
Doroteo Casado Montes	1.353	1.956
Argabus, SA	2.426	9.250
Autocares Julian de Castro, SA	4.258	7.671
Interbus, SA	6.842	23.070
Llorente Bus, SL	12.614	22.307
Transportes Santo Domingo, SL	959	1.823
Empresa Martin, SA	8.698	26.979
Autoperiferia, SA	8.275	11.578
Automnibus Interurbanos, SA	6.095	14.722
Empresa Ruiz, SA	860	4.631
Francisco Larrea, SA	3.854	6.197
La Veloz, SA	6.153	17.480
De Blas y cia, SL	14.005	48.653
Autocares Herranz, SL	4.264	7.532
Sanjuan Abad, SL	1.643	7.765
Larrea, SA	10.322	17.905
Empresa Turistica de Autobuses, SA	6.486	14.110
Transportes Alacuber, SA	425	2.152
El Gato, SL	1.412	2.935
Autocares Mosamo, SL	434	1.797
Alsa Metropolitana, SAU	3.286	6.198
Transportes Urbanos del Noroeste, SL	13	351
Castromil, SAU	113	1.203
Nex Continental Holdings, SLU	18.727	34.199
Avanza Interurbanos, SLU	6.609	18.609
Avanza Interurbanos del Sur, SLU	3.839	8.748
Alcalabus, SL	2.779	10.716
Autobuses Urbanos Arganda, SA	191	3.008
TOTAL	146.502	348.782

Fuente: Cuenta General. Elaboración propia

Los gastos correspondientes a concesiones cuya titularidad no corresponde al CRTM responden a diversos acuerdos y convenios entre los que figuran los convenios con otras comunidades autónomas.

Concesiones de transporte publico de viajeros

El trabajo realizado ha consistido en el análisis de las concesiones de transporte público de viajeros por carretera adjudicadas a diferentes operadores privados y que, en virtud de la LOTMC, se acogieron, en diciembre de 2009, al proceso de convalidación de sus contratos concesionales. A partir de este hecho, se unifica el régimen económico de todas las concesiones, bajo el principio de explotación del servicio a riesgo y ventura del contratista, principio consustancial al contrato de gestión de servicio público.



Se analizó también, el seguimiento y control que el CRTM debe realizar, sobre la implantación, por parte de los operadores, del Plan de Modernización, cuyos objetivos fundamentales consisten en la dotación de diversas tecnologías, como el Sistema de Ayuda a la Explotación (SAE) y dotación de sistemas de billeteo basados en tecnología sin contacto; la reducción de la antigüedad de los vehículos de la flota e incorporación de medidas de seguridad; accesibilidad a todos los autobuses a personas con movilidad reducida y la incorporación de medidas medioambientales en los mismos; adopción de medidas socio-laborales (formación de empleados, potenciación empleo femenino, etc.).

Análisis de los Títulos Concesionales de los operadores seleccionados

Se seleccionaron cinco empresas, DE BLAS Y CÍA., SA, MARTÍN, SA, LA VELOZ, SA, NEX CONTINENTAL HOLDINGS, SLU Y AVANZA INTERURBANOS, SLU, cuyas liquidaciones registradas en 2012 ascendieron a 212.699.201,01 €, con un alcance del 42,94% de las obligaciones reconocidas. Las tres primeras eran titulares de una única concesión, VCM-501, VCM-404 y VCM-301 (cuadro III.5.4-1), respectivamente; NEX CONTINENTAL HOLDINGS, SLU tenía cuatro concesiones, de las cuales se seleccionó la VCM-202 y de las dos concesiones de Avanza Interurbanos, SLU, se seleccionó la concesión VCM-402 (cuadro III.5.4-1).

Los resultados del análisis realizado se resumen a continuación:

1. Se observa que en los títulos concesionales, si bien no consta el nombre de la empresa concesionaria, figura el dato de la identificación oficial de la concesión, habiéndose comprobado que la firma del representante de la misma tuviera validez legal. En cada título concesional se establecen los servicios o líneas de autobuses con la sucesión de paradas a efectuar por cada una; la matriz de tráfico autorizados; las expediciones diarias, calendarios y horarios, los vehículos adscritos a la concesión y sus características, referidas al cumplimiento del Plan de Modernización; las modificaciones en la prestación del servicio; las condiciones de carácter económico (se establece la estructura de costes e ingresos de la concesión partiendo del ejercicio 2008, considerado como ejercicio de referencia); el régimen de liquidaciones y los requerimientos de información a los concesionarios.

Hasta la fecha actual, se han firmado las siguientes adendas a cada título concesional:

- Adenda de 27 de diciembre de 2011, por la que se modifican los apartados 3.3 (actualización de la estructura de costes de la concesión), 3.4 (régimen de liquidaciones) y 3.9 (situación transitoria durante el periodo 2009-2011).
- Adenda de 15 de julio de 2014, por la que se acuerda conceder una moratoria de dos años a los operadores para efectuar adquisiciones adicionales de los vehículos a los que se refieren los puntos b), c) y d), del apartado 2.7 del Plan de Modernización, en relación a la realización de inversiones excepcionales en los mismos por utilización de los intercambiadores subterráneos, cumplir con las especificaciones Euro III y Euro IV, así como tener unas características medioambientales especiales.



2. El CRTM realiza la programación de la oferta de servicios, los km a recorrer, teniendo en cuenta las expediciones diarias obtenidas y las necesidades de demanda de desplazamientos, las modificaciones de los servicios y la coordinación con otras instituciones, así como todo lo referente a la gestión, control y seguimiento del cumplimiento de las obligaciones de los operadores.

De las concesiones seleccionadas, se han comparado los km efectivamente realizados con los programados por el CRTM en 2012, encontrándose diferencias negativas que no llegaron al 1%, como se refleja en el siguiente cuadro:

Cuadro III.5.4-4
COMPARACIÓN DE LOS KM PROGRAMADOS CON LOS REALIZADOS

Kilómetros				
Concesión	Programados	Realizados	Diferencia	
VCM-501	22.242.519	22.229.623	12.896	0,06%
VCM-202	7.331.687	7.309.508	22.179	0,30%
VCM-402	7.009.950	6.980.569	29.381	0,42%
VCM-404	12.902.842	12.847.110	55.732	0,43%
VCM-301	9.941.858	9.852.812	89.046	0,90%

Fuente: Documentación aportada por el Área de Transportes Interurbanos y Acta de liquidación definitiva. Elaboración propia

De cada concesión, se ha analizado una muestra de expedientes de modificaciones de servicios, observándose que estaban debidamente autorizadas por el CRTM y comunicadas, tanto a la empresa concesionaria, como a las administraciones implicadas. Todas las modificaciones se acompañan de las justificaciones adecuadas: detalle de nuevas paradas, debidamente firmadas, selladas y referenciadas, autorizaciones de nuevos horarios de líneas con detalle de cuadros horarios firmados y sellados, etc.

3. Respecto a la flota, con la relación aportada por el CRTM de los vehículos adscritos a cada concesión, se ha detectado que el número de vehículos era inferior al establecido en los respectivos títulos concesionales como flota mínima y con carácter de dedicación exclusiva, tal como puede apreciarse en el siguiente cuadro:

Cuadro III.5.4-5
DIFERENCIAS EN LA FLOTA ENTRE EL TÍTULO CONCESIONAL Y LA INFORMACIÓN DEL CRTM

Concesión	s/título concesional	s/CRTM	Diferencia
VCM-501	217	216	1
VCM-202	101	90	11
VCM-402	80	60	20
VCM-301	105	94	11
VCM-404	159	136	23

Fuente: Títulos concesionales. Relación de vehículos aportada por CRTM
Elaboración propia

No obstante, en información adicional aportada por el operador (cuentas anuales e informes de auditoría de la empresas concesionarias), como es el caso de la concesión



VCM-301, se detalla la relación de la flota adscrita a la misma, cifrándola en 106 vehículos. Por otra parte, el dato aportado por el CRTM en fase de alegaciones es de 94 vehículos y está referido a julio de 2012, sin que dicha diferencia se encuentre debidamente documentada.

Así mismo, se ha comprobado que la antigüedad de la flota se ajustara a los términos establecidos en el Plan de Modernización, debiendo fluctuar entre una edad máxima de 10 años y una antigüedad media de 5 años, extremo que se comprobó de conformidad.

4. Mensualmente, el concesionario debe entregar al CRTM un certificado con información relativa al número de viajeros transportados por línea y el tipo de título, el número de expediciones totales por línea, el número de km en servicio realizados por línea y la recaudación procedente de la venta de todos los títulos de transporte que tengan carácter deducible de la liquidación. Esta información, además debe aportarse en archivo informático para su tratamiento. Se ha comprobado que en 2012 las empresas seleccionadas habían presentado los citados archivos, pero de dos casos no se obtuvieron los certificados.

En cualquier caso, como se ha señalado en el apartado II "Control interno", a través del Centro Integral de Gestión del Transporte Público Colectivo (CITRAM) del Consorcio, se supervisa en tiempo real la explotación de todas las formas de transporte público de la región.

El CRTM no realiza ningún control sobre los datos de los ingresos propios certificados por los operadores y que tienen el carácter de deducibles de las liquidaciones practicadas. En el cuadro de la página 4 puede observarse que los ingresos declarados han descendido de forma notable. En el curso de esta fiscalización se ha informado de que, conscientes de esta debilidad, se está trabajando en la implantación de un sistema de control basado en la introducción de contadores inviolables en los sistemas de expedición de los operadores, con acceso exclusivo y remoto por parte del CRTM, capaz de proporcionar el número de viajeros transportados por servicio y la recaudación correspondiente.

5. Se aportaron informes realizados en la actualidad que resumen las actuaciones de control realizadas por el Consorcio:

- Informe de Productividad y Demanda, en el que se analiza el grado de cumplimiento en la oferta declarada en la red de transporte interurbano de autobuses y la verificación de la fiabilidad del número de viajeros declarados por los operadores.
- Informe sobre la disponibilidad de validadoras y canceladoras de títulos de transporte en una muestra de vehículos representativa de la flota de autobuses de cada una de las concesiones de transporte urbano e interurbano e identificación de incidencias que se pudieran dar al cancelar o validar los distintos títulos de transporte (TTP y billetes magnéticos).
- Informe de control de las TTP abono Joven en los modos de transporte de metro ligero, metro, tranvía de Parla, cercanías e Interurbanos.



- Informe de control de las TTP anuales en metro ligero, metro, EMT, Interurbanos y cercanías Renfe.

Sin embargo, y sin perjuicio de lo recogido anteriormente sobre la actuación del CITRAM, las actuaciones practicadas en 2012 no se documentaron mediante informes sobre la inspección, seguimiento y control del cumplimiento de las obligaciones de los concesionarios de infraestructuras y operadores de transporte público.

Los informes que han sido aportados ponen de manifiesto el grado de control que permite la nueva tecnología sin contacto en los títulos de transportes, sistema que ha implantado el CRTM a partir del último trimestre de 2012 de forma progresiva.

Análisis de los costes

De acuerdo con el artículo 19 de la Ley 16/1987, de 30 de julio de Ordenación de los Transportes Terrestres, y el artículo 2.2.h) de la Ley 5/1985, de 16 de mayo, de creación del CRTM, se establece un régimen especial de compensación económica a las empresas que tengan asignada una tarifa a cargo del usuario inferior a la de equilibrio, basado en el concepto general de ingresos que garanticen un razonable beneficio empresarial al concesionario, al que hace referencia el artículo 19 de la LOTT.

1. Los costes establecidos para cada título concesional han seguido los modelos aplicados por el Estado para el transporte de viajeros por carretera, así como los coeficientes utilizados para sus actualizaciones anuales. Del análisis realizado, se observó que la estructura de costes se compone de costes de personal, seguros, carburantes y lubricantes, neumáticos, reparaciones y conservación y otros varios, que suponen el total de costes netos operativos. Los costes de amortización y financiación, sumados a los anteriores, dan el total de los costes netos de explotación. A cada uno de estos conceptos se les asigna unos porcentajes de participación en el total de costes que son los que se revisan o actualizan anualmente con los índices correspondientes:

- Se aportaron los informes de auditoría económica-financiera de la concesión, de acuerdo con los criterios de segregación de actividades e imputación de costes e ingresos, autorizados por el CRTM, previstos en el apartado 3.7 del título concesional. Sin embargo, con la información contenida en los citados informes el CRTM no puede comprobar el importe del beneficio empresarial, a que hace referencia el artículo 19 de la LOTT, y que en el título concesional está establecido en el 7,5% sobre los costes de explotación, limitación que se hizo extensiva al alcance del trabajo de esta Cámara de Cuentas.
- Respecto a los costes correspondientes al ejercicio 2012, se ha comprobado que la aplicación de los índices de revisión a los distintos conceptos que componen la estructura de costes, respecto al ejercicio anterior, ha sido correcta (personal y mano de obra de reparaciones y conservación: 3,55%, carburantes y lubricantes: 6,86% y el resto de partidas: 2,45%).

2. Para el cálculo de estos ingresos, se parte de una estructura de coste del ejercicio 2008, que no es homogénea, ya que cada empresa tiene la propia, que coincidía con



la establecida en los antiguos contratos programa vigentes hasta la convalidación de los títulos. Anualmente, han sido actualizados con los respectivos índices de revisión, hasta incorporarse a los nuevos títulos concesionales. Se detallan a continuación, por operador, los contratos programa:

- De Blas y Cía., SL: Contrato programa de fecha 20 de junio de 2003.
- Nex Continental Holdings, SLU: Concesión convalidada que no procede de un contrato programa, ya que era consecuencia de la segregación de los tráficos del servicio de transporte público regular de viajeros por carretera VAC-044 Madrid-Guadalajara, que fue autorizada por resolución de la Dirección General de Transportes por Carretera del Ministerio de Fomento, de fecha 12 de marzo de 2009, por lo que el estudio de costes que se incorpora al título concesional es el resultado del análisis de los costes de la concesión convalidada y la segregada, realizado en 2008.
- Avanza Interurbanos, SLU: Contrato programa de fecha 22 de julio de 2005.
- Martín, SA: Contrato programa de fecha 31 de julio de 2003.
- La Veloz, SA: Contrato programa de fecha 11 de mayo de 1999.

Proceso de liquidación

De las bases de datos obtenidas de la aplicación GLIIN, se comprobó de conformidad que los reintegros efectuados coincidieran con el importe contabilizado en el presupuesto estimativo y que la diferencia hasta el importe total de las liquidaciones por km efectuadas a los operadores y los reintegros de recaudación, se contabilizara como subvención tarifaria o compensación económica en el presupuesto limitativo.

Los índices previstos para el cálculo de las liquidaciones a los operadores, tal como se recoge en el título concesional eran los siguientes:

IPK (Índice de Pasajeros por km): Resultado de dividir el número de viajeros totales anuales por los km anuales realizados.

Ingresos netos por viajero: Obtenido del cociente entre los ingresos netos totales obtenidos por la empresa y el número de viajeros anuales.

Ingresos netos por km: Resultado del cociente entre los ingresos netos totales obtenidos por la empresa y los km anuales realizados.

En el título concesional está previsto que la liquidación se haga utilizando el IPK, aunque se preveía una situación transitoria para el período 2009-2011 que se prorrogó hasta 2012 (mediante adenda al título concesional), y a 2013, por acuerdo de la Comisión Delegada del Consejo de Administración del CRTM e incluso hasta la actualidad según la información recibida. En el período transitorio, se preveía que las liquidaciones se hicieran utilizando el índice de ingresos netos por km realizados, y ese es el sistema de liquidación que se ha venido utilizando desde 2009. La extensión del



período transitorio señalada debe ponerse en relación con la circunstancia de la crisis económica y de la baja demanda en algunas líneas de autobuses interurbanos.

El trabajo realizado ha consistido en la comprobación de las liquidaciones mensuales contabilizadas en el ejercicio 2012 y que dichos importes estuvieran debidamente contabilizados tanto en el presupuesto estimativo como en el limitativo. Estas liquidaciones tienen carácter provisional, dado que se aplica la última tarifa definitiva aprobada. Hasta junio de 2012 era la correspondiente a 2010 y a partir de esa fecha, se aplica la tarifa de 2011. La liquidación definitiva del ejercicio 2012, se aprobó el 25 de junio de 2014. Este procedimiento supone la contabilización de regularizaciones de liquidaciones cada vez que se aprueba y aplica una tarifa diferente.

En las liquidaciones provisionales de cada mes se detallan los km realizados en el mes anterior, los ingresos propios o recaudados por el operador por la venta de billetes sencillos en las líneas de cada concesión (los cuales son deducibles de las liquidaciones practicadas) y otras liquidaciones, como la tasa de viajeros por utilización de los intercambiadores, importe que el Consorcio paga al operador para que éste a su vez pague a los intercambiadores.

El gasto se contabiliza con un ADOP en el que se recoge el importe total de la liquidación mensual, aunque no se reflejan los importes que se imputan a cada presupuesto, limitativo y estimativo, así como tampoco constan las aplicaciones presupuestarias ni el concepto extrapresupuestario en el que se registra el IVA. A pesar de lo cual, en el documento contable constan todas las firmas de los responsables de las áreas afectadas: la División Económico-Financiera, acreditando la existencia de crédito en la partida asignada y que es adecuada (en blanco), el área comercial, como proponente del gasto, el director gerente, autorizando el gasto y el secretario general, acreditando la no existencia de reparos en la tramitación seguida.

Análisis de las liquidaciones

En el siguiente cuadro se reflejan las tarifas por km de 2011 y la de 2012, obtenida al aplicar el incremento medio de los costes operativos, que también figura:

Cuadro III.5.4-6
TARIFA POR KILÓMETRO DE 2011 Y 2012 E INCREMENTO MEDIO DE COSTES OPERATIVOS

Operador	de Blas y cia, SL	NEX Continental Holdings, SLU	Avanza Interurbanos, SLU	Martín, SA	La Veloz, SA
Concesión	VCM-501	VCM-202	VCM-402	VCM-404	VCM-301
Tarifa 2011	2,677139 €	3,184525 €	2,655476 €	2,785858 €	2,407657 €
Δ medio	4,4847%	4,3049%	4,5519%	4,4330%	4,4653%
Tarifa 2012	2,797201 €	3,321616 €	2,776351 €	2,909355 €	2,515166 €

Fuente: Liquidaciones definitivas de 2011 y 2012. Elaboración propia

Por las concesiones seleccionadas, en 2012 se liquidaron provisionalmente los importes que se reflejan en el cuadro siguiente, diferenciando las cantidades pagadas por el uso del intercambiador de los importes pagados por los km realizados:



Cuadro III.5.4-7
IMPORTES LIQUIDADOS PROVISIONALMENTE EN 2012
(mil €)

Operador	de Blas y cía, SL	NEX Continental Holdings, SLU	Avanza Interurbanos , SLU	Martín, SA	La Veloz, SA
Concesión	VCM-501	VCM-202	VCM-402	VCM-404	VCM-301
Tasa intercambiador	4.278	0	737	198	0
Por Km realizados	65.357	26.271	20.723	39.337	26.123
Ingresos propios	-6.977	-3.781	-1.594	-3.858	-2.491
Liquidación	62.658	22.490	19.866	35.677	23.632

Fuente: GLIIN. Elaboración propia

En los importes liquidados en concepto de los km realizados, se incluyen cantidades que corresponden a 2011 y que se imputaron correctamente al presupuesto de 2012. Dentro de los ingresos propios se recogen también ingresos de 2011. En el siguiente cuadro se detallan estos importes, así como la parte que se reflejó en el presupuesto estimativo, obtenido de los reintegros de la recaudación y la parte subvencionada que se refleja en el capítulo 4 del presupuesto de gastos:

Cuadro III.5.4-8
IMPORTES LIQUIDADOS Y REGISTRADOS EN CONTABILIDAD EN 2012
(mil €)

Operador	de Blas y cía, SL	NEX Continental Holdings, SLU	Avanza Interurbanos, SLU	Martín, SA	La Veloz, SA
Concesión	VCM-501	VCM-202	VCM-402	VCM-404	VCM-301
Liquid. 2011	8.726	3.191	2.832	5.084	3.397
Liquid. 2012	53.932	19.299	17.034	30.593	20.235
Total	62.658	22.490	19.866	35.677	23.632
Ppto. Estimativo	14.005	2.041	5.113	8.698	6.152
Ppto. Limitativo	48.653	20.449	14.753	26.979	17.480
Total	62.658	22.490	19.866	35.677	23.632

Fuente: GLIIN. Elaboración propia

Se han comprobado de conformidad las liquidaciones realizadas así como su registro contable que se divide entre el presupuesto estimativo, por los reintegros realizados al operador por la utilización en las líneas de la concesión que explota de títulos propios del CRTM (tarjeta de abono mensual y de interurbanos unificados) y la subvención o compensación tarifaria (presupuesto limitativo) que se obtiene por diferencia entre el total correspondiente a las liquidaciones realizadas y el importe registrado en el presupuesto estimativo.

El CRTM elaboró para cada concesión un Acta de cierre de la liquidación definitiva del ejercicio 2012, fechadas el 25 de junio de 2014, momento en el que se procedió a la liquidación definitiva de las compensaciones económicas, dándose conformidad a los valores que forman parte de la misma, los cuales proceden de la aplicación de los procedimientos de revisión establecidos en el título concesional, de las declaraciones de la empresa operadora y de las verificaciones y correcciones que el propio CRTM



había efectuado sobre las mismas. Se han comprobado las facturas relativas a las concesiones seleccionadas, correspondientes al ejercicio 2012 y liquidadas en 2012 y 2013, no encontrándose diferencias significativas con el Acta de liquidación definitiva. Al acta se adjunta una certificación de la empresa concesionaria en la que constan los viajeros que habían utilizados los billetes sencillos, los bonobuses de 10 viajes los abonos transportes y otros títulos, detallado por meses.

En el cuadro que sigue se recogen los datos que sirven de base para el cálculo de las liquidaciones definitivas:

Cuadro III.5.4-9
LIQUIDACIÓN DEFINITIVA POR KILÓMETROS, EJERCICIO 2012
(en €)

Operador	de Blas y cía, SL	NEX Continental Holdings, SLU	Avanza Interurbanos, SLU	Martín, SA	La Veloz, SA
	VCM-501	VCM-202	VCM-402	VCM-404	VCM-301
Nº expediciones	1.226.446	301.280	542.797	717.627	409.549
Km realizados	22.229.623	7.309.508	6.980.570	12.847.110	9.852.812
Precio/ Km	2,797201	3,321616	2,776351	2,909355	2,515166
Liquid. Bruta	62.180.723,52	24.279.377,66	19.380.511,72	37.376.804,56	24.781.458,00
Ingresos propios	-6.927.251,17	-3.766.987	-1.585.005	-3.826.690	-2.486.449
Liquid. Neta	55.253.472,35	20.512.390,79	17.795.506,79	33.550.115,00	22.295.009,38

Fuente: Acta de liquidación definitiva de las concesiones. Elaboración propia

Las concesiones con mayor número de km recorridos y mayor gasto correspondieron a las empresas de Blas y cía. SL, Martín, SA y La Veloz, SA, empresas con una única concesión.

III.6. INTERCAMBIADORES

Los intercambiadores de transportes son una de las infraestructuras con que cuenta el servicio cuyo objetivo es facilitar la movilidad diaria de los ciudadanos a través de los distintos modos de transporte. Los intercambiadores permiten agilizar la movilidad global contribuyendo a mejorar la calidad del servicio y proporcionando al viajero en sus desplazamientos un conjunto de prestaciones añadidas. En 2012, había cinco intercambiadores operativos en Madrid: Avenida de América, Príncipe Pío, Moncloa, Plaza Elíptica y Plaza de Castilla.

La explotación de los intercambiadores se realiza mediante concesiones administrativas reguladas en los correspondientes pliegos en los que se establecen las condiciones económicas de la misma.

Se analizaron las operaciones de los cuatro últimos intercambiadores citados anteriormente, con los siguientes resultados:



Control interno

En el PCAP que regulan las concesiones analizadas se establece la obligación para el concesionario de realizar anualmente cuatro auditorías, de los siguientes tipos:

- Financiera al cierre del ejercicio, certificando un resumen de datos reales de los parámetros establecidos en el modelo financiero, a efectos de conocer la evolución del plan económico financiero de la concesión, con referencia expresa al cómputo del valor patrimonial de la inversión. El concesionario debe separar los ingresos provenientes de las tarifas abonadas por los operadores y los procedentes de las explotaciones de actividades comerciales autorizadas u otros.
- Operativa de funcionamiento de los servicios (bianual para el caso de Príncipe Pío), evaluando el cumplimiento de las obligaciones asumidas en relación con la concesión.
- De calidad, según la Cláusula 24 del PPTP. Debe observarse al respecto que el PCAP hace remisión al PPTP que no está desarrollado en cláusulas, y en cuyos apartados no se regula esta materia, por lo que se desconoce el alcance de esta auditoría.
- Auditoría de ingresos, con vistas a conocer la evolución del plan económico financiero de la concesión. Con pruebas sustantivas sobre listados de usuarios generados por el sistema de conteo de la concesionaria. Deberá incluir pruebas sobre los procedimientos de conteo y registro de la concesionaria, la seguridad del sistema de conteo y la seguridad y confidencialidad de los datos obtenidos.

Las auditorías financieras y operativas deben estar finalizadas antes del 30 de abril del año siguiente.

Los informes de las auditorías financieras aportados por el CRTM corresponden a las dos auditorías financieras a las que legalmente están obligadas a realizar este tipo de sociedades, expresando su opinión sobre la imagen fiel del patrimonio y sobre la imagen financiera. Por lo tanto, no tienen el alcance concreto y específico que está previsto en el PCAP. Por último, en relación con la auditoría de calidad, se han aportado las auditorías de seguimiento de las normas de Calidad UNE-EN ISO 9001 y 14001 de calidad medio ambiental.

En relación con la auditoría operativa, no se aporta un informe de un auditor que evalúe el cumplimiento de las obligaciones asumidas en relación con la concesión, extremo concreto que se recoge en el PCAP, si bien se han aportado los datos de los controles que se hacen periódicamente en el intercambiador, ya sean de prevención de riesgos, de instalaciones, etc., que de alguna manera suponen la comprobación de que los servicios están funcionando.

Resumen de las condiciones contractuales

En el cuadro que sigue se reflejan las tasas por viajero establecidas en el contrato formalizado, al iniciar la actividad de explotación del intercambiador una vez incorporadas las obras de mejoras realizadas y por lo tanto con el restablecimiento del



equilibrio económico y, por último, la tasa vigente en 2012, que se corresponde con el precio anterior actualizado con el IPC.

Cuadro III.6-1
TASA POR VIAJERO (antes de IVA)
(en €)

	s/ contrato	al iniciar explotación	2012
Príncipe Pío	0,15000	0,2299	0,2444
Moncloa	0,14760	0,2287	0,2431
Pza. Elíptica	0,14036	0,1999	0,2154
Pza. Castilla	0,16000	0,2780	0,2955

Fuente: Contratos formalizados, Resoluciones del Gerente

En la fiscalización de este área se seleccionaron para su análisis los datos que conciernen al volumen de viajeros y al importe percibido por los concesionarios, por ese concepto. A continuación se resumen aquellos aspectos de la contratación que afectan a los aspectos referidos anteriormente.

1. Príncipe Pío

El contrato para la Concesión de obra pública para la construcción, conservación y explotación de un intercambiador de transportes en Príncipe Pío, fue adjudicado por procedimiento abierto mediante concurso y se formalizó el 11 de julio de 2005 con la empresa Intercambiador de transportes de Príncipe Pío, S.A.

El plazo de las obras se estimó en 15 meses y la concesión para la explotación fue para 33 años. Posteriormente, debido a las modificaciones técnicas sobre el proyecto original por razones de interés público (aparición de restos arqueológicos, conexiones con los túneles de la M-30 y nuevas instalaciones, entre otras), se procedió a restablecer el equilibrio económico, estableciendo desde enero de 2009 el precio por viajero en 0,2299 € más IVA, mediante resolución de 3 de julio de 2009 del Gerente del CRTM. La demanda garantizada de viajeros se fijó inicialmente en 2007 con 19.324.916 y se va incrementando a lo largo de la concesión y en 2012 ascendía a 27.068.917. Semestralmente, se obtiene la diferencia entre la garantía mínima de tráfico de viajeros y el tráfico real.

2. Moncloa

El contrato para la Concesión de obra pública para la construcción, conservación y explotación de un intercambiador de transportes en Moncloa, fue adjudicado por procedimiento abierto mediante concurso y se formalizó el 1 de marzo de 2006 con la empresa Intercambiador de transportes de Moncloa, S.A. El plazo de las obras se estimó en 19 meses y la concesión para la explotación fue de 35 años. El 4 de noviembre de 2009 se firmó adenda al contrato en la que se restablece el equilibrio económico, como consecuencia de obras de interés público no incluidas en el contrato original, fundamentalmente, la construcción de un aparcamiento subterráneo, el precio inicial por viajero será de 0,2287 € más IVA. La demanda garantizada de viajeros se concreta en 57,5 millones de viajeros a lo largo de la vida de la concesión.



Semestralmente, se obtiene la diferencia entre la garantía mínima de tráfico de viajeros y el tráfico real.

3. Plaza Elíptica

El contrato para la Concesión de obra pública para la construcción, conservación y explotación de un intercambiador de transportes en la Plaza Elíptica, fue adjudicado por procedimiento abierto mediante concurso y se formalizó el 25 de mayo de 2005, con la empresa Intercambiador de transportes de Plaza Elíptica, S.A. El plazo de las obras se estimó en 17 meses y la concesión para la explotación fue de 35 años. Posteriormente, debido a las modificaciones técnicas sobre el proyecto original, se dicta resolución de 16 de enero de 2008, del Gerente del CRTM, restableciendo el equilibrio económico, determinando el precio por viajero para 2008 en 0,1999 €, más IVA. La demanda garantizada de viajeros se concreta en 32,95 millones de viajeros a lo largo de la vida de la concesión. Semestralmente, se obtiene la diferencia entre la garantía mínima de tráfico de viajeros y el tráfico real.

4. Plaza de Castilla

El contrato para la Concesión de obra pública para la construcción, conservación y explotación de un intercambiador de transportes en la Plaza de Castilla, fue adjudicado por procedimiento abierto mediante concurso se formalizó el 22 de julio de 2005, con la empresa Intercambiador de transportes de Plaza de Castilla, S.A. El plazo de las obras se estimó en 13 meses (1ª fase), 20 meses (2ª fase) y la concesión para la explotación fue para 35 años. Posteriormente, debido a las modificaciones técnicas sobre el proyecto original, se dicta resolución de 5 de junio de 2009, del Gerente del CRTM, restableciendo el equilibrio económico, determinando el precio por viajero para 2009 en 0,2780 €, más IVA. La demanda garantizada de viajeros era ascendente, a lo largo de la vida de la concesión, partiendo inicialmente de 25 millones de viajeros de interurbanos y de 23 millones de viajeros de la EMT en 2007, y para 2012, la demanda garantizada fue de 35.018.156 viajeros de interurbanos y de 32.216.704 de la EMT. Semestralmente, se obtiene la diferencia entre la garantía mínima de tráfico de viajeros y el tráfico real.

Resultados del trabajo realizado

En 2012 utilizaron los intercambiadores 24 operadores de transporte por carretera que se correspondían con 20 operadores diferentes, ya que algunos utilizaron más de un intercambiador (Autoperiferia, SA, Empresa Martin, SA y Nex Continental Holdings, SLU en dos intercambiadores y Empresa Martin, SA en tres). Las empresas tenían 26 concesiones en total. Respecto al número de viajeros, hay que decir que se trata de viajeros declarados por las propias empresas concesionarias y en todos los casos no se alcanzó la demanda garantizada. Según la información de los intercambiadores, los usuarios ascendieron a 79.053.930, destacando el de Moncloa con volumen más alto de viajeros, el 33,77% del total y el más bajo el correspondiente al intercambiador de plaza Elíptica con el 7,09%.



Cuadro III.6-2
ACTIVIDAD DE LOS INTERCABIADORES EN 2012

	Operadores	Concesiones	Usuarios	%
Avenida de América	3	3	9.443.829	11,95%
Moncloa	8	8	26.693.674	33,77%
Príncipe Pío	5	6	19.316.076	24,43%
Plaza de Castilla	6	6	17.994.795	22,76%
Plaza Elíptica	2	3	5.605.556	7,09%
TOTAL	24	26	79.053.930	100,00%

Fuente: GLIIN

Se ha comprobado el volumen de usuarios y su desviación con la demanda garantizada, así como que los importes pagados a los intercambiadores se correspondieran con los precios de contrato. En el cuadro que sigue se detallan las cifras de la muestra analizada:

Cuadro III.6-3
IMPORTES PAGADOS A LOS INTERCABIADORES EN CONCEPTO DE CANON (antes de IVA)
(en €)

	Príncipe Pío	Moncloa	Pza. Elíptica	Pza Castilla
Canon	0,244429	0,2431	0,2154	0,2955
Demanda garantizada de viajeros	27.068.917	57.500.000	32.950.000	67.234.860
Importe pagado por CRTM	Interurbanos	4.720.848,97	6.489.232,15	1.207.436,76
	EMT	136.179,71	390.291,20	253.166,49
	Resto hasta demanda	1.762.840,62	6.811.739,32	5.638.786,86
	Total	6.619.869,30	13.691.262,67	7.099.390,11
A pagar según contrato	6.616.428,31	13.978.250,00	7.097.430,00	19.867.901,13
Diferencia	3.440,99	-286.987,33	1.960,11	-0,28

Fuentes:

Canon: contrato, actualizado con IPC

Demanda garantizada de viajero, contrato. Es la demanda mínima garantizada

Interurbanos, información de los intercambiadores, en excel

EMT, de las facturas del intercambiador

Resto hasta demanda, de las facturas del intercambiador

Elaboración propia

El importe anual del canon por el intercambiador se divide en dos pagos: por los usuarios que han utilizado el intercambiador por los cuales se paga a los concesionarios de transporte y éstos pagan al intercambiador el mismo importe, y directamente al intercambiador, por los usuarios de EMT y las liquidaciones hasta la demanda garantizada. Según el contrato los pagos deberían hacerse al intercambiador, no habiéndose aportado documentación que respalde el sistema de pagos descrito más arriba.

En el cuadro anterior se reflejan las cantidades facturadas y pagadas en concepto de canon. De su análisis se han obtenido los siguientes resultados:

- Sólo se ha cuadrado el importe correspondiente al intercambiador de plaza de Castilla. En los intercambiadores de Príncipe Pío y plaza Elíptica se comprobó que



Cámara de Cuentas
Comunidad de Madrid

se había pagado de más 3.440,99 € y 1.960,11 €, respectivamente, por lo que salvo mejor justificación, debiera exigirse el reintegro de estas cantidades. Por último, del intercambiador de Moncloa, se ha detectado una diferencia de 286.987,33 €, pagada de menos.

- Respecto al IVA, incluido en los dos tipos de facturas que se han analizado, debe observarse que mientras los concesionarios interurbanos giran el tipo reducido, en las facturas emitidas por los concesionarios de los intercambiadores el tipo de IVA aplicado es el general, por lo tanto, se está pagando distinto IVA por idéntico servicio. Dada la divergencia de tratamiento fiscal aplicado procedería elevar consulta a la AEAT por el CRTM sobre el supuesto de hecho de referencia.



IV. CONCLUSIONES

1. La liquidación y las cuentas anuales del CRTM correspondientes al ejercicio 2012 fueron integradas en la Cuenta General de la CM y rendidas el 30 de julio de 2013, dentro del plazo previsto en el artículo 14.1 de la LCC.

Dichas cuentas anuales fueron fiscalizadas por esta Cámara en su informe aprobado el 30 de diciembre de 2013, por lo que procede hacer remisión al contenido del mismo. (Apartado III.1)

2. La evolución comparativa de los presupuestos de gastos y de ingresos correspondiente al período 2011-2013 muestra que, en los tres ejercicios, el presupuesto limitativo inicial se aprobó equilibradamente, disminuyendo un 12,82%, comparando el 2011 con el 2013, pasando de 1.219.714.498 € en 2011 a 1.063.398.421 € en 2013. Igualmente, el presupuesto definitivo disminuyó en mayor proporción, un 20,43%, pasando de 1.336.111.260,39 € en 2011 a 1.063.208.699,43 € en 2013.

En cuanto a la ejecución de los presupuestos de gastos e ingresos limitativos en dicho periodo, ambos disminuyeron un 19,07% y un 14,66%, respectivamente, comparando los ejercicios 2011 y 2013, si bien en 2012 hubo incremento en ambas magnitudes. En los tres ejercicios los DRRRN fueron superiores a las OORRN.

Respecto al presupuesto estimativo, en el que se registran las operaciones comerciales, los ingresos se incrementaron un 5,99%, pasando de 863.014.013,09 € en 2011 a 914.748.933,43 € en 2013, mientras que los gastos se incrementaron un 6,51%, pasando de 899.931.380,27 € en 2011 a 958.555.766,92 € en 2013. (Apartado III.2)

3. El Organismo no hace el seguimiento de proyectos financiados con fondos afectados por lo que, bajo esta premisa y teniendo en cuenta que no ha habido créditos financiados con Remanente de tesorería, agregando ambos presupuestos, limitativo y estimativo, el resultado presupuestario coincidió con el resultado presupuestario ajustado, que fue positivo en los tres ejercicios, con un incremento del 1.129,64%, pasando de 5.823.426,16 € en 2011 a 71.602.750,10 € en 2013.

En 2012 el resultado presupuestario agregado fue positivo, ascendiendo a 1.568.385,88 € de superávit. Como consecuencia de los ajustes propuestos por esta Cámara, que se detallan en el cuadro III.2-4, dicho resultado pasaría a ser de 6.027.422 € de superávit.

La evolución del remanente de tesorería también ha sido positiva a lo largo del período 2011-2013, pasando de 45.695.863,88 € en 2011 a 184.290.503,75 € en 2013, lo que supuso un incremento del 303,30%. Este incremento se debió, principalmente, al experimentado en los fondos líquidos y a una mayor disminución en las obligaciones pendientes de pago, más que a la disminución sufrida por los derechos pendientes de cobro.

En 2012, el remanente de tesorería para gastos generales asciende a 131.697.494,09 €, debiendo formularse la salvedad de que el CRTM no recoge en sus estados



contables provisiones de los saldos de dudoso cobro y la relativa al hecho de que no se ha calculado el remanente de tesorería afectado, al no hacer seguimiento de proyectos con fondos afectados. Del análisis realizado sobre las masas patrimoniales involucradas en el cálculo de dicho remanente, se han deducido ajustes en esta fiscalización por importe de 2.124.331,92 € cuyo detalle se muestra en el cuadro III.2-6, pasando de 131.697.494,09 € a 133.821.826,01 €. (Apartado III.2)

4. La gestión de las nóminas del ejercicio 2012 no se ajustó a lo establecido en la Orden de 14 de enero de 2002 de la Consejería de Hacienda, por la que se regula el procedimiento y elaboración de las nóminas del personal al servicio de la Comunidad de Madrid. (apartado III.3)

5. Resulta irregular la actuación del CRTM respecto a la formalización del contrato de arrendamiento de parte de un inmueble el 1 de agosto de 2008, dado que no da cumplimiento a lo ordenado por la Directora General de Patrimonio en el Informe de 21 de julio de 2008. En el citado informe se instaba a realizar la oportuna modificación del borrador de contrato en razón a que no es admisible la repercusión al CRTM del pago del Impuesto de Bienes Inmuebles, puesto que el sujeto pasivo es la propiedad, y además, la Comunidad de Madrid tiene suscrito, y en vigor, con la misma propiedad otro contrato de arrendamiento sobre parte del inmueble a arrendar en el que no se repercute el impuesto señalado.

En el contrato formalizado se suprimió el párrafo correspondiente, pero en la misma fecha de su firma, 1 de agosto de 2008, se formalizó un anexo a este contrato de arrendamiento, con una estipulación única, incluyendo el párrafo suprimido en el texto del contrato. Este anexo fue firmado por el director gerente del CRTM y un representante de la empresa arrendataria. (Apartado III.3)

6. La elevada ejecución en el capítulo 3 "Tasas, precios públicos y otros ingresos" del presupuesto de ingresos limitativos se debió a que la AEAT procedió a devolver el IVA de la EMT de los ejercicios 1999 y 2000, por importe de 10.606.085,84 €.

En el capítulo 4 de ingresos, se registraron las aportaciones de las administraciones consorciadas: 116.509.426,18 € de la Administración del Estado, 1.082.754.972,95 € de la Consejería de Transportes de la CM y 91.066.392,99 € del Ayuntamiento de Madrid. Respecto a este último, aunque las previsiones definitivas ascendían a 257.670.955 €, el Ayuntamiento de Madrid aportó el importe arriba citado, en consecuencia con lo dispuesto en la Ley 6/2011, de 28 de diciembre, de Medidas Fiscales y Administrativas de la Comunidad de Madrid, por la que el CRTM asumió la competencia del transporte suburbano en el municipio de Madrid a partir de enero de 2012. (Apartado III.3.1)

7. El análisis realizado de los convenios que tiene suscrito el CRTM con una serie de ayuntamientos para financiar el transporte urbano en sus municipios muestra que las aportaciones que realizan los ayuntamientos para dicho fin no tienen la naturaleza de transferencia al Organismo fiscalizado. Por tanto, dichos ingresos, que vienen registrándose en el capítulo 4 del presupuesto de ingresos del CRTM, deben presupuestarse correctamente en el capítulo 3 del presupuesto por ser más acorde con dicha naturaleza. En su ejecución y por el importe que corresponda según cada



convenio, el CRTM debe producir el oportuno cargo en los plazos previstos en los mismos y, con este soporte, registrar los derechos reconocidos oportunamente. (apartado III.3.2)

8. Hay ocho ayuntamientos que disponen de servicio urbano de transporte de viajeros con los que el CRTM no ha formalizado convenios para su financiación conjunta. De estos ayuntamientos, uno gestionaba el servicio hasta finales de julio de 2012, Pedrezuela, y otro, Torrejón de Ardoz, tiene una concesión específica de servicio de transporte urbano a cargo del CRTM. Los seis restantes son: Cercedilla, Coslada, Meco, Morata de Tajuña, Las Rozas de Madrid y San Fernando de Henares.

En estos 8 ayuntamientos, el CRTM está financiando injustificadamente la parte del coste del servicio de transporte urbano que correspondería financiar a dichos municipios si se le hubiera aplicado el mismo criterio que al resto de ayuntamientos con los que se celebran los convenios que nos ocupan.

La práctica anterior constituye una diferencia relevante en el sistema de financiación aplicado a unos y otros ayuntamientos respecto a la que no se obtenido ninguna explicación razonable, ni documentación sobre los antecedentes, circunstancias y contexto en que se han producido los hechos de referencia. Por otra parte, no ha sido posible a esta Cámara cuantificar el importe que hubiera correspondido aportar a los referidos ayuntamientos por las razones que se recogen en el informe. Ambas circunstancias han dado lugar a la correspondiente limitación al alcance en esta fiscalización. (Apartado III.3.2)

9. En la fiscalización de los gastos realizados con cargo al presupuesto estimativo en ejecución de los respectivos contratos celebrados por el CRTM con cargo a los conceptos de materias primas y otros servicios con el exterior, no se han detectado incidencias a destacar. (apartado III.4.2)

10. Los ingresos comerciales fueron fiscalizados con un alcance del 93,59% de la recaudación neta, debiendo observarse lo siguiente:

1. Las transferencias realizadas por Metro correspondientes a las ventas de 2012 coinciden, sin incidencias a destacar, con las ventas certificadas por dicha empresa. La comisión a cobrar por dicha empresa es del 3,85% del valor facial de los títulos vendidos o emitidos y la comisión facturada lo ha sido sobre las ventas netas, es decir, antes del IVA. Además se han detectado incidencias debido a errores aritméticos en la aplicación del IVA que representó en 2012 un importe, facturado de menos, de 208.604,51 €.

2. En el análisis de las ventas brutas realizadas por Logista, que en 2012 ascendieron a 288.800.197,51 €, se ha detectado que en un mes hubo diferencias significativas entre los importes contabilizados y los que figuran en la liquidación de la citada empresa debido a los errores que se detallan en el informe y que ponen de manifiesto que en contabilidad se registran los derechos sin hacer las debidas comprobaciones, lo que supone una deficiencia de control interno.

Las comisiones facturadas coincidieron con las ventas liquidadas, sobre las que se giran y por los conceptos que se determinan en el convenio de febrero de 2012



para los títulos magnéticos, así como en el contrato de agosto de 2012 para los títulos de tecnología sin contacto (TTP). (apartado III.4.1)

11. El total de viajeros liquidados de EMT en el ejercicio 2012 es de 405.228.757 y se vio reducido en un 4,78% respecto a 2011. El importe total facturado en el ejercicio 2012 es de 423.069.725,98 € (459.759.992,87 € IVA incluido) que coincide con la tarifa de equilibrio de EMT, 457.624.835,28 € (405.228.757 viajeros por 1,1293 €), minorado con el total de ingresos propios de EMT, 34.555.109,30 €. Dicho importe total es coincidente con el de las obligaciones reconocidas por reintegro de recaudación (metrobús y abono transporte) sumado al importe de la compensación tarifaria. (apartado III.5.1)

12. La documentación aportada sobre el Presupuesto de Explotación de Metro de Madrid, S.A., 2012, no suministra datos sobre la estimación de viajeros ni sobre la tarifa de equilibrio. No obstante, los resultados obtenidos ponen de manifiesto que el importe total facturado en el ejercicio 2012 por Metro es de 769.564.846,74 € (836.277.346,42 €, IVA incluido) cifra que coincide con la tarifa de equilibrio (601.551.510 viajeros por 1,2793 €) y es la suma de los importes del reintegro de recaudación y de la compensación tarifaria, observándose que es un 28,27% inferior al presupuesto aprobado. (apartado III.5.2)

13. En la aplicación del convenio sobre la compensación de los viajes realizados con abono transporte en la red de cercanías de Madrid, en 2012 se registraron, además de las compensaciones del ejercicio, regularizaciones correspondientes a los ejercicios 2010 y 2011, dado que se realizaron las liquidaciones definitivas de los mismos. La tarifa de compensación calculada por esta Cámara según los criterios de aplicación, difiere de la aplicada por el CRTM y Renfe para liquidar el convenio y ello por las causas que se detallan en el informe.

Lo anterior tiene como consecuencia que el importe de la compensación neta de los ejercicios 2010, 2011 y 2012 a RENFE excede en 882.875,51 €, 455.250,03 € y 587.623,81 €, respectivamente, del que procede según el convenio, por lo que se realizan los ajustes correspondientes. (Apartado III.5.3)

14. Respecto al transporte público regular de viajeros por carretera dependientes del CRTM, a 31 de diciembre de 2012 todas las concesiones para la prestación del servicio provenían de la convalidación de los títulos vigentes en esa fecha, acogiéndose a lo establecido en la LOTMC.

El servicio interurbano se prestó por 28 empresas distintas que explotan 30 concesiones administrativas, con un total de 468 líneas.

Se han comprobado de conformidad las liquidaciones realizadas así como su registro contable, que se divide entre el presupuesto estimativo, por los reintegros realizados al operador por la utilización en las líneas de la concesión que explota de títulos propios del CRTM (tarjeta de abono mensual y de interurbanos unificados), y la subvención o compensación tarifaria (presupuesto limitativo), que se obtiene por diferencia entre el total correspondiente a las liquidaciones realizadas y el importe registrado en el presupuesto estimativo.



El CRTM elaboró para cada concesión un Acta de Cierre de la Liquidación Definitiva del ejercicio 2012, fechadas el 25 de junio de 2014, momento en el que se procedió a la liquidación definitiva de las compensaciones económicas, dándose conformidad a los valores que forman parte de la misma, los cuales proceden de la aplicación de los procedimientos de revisión establecidos en el título concesional, de las declaraciones de la empresa operadora y de las verificaciones y correcciones que el propio CRTM.

No obstante, debe señalarse que el CRTM no realiza ningún control sobre los datos de los ingresos propios certificados por los operadores y que tienen el carácter de deducibles de las liquidaciones practicadas, observándose que los ingresos declarados han descendido de forma notable. A la vista esta debilidad, se está trabajando en la implantación de un sistema de control basado en la introducción de contadores inviolables en los sistemas de expedición de los operadores, con acceso exclusivo y remoto por parte del CRTM, capaz de proporcionar el número de viajeros transportados por servicio y la recaudación correspondiente. (Apartado III.5.4)

15. El pago del canon a las empresas concesionarias de los intercambiadores de transporte no se realiza de conformidad con los contratos suscritos con las mismas. El canon anual no se abona en su importe total por el CRTM a las empresas de referencia sino solo el importe que corresponde a los usuarios de EMT y las liquidaciones hasta la demanda garantizada. El pago de la cantidad restante se hace a los concesionarios del servicio de transporte interurbano (usuarios de los intercambiadores) y éstos pagan al intercambiador el mismo importe. No se aportó documentación que respalde el sistema de pagos de referencia.

Respecto al IVA aplicado en los dos tipos de facturas justificativas de los pagos de referencia, debe observarse que mientras los concesionarios interurbanos giran el tipo reducido, en las facturas emitidas por los concesionarios de los intercambiadores el tipo de IVA aplicado es el general, por lo tanto, se está pagando distinto IVA por idéntico servicio. (Apartado III.6)



Cámara de Cuentas
Comunidad de Madrid

V. RECOMENDACIONES

1. El CRTM debe documentar los antecedentes, circunstancias y contexto que han dado lugar a la situación detectada respecto a la no suscripción de convenios con una serie ayuntamientos recogidos en la conclusión 8. Asimismo debe cuantificar los déficits de explotación del servicio de transporte municipal en los municipios de referencia y ello con el fin de determinar el perjuicio que se ha irrogado a los fondos públicos en el periodo en que se mantiene dicha omisión. Todo ello deberá servir de base a las actuaciones que legalmente procedan, que se deberán sustanciar en el plazo más breve posible.

2. Dada la divergencia de tratamiento fiscal aplicado en los dos tipos de facturas analizadas en el área de los intercambiadores de transportes, procedería elevar consulta a la AEAT por el CRTM sobre el supuesto de hecho de referencia.



Cámara de Cuentas
Comunidad de Madrid

VI. ANEXOS



ÍNDICE DE ANEXOS

Anexo I	
ESTADO OPERATIVO	111
Anexo II	
LIQUIDACIÓN DEL PRESUPUESTO DE GASTOS	112
Anexo III	
LIQUIDACIÓN DEL PRESUPUESTO DE INGRESOS.....	113
Anexo IV	
MODIFICACIONES DE CRÉDITO	114
Anexo V	
RESULTADO PRESUPUESTARIO DEL EJERCICIO	115
Anexo VI	
REMANENTE DE TESORERÍA	116
Anexo VII	
CUADRO DE FINANCIACIÓN.....	117
Anexo VIII	
RESULTADO ECONÓMICO-PATRIMONIAL.....	118
Anexo IX	
BALANCE DE SITUACIÓN	119

CONSORCIO REGIONAL DE TRANSPORTES DE MADRID

Anexo I

2012

ESTADO OPERATIVO

(mil €)

GASTOS PRESUPUESTARIOS		IMPORTE	INGRESOS PRESUPUESTARIOS		IMPORTE
0	Deuda Pública		1	Impuestos directos	
1	Servicios de carácter general		2	Impuestos indirectos	
2	Defensa, protección civil y seguridad ciudadana		3	Tasas y otros ingresos	12.080
3	Seguridad, protección y promoción social		4	Transferencias corrientes	1.297.640
4	Producción de bienes públicos de carácter social	1.268.652	5	Ingresos patrimoniales	1.590
5	Producción de bienes públicos de carácter económico		6	Enajenación de inversiones reales	
6	Regulación económica de carácter general		7	Transferencia de capital	825
7	Regulación económica de sectores productivos		8	Activos financieros	9
9	Transferencia al sector público territorial				
TOTAL		1.268.652	TOTAL		1.312.144

CONSORCIO REGIONAL DE TRANSPORTES DE MADRID

Anexo II

2012

LIQUIDACIÓN DEL PRESUPUESTO DE GASTOS

(mil €)

Capítulos	Créditos iniciales	Modificaciones netas	Créditos definitivos	Obligaciones reconocidas	Pagos realizados	Remanentes de crédito
1- Gastos de personal	6.835	24	6.859	5.784	5.514	1.075
2- Gastos corrientes en bienes y servicios	5.466	(170)	5.296	5.228	4.827	68
3- Gastos financieros	—	—	—	—	—	—
4- Transferencias corrientes	1.270.472	367.306	1.637.778	1.256.543	1.101.603	381.235
TOTAL OPERACIONES CORRIENTES	1.282.773	367.160	1.649.933	1.267.555	1.111.944	382.378
6- Inversiones reales	1.131	—	1.131	1.083	969	48
7- Transferencias de capital	—	—	—	—	—	—
TOTAL OPERACIONES DE CAPITAL	1.131	—	1.131	1.083	969	48
8- Activos financieros	14	—	14	14	14	—
9- Pasivos financieros	—	—	—	—	—	—
TOTAL OPERACIONES FINANCIERAS	14	—	14	14	14	—
TOTAL	1.283.918	367.160	1.651.078	1.268.652	1.112.927	382.426

CONSORCIO REGIONAL DE TRANSPORTES DE MADRID

Anexo III

2012

LIQUIDACIÓN DEL PRESUPUESTO DE INGRESOS

(mil €)

Capítulos	Previsiones iniciales	Modificaciones netas	Previsiones definitivas	Derechos recon. netos	Recaudación neta
1- Impuestos directos	—	—	—	—	—
2- Impuestos indirectos	—	—	—	—	—
3- Tasas, precios públicos y otros ingresos	784	—	784	12.080	12.051
4- Transferencias corrientes	1.319.201	277.160	1.596.361	1.297.640	1.065.902
5- Ingresos patrimoniales	(37.212)	—	(37.212)	1.590	1.590
TOTAL OPERACIONES CORRIENTES	1.282.773	277.160	1.559.933	1.311.310	1.079.543
6- Enajenación de inversiones reales	—	—	—	—	—
7- Transferencias de capital	1.131	—	1.131	825	679
TOTAL OPERACIONES DE CAPITAL	1.131	—	1.131	825	679
8- Activos financieros	14	90.000	90.014	9	9
9- Pasivos financieros	—	—	—	—	—
TOTAL OPERACIONES FINANCIERAS	14	90.000	90.014	9	9
TOTAL	1.283.918	367.160	1.651.078	1.312.144	1.080.231

CONSORCIO REGIONAL DE TRANSPORTES DE MADRID

Anexo IV

2012

MODIFICACIONES DE CRÉDITO

(mil €)

Clasificación económica	Créditos extraordinarios	Suplementos de crédito	Ampliaciones de crédito	Transferencias de crédito		Incorporación de crédito	Generaciones de crédito	Modificaciones y ajustes técnicos	Otras operaciones	Total
				Positivas	Negativas					
1- Gastos de personal	—	—	—	175	(151)	—	—	—	—	24
2- Gastos corrientes en bienes y servicios	—	—	—	56	(56)	—	25	—	(195)	(170)
3- Gastos financieros	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
4- Transferencias corrientes	—	—	—	377.406	—	—	90.000	—	(100.100)	367.306
TOTAL OPERACIONES CORRIENTES	—	—	—	377.637	(207)	—	90.025	—	(100.295)	367.160
6- Inversiones reales	—	—	—	6	(6)	—	—	—	—	—
7- Transferencias de capital	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
TOTAL OPERACIONES DE CAPITAL	—	—	—	6	(6)	—	—	—	—	—
8- Activos financieros	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
9- Pasivos financieros	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
TOTAL OPERACIONES FINANCIERAS	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
TOTAL	—	—	—	377.643	(213)	—	90.025	—	(100.295)	367.160

CONSORCIO REGIONAL DE TRANSPORTES DE MADRID

Anexo V

2012

RESULTADO PRESUPUESTARIO DEL EJERCICIO

(mil €)

CONCEPTOS	DERECHOS RECONOCIDOS NETOS	OBLIGACIONES RECONOCIDAS NETAS	IMPORTE
1. (+) Operaciones no financieras	1.312.135	1.268.638	43.497
2. (+) Operaciones con activos financieros	9	14	(5)
3. (+) Operaciones comerciales	922.469	964.393	(41.924)
I RESULTADO PRESUPUESTARIO DEL EJERCICIO	2.234.613	2.233.045	1.568
II VARIACIÓN NETA DE PASIVOS FINANCIEROS	—	—	—
III SALDO PRESUPUESTARIO DEL EJERCICIO (I + II)	2.234.613	2.233.045	1.568
4. (+) Créditos gastados financiados con remanente de tesorería			—
5. (-) Desviaciones de financiación positivas en GFA			—
6. (+) Desviaciones de financiación negativas en GFA			—
SUPERÁVIT O DÉFICIT DE FINANCIACIÓN (III+4+5+6)			1.568

REMANENTE DE TESORERÍA

(mil €)

COMPONENTES	IMPORTES 2012	
1. (+) Derechos pendientes de cobro		333.826
(+) del Presupuesto corriente	231.913	
(+) de Presupuestos cerrados	12.041	
(+) de operaciones no presupuestarias	43.819	
(+) de operaciones comerciales	46.053	
(-) de dudoso cobro	—	
(-) cobros realizados pendientes de aplicación definitiva	—	
2. (-) OBLIGACIONES PENDIENTES DE PAGO		274.744
(+) del Presupuesto corriente	155.724	
(+) de Presupuestos cerrados	127	
(+) de operaciones no presupuestarias	25.035	
(+) de operaciones comerciales	93.858	
(-) pagos realizados pendientes de aplicación definitiva	—	
3. (+) FONDOS LÍQUIDOS		72.615
I. REMANENTE DE TESORERÍA AFECTADO		—
II. REMANENTE DE TESORERÍA NO AFECTADO		131.697
IV. REMANENTE DE TESORERÍA TOTAL (1-2+3 = I-II-III)		131.697

CONSORCIO REGIONAL DE TRANSPORTES DE MADRID

Anexo VII

2012

CUADRO DE FINANCIACIÓN

(mil €)

FONDOS APLICADOS		Ej. 2012	Ej. 2011	FONDOS OBTENIDOS		Ej. 2012	Ej. 2011
1. Recursos aplicados en oper. de gestión	(198.034)	220.041		1. Recursos procedentes de oper. de gestión	126.455	(16.652)	
a) Reducción de existencias	—	—		a) Ventas	59.778	55.111	
b) Aprovisionamientos	1.278	112		b) Aumento de existencias	—	—	
c) Servicios exteriores	(2.145)	6.379		c) Impuestos	—	—	
d) Tributos	—	—		d) Impuestos indirectos	—	—	
e) Gastos de personal	(321)	(243)		e) Tasas, precios públicos y contrib. especiales	—	—	
f) Prestaciones sociales	—	—		f) Transferencias y subvenciones	58.086	22	
g) Transferencias y subvenciones	(167.884)	182.752		g) Ingresos financieros	385	348	
h) Gastos financieros	—	—		h) Otros ingresos de gestión corriente	8.206	(72.133)	
i) Otras pérdidas de gestión corriente	167	(4.880)		i) Provis. aplicadas activos circulantes	—	—	
j) Dot. provisiones activos circulantes	(29.129)	35.921		2. Cobros pendientes de aplicación	(240.355)	(3.662)	
2. Pagos pendientes de aplicación	—	—		3. Incrementos directos de patrimonio	—	—	
3. Gastos de formalización de deudas	—	—		a) En adscripción	—	—	
4. Adquisiciones y otras altas de inmovilizado	(3.251)	(2.468)		b) En cesión	—	—	
a) Destinados al uso general	—	—		c) Otras aportaciones	—	—	
b) I. Inmateriales	(3.032)	(3.034)		4. Deudas a largo plazo	—	—	
c) I. Materiales	(219)	566		a) Empréstitos y pasivos análogos	—	—	
d) I. Gestionadas	—	—		b) Préstamos recibidos	—	—	
e) I. Financieras	—	—		c) Otros conceptos	—	—	
5. Disminuciones directas de patrimonio	—	—		5. Enajenación y otras bajas de inmovilizado	—	—	
a) En adscripción	—	—		a) Destinados al uso general	—	—	
b) En cesión	—	—		b) I. Inmateriales	—	—	
c) Entregado al uso general	—	—		c) I. Materiales	—	—	
6. Cancelación o traspaso a c/p de deudas a l/p	—	—		d) I. Financieras	—	—	
a) Empréstitos y otros pasivos	—	—		6. Cancelación anticipada o traspaso a c/p de l Fras.	—	—	
b) Por préstamos recibidos	—	—					
c) Otros conceptos	—	—					
7. Provisiones por riesgos y gastos	1.379	3.690					
TOTAL APLICACIONES	(199.906)	221.263		TOTAL ORÍGENES	(113.900)	(20.314)	
EXCESO DE ORÍGENES S/APLICACIONES	86.006			EXCESO DE APLICACIONES S/ORÍGENES		241.577	
(AUMENTO DE CAPITAL CIRCULANTE)	86.006			(DISMINUCIÓN DE CAPITAL CIRCULANTE)		241.577	

CONSORCIO REGIONAL DE TRANSPORTES DE MADRID

Anexo VIII

2012

RESULTADO ECONÓMICO-PATRIMONIAL

(mil €)

D E B E			H A B E R		
Descripción	Ej. 2012	Ej. 2011	Descripción	Ej. 2012	Ej. 2011
GASTOS	2.151.849	2.349.883	INGRESOS	2.235.983	2.109.528
1. Reducción de existencias PT y PC	—	—	1. Ventas y prestaciones de servicios	923.400	863.622
2. Aprovisionamientos	4.046	2.768	a) Ventas	922.469	863.014
3. Gastos de funcionamiento de los servicios y prestaciones sociales	50.536	52.835	b) Prestaciones de servicios	931	608
a) Gastos de personal	5.784	6.105	c) Devoluciones y rappels s/ ventas	—	—
b) Prestaciones sociales	—	—	2. Aumento de existencias PT y PC	—	—
c) Dotaciones para amortizaciones	4.333	4.107	3. Ingresos de gestión ordinaria	14.118	5.517
d) Variación provisiones de tráfico	—	—	a) Ingresos tributarios	—	1
e) Otros gastos de gestión	40.419	42.564	b) Reintegros	138	138
f) Gastos financieros y asimilables	—	—	c) Trabajos realizados p ^a la entidad	—	—
g) Prov. p ^a responsabilidades	—	59	d) Otros ingresos de gestión	12.390	4.174
h) Diferencias negativas de cambio	—	—	e) Ingresos de participaciones en capital	—	—
4. Transferencias y subvenciones	2.030.339	2.198.223	f) Ingresos otros valores neg. y créd. act. In	—	—
a) Transferencias corrientes	156.207	148.846	g) Otros intereses e ingresos asimilados	1.590	1.204
b) Subvenciones corrientes	1.874.132	2.049.377	h) Diferencias positivas de cambio	—	—
c) Transferencias de capital	—	—	4. Transferencias y subvenciones	1.298.465	1.240.379
d) Subvenciones de capital	—	—	a) Transferencias corrientes	—	—
5. Pérdidas y gastos extraordinarios	66.928	96.057	b) Subvenciones corrientes	1.297.640	1.238.707
a) Pérdidas procedentes de inmovlizado	—	—	c) Transferencias de capital	—	—
b) Pérdidas operaciones endeudamiento	—	—	d) Subvenciones de capital	825	1.672
c) Gastos extraordinarios	—	5	5. Pérdidas y gastos extraordinarios	—	10
d) Gastos y pérdidas de otros ejercicios	66.928	96.052	a) Beneficios procedentes de inmovlizado	—	—
AHORRO	84.134		b) Beneficios operaciones endeudamiento	—	—
			c) Ingresos extraordinarios	—	—
			d) Ingresos y pérdidas de otros ejercicios	—	10
			DESAHORRO		240.355
TOTAL GENERAL	2.235.983	2.349.883	TOTAL GENERAL	2.235.983	2.349.883

CONSORCIO REGIONAL DE TRANSPORTES DE MADRID

Anexo IX

2012

BALANCE DE SITUACIÓN

(mil €)

ACTIVO	2012	2011	PASIVO	2012	2011
Inmovilizado	36.814	40.066	Fondos propios	168.490	84.356
Inversiones destinadas al uso general	—	—	Patrimonio	—	—
Inmovilizaciones inmateriales	33.376	36.408	Reservas	—	—
Inmovilizaciones materiales	3.438	3.658	Resultados de ejercicios anteriores	84.356	324.711
Inversiones gestionadas	—	—	Resultados del ejercicio	84.134	(240.355)
Inversiones financieras permanentes	—	—			
Gastos a distribuir en varios ejercicios	—	—	Provisiones para riesgos y gastos	14	1.393
			Acreeedores a largo plazo	—	—
Activo Circulante	411.358	395.375	Acreeedores a corto plazo	279.668	349.692
Existencias	—	—			
Deudores	338.723	322.318			
Inversiones financieras temporales	20	16			
Tesorería	72.615	73.041			
Ajustes por periodificación	—	—			
TOTAL ACTIVO	448.172	435.441	TOTAL PASIVO	448.172	435.441