



Cámara de Cuentas
Comunidad de Madrid

**INFORME DE FISCALIZACIÓN DE LAS
TRANSFERENCIAS CORRIENTES Y DE CAPITAL
ASIGNADAS AL TRANSPORTE EN LA COMUNIDAD
DE MADRID. Ejercicio 2005**

**Aprobado por Acuerdo del Consejo de
la Cámara de Cuentas de 28 de diciembre de 2006**



INDICE

I. INTRODUCCIÓN.....	1
I.1. Presentación	1
I.2. El sistema de transporte en la Comunidad de Madrid.	1
I.3. Ámbito de la fiscalización	3
I.4. Objetivos y alcance de la fiscalización	3
I.5. Tratamiento de Alegaciones	4
II. CONCLUSIONES.....	5
III. RESULTADOS DE LA FISCALIZACIÓN	11
III.1. Transferencias para la financiación del transporte público regular de viajeros.12	
<i>III.1.1.- Origen de los fondos</i>	15
<i>III.1.2.- Aplicación de los fondos</i>	18
III.2. Transferencias para la construcción, y conservación de carreteras.	39
<i>III.2.1. Características principales de los contratos de concesión.</i>	40
<i>III.2.2. Pliegos de cláusulas administrativas particulares y de condiciones particulares técnicas y económicas. Contratos.</i>	41
<i>III.2.3. Gestión y control interno</i>	44
<i>III.2.4. Coste de las concesiones.</i>	45
<i>III.2.5. Procesos de reequilibrio económico financiero</i>	46
III.3. Otras Transferencias. Control y gestión del transporte.....	50
IV. ANEXOS.....	51



Cámara de Cuentas
Comunidad de Madrid

ABREVIATURAS

AIE	Agrupación de interés económico
EMT	Empresa Municipal de Transportes
IGAE	Intervención General de la Administración del Estado
IPC	Índice de precios al consumo
IVA	Impuesto sobre el Valor Añadido
RGLCAP	Reglamento General de la Ley de Contratos de las Administraciones Públicas
SA	Sociedad Anónima
SAU	Sociedad Anónima Unipersonal
SEC 95	Sistema Europeo de Cuentas
TFM	Transportes Ferroviarios de Madrid A.I.E.
TRLCAP	Texto Refundido de la Ley de Contratos de las Administraciones Públicas
PCAP	Pliegos de cláusulas administrativas particulares
PCPTE	Pliegos de condiciones particulares técnicas y económicas



I. INTRODUCCIÓN

I.1. Presentación

El artículo 44 del Estatuto de Autonomía, aprobado por Ley Orgánica 3/1983, de 25 de febrero, conforme a la redacción introducida por la Ley Orgánica 5/1998, de 7 de julio, dispone que el control económico y presupuestario de la Comunidad de Madrid se ejercerá por la Cámara de Cuentas, sin perjuicio del que corresponda al Tribunal de Cuentas, de acuerdo con lo establecido en los artículos 136 y 153.d) de la Constitución.

De conformidad con lo establecido en el artículo 10.1 de la Ley 11/1999, de 29 de abril, la Cámara de Cuentas de la Comunidad de Madrid acordó la realización de esta fiscalización y la incluyó en el Programa de Fiscalizaciones para el presente ejercicio, aprobado por el Consejo en sesión celebrada el día 26 de enero de 2006.

I.2. El sistema de transporte en la Comunidad de Madrid.

El sistema de transporte de un área geográfica es determinante para la eficiencia de su sistema productivo y para la calidad de vida de sus ciudadanos. En la Comunidad de Madrid el sistema de transporte se articula a través de las redes de Metro y de ferrocarril de Cercanías, para el transporte colectivo público de viajeros, y de la red de infraestructuras de superficie, utilizadas para el transporte público y privado de viajeros y para la distribución de mercancías.

La coordinación de la gestión del transporte público regular de viajeros en la Comunidad se realiza a través del Consorcio Regional de Transportes, Organismo Autónomo de carácter mercantil creado por Ley 5/1985, de 16 de mayo, modificada parcialmente por la Ley 6/2002, que articula la cooperación y participación de la Comunidad de Madrid y de los Ayuntamientos de su ámbito territorial en la gestión conjunta del servicio.

En el año 2005 la construcción de infraestructuras de superficie para el transporte en el ámbito territorial de la Comunidad corresponde a la Consejería de Transportes e Infraestructuras, mientras que las ampliaciones de la red de Metro las ha realizado el ente público MINTRA y la conservación y mantenimiento de la red existente la empresa pública Metro, S.A.U., que es la encargada de la gestión de este servicio.

Los créditos relacionados con el transporte, consolidados para la Administración General de la Comunidad de Madrid, Consejería de Transportes e Infraestructuras, el organismo autónomo Consorcio Regional de Transportes, el ente público MINTRA y la empresa Metro, S.A.U., en los Presupuestos Generales del ejercicio 2005, alcanzaron unas dotaciones iniciales de 3.424,7 millones de euros, esto es un 19,6% del total de créditos consolidados de la Comunidad de Madrid. Su distribución por capítulos es la siguiente:



Cuadro I.1. Créditos asignados al transporte. Presupuestos consolidados de la Comunidad de Madrid. Ejercicio 2005

Millones de euros

Capítulos	Sección 14		MINTRA	Metro	Total	Total Com. Madrid	% sobre CM
	Consejería	CRT					
1.-G. Personal	20,50	5,54	2,94	251,8	280,78	5.901,19	4,8
2.-G. Bienes y servicios	4,83	13,31	4,5	376,38	399,02	3.290,92	12,1
3.-G. Financieros			116,02	7,59	123,61	414,57	29,8
4.-Transferencias corrientes	80,02	682,52			762,54	3.648,03	20,9
Total Operaciones Corrientes	105,35	701,37	123,46	635,77	1.565,95	13.254,71	11,8
6.-Inversiones Reales	162,05	0,37	1.303,66	237,26	1.703,34	3.002,90	56,7
7.-Transferencias de Capital	1,10	39,11			40,21	585,96	6,9
Total Operaciones de Capital	163,15	39,48	1.303,66	237,26	1.743,55	3.588,86	48,6
8. Activos Financieros	0,18				0,18	80,18	0,2
9. Pasivos Financieros			100,89	14,11	115,00	547,91	21,0
Total Operaciones Financieras	0,18		100,89	14,11	115,18	628,09	18,3
TOTAL CONSOLIDADO	268,68	740,85	1.528,01	887,14	3.424,68	17.471,66	19,6

La financiación por la Comunidad de Madrid del sistema de transporte en su ámbito territorial figura en la sección 14.- Transportes e Infraestructuras de sus Presupuestos Generales. Mediante estos créditos se conceden ayudas a la gestión del transporte colectivo público de viajeros y se financia la construcción, mantenimiento y explotación de infraestructuras, así como la adquisición de material de transporte. Las ayudas a la gestión del transporte público regular de viajeros se conceden con cargo al capítulo 4.- Transferencias corrientes. La construcción de infraestructuras se realiza directamente con el capítulo 6.-Inversiones y también con el capítulo 4.-Transferencias corrientes, con el que se financia la gratuidad del peaje, también denominada peaje en sombra, como resultado de la contratación de determinadas infraestructuras a través de sistemas de colaboración público-privados. Con cargo al capítulo 7.- Transferencias de capital se financia la adquisición de material de transporte y de otro material para el mantenimiento de las infraestructuras existentes.

En los créditos asignados a la sección 14 de los Presupuestos consolidados, las transferencias corrientes constituyen el 94,5% del total de operaciones corrientes y las transferencias de capital el 19,8% de las operaciones de capital. Por otra parte, a la sección 14 están asignados el 20,9% del total de créditos para transferencias corrientes en la Comunidad de Madrid en el ejercicio 2005.



I.3. Ámbito de la fiscalización

De acuerdo con las directrices técnicas de esta fiscalización, aprobadas por el Consejo de la Cámara de Cuentas el día 19 de abril de 2006, el ámbito de esta fiscalización se circunscribe a las transferencias asociadas al transporte en la Comunidad de Madrid.

Los programas a los que están asignadas estas transferencias son:

Programas gestionados por la Consejería de Transportes e Infraestructuras.

400.- *Dirección y gestión administrativa*, en el que figuran las transferencias corrientes y de capital concedidas por la Consejería de Transportes e Infraestructuras al Consorcio Regional de Transportes para financiar sus gastos generales y su actividad como coordinador del transporte colectivo público de viajeros en la Comunidad de Madrid. Se trata, pues, de transferencias internas que desaparecerían a la hora de analizar los Presupuestos consolidados.

405.- *Construcción y conservación de carreteras*, en el que se recogen las transferencias corrientes concedidas por la citada Consejería para la gratuidad del peaje de la nueva carretera M-45 y de la duplicación de calzada de las carreteras M-511 y M-501 entre la M-40 y la M-522.

406.- *Control y gestión del transporte*, en el que figuran transferencias corrientes y de capital concedidas por la Consejería de Transportes e Infraestructuras para financiar actividades formativas o la incorporación de la mujer a empresas de transporte y para programas de modernización de empresas de transporte o adaptación de vehículos a personas discapacitadas.

Programa gestionado por el Consorcio Regional de Transportes.

490.- *Programación y desarrollo del transporte*, en el que están registradas las transferencias corrientes y de capital concedidas por el Consorcio Regional de Transportes para financiar el transporte público regular de viajeros en la Comunidad de Madrid.

I.4. Objetivos y alcance de la fiscalización

De conformidad con lo dispuesto en el artículo 4.1 de la Ley de la Cámara de Cuentas y de acuerdo con las Directrices Técnicas aprobadas por el Consejo con fecha 19 de abril de 2006, se han establecido los siguientes objetivos:

1. Evaluar los procedimientos de gestión y el control interno aplicados para la determinación de las transferencias realizadas.
2. Verificar el cumplimiento de la legalidad y la utilización racional de los recursos en la gestión de los fondos públicos asignados.
3. Comprobar que el reflejo contable de las transferencias está de acuerdo con los principios y normas que le son de aplicación.



Cámara de Cuentas
Comunidad de Madrid

I.5. Tratamiento de Alegaciones

Los resultados obtenidos de las pruebas realizadas para el análisis de las transferencias corrientes y de capital asignadas al transporte en la Comunidad de Madrid en el ejercicio 2005 se trasladaron, con fecha 3 de octubre de 2006, a la Consejería de Transportes e Infraestructuras para que, según lo dispuesto en el artículo 12 de la Ley 11/99, de 29 de abril, de la Cámara de Cuentas de la Comunidad de Madrid, los interesados pudieran realizar las alegaciones y aportar los documentos que entiendan pertinentes en relación con la fiscalización realizada.

Todas las alegaciones formuladas han sido analizadas y valoradas detenidamente, suprimiéndose o modificándose el texto cuando así se ha estimado conveniente. En otras ocasiones el texto inicial no se ha alterado por entender que las alegaciones remitidas son meras explicaciones que confirman la situación descrita en el Informe, o porque no se comparten la exposición o los juicios en ellas vertidos, o 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.



II. CONCLUSIONES

Las principales conclusiones obtenidas de esta fiscalización son las que se relacionan a continuación:

1. Las transferencias asignadas al transporte en los Presupuestos Generales de la Comunidad de Madrid se dirigen a tres objetivos: la financiación del transporte público regular de viajeros; la financiación de la construcción y conservación de carreteras; y la implementación de determinadas políticas en el sector.
2. En el ejercicio 2005 las obligaciones reconocidas netas asignadas al transporte alcanzan un importe de 1.677.373 miles de euros que pasan a ser 1.053.170 miles si se consolidan las transferencias internas entre la Consejería de Transportes e Infraestructuras y el organismo autónomo Consorcio Regional de Transportes (apartado III y anexo 1).

Transferencias para la financiación del transporte público regular de viajeros (apartado III.1).

3. La financiación de las actividades de coordinación del transporte público regular de viajeros y del funcionamiento del Consorcio Regional de Transportes proviene de la venta de los títulos de transporte, de los que es titular el Organismo, y de transferencias de la Consejería de Transportes e Infraestructuras de la Comunidad de Madrid, del Ayuntamiento de Madrid, de la Administración General del Estado y otras (apartado III.1.1).
4. En el ejercicio 2005 los derechos reconocidos por el Consorcio por la venta de los títulos de transporte alcanzan un importe de 696.733 miles de euros, que se registran en el presupuesto estimativo y se reintegran en su totalidad a los operadores del transporte, y las aportaciones de las Administraciones Públicas han sido de 974.109 miles, que figuran en el presupuesto limitativo. De estas últimas, el 61% procede de la Administración General de la Comunidad de Madrid, el 23% del Ayuntamiento de Madrid, el 15% de la Administración General del Estado y el 1% residual de otros Ayuntamientos de la Comunidad de Madrid, de la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha y de la Comunidad Europea. Del análisis de estas aportaciones se desprende que:
 - Existe una diferencia entre los derechos reconocidos netos por el Consorcio por transferencias corrientes y las obligaciones reconocidas netas por las Administraciones concedentes que corresponden al IVA aplicable a las compensaciones tarifarias que, de acuerdo con las normas de contabilidad, se registra correctamente en cuentas extrapresupuestarias.
 - Las aportaciones de los Ayuntamientos tienen por objeto participar en la financiación del déficit de explotación de las empresas que prestan el servicio de transporte público regular de viajeros en sus localidades. Sin embargo, no siempre coinciden los importes del déficit que figuran en los Convenios suscritos por el Consorcio con dichas empresas con el recogido en los Convenios celebrados por el Organismo con los Ayuntamientos donde prestan el servicio, ni tampoco existe un criterio uniforme en el porcentaje



Cámara de Cuentas
Comunidad de Madrid

de déficit que corresponde financiar a cada Ayuntamiento (apartado III.1.1).

5. Con los fondos obtenidos, el Consorcio Regional de Transportes a su vez concede transferencias corrientes y de capital a los operadores del transporte público regular de viajeros de la Comunidad de Madrid (Metro de Madrid, S.A.U., Empresa Municipal de Transportes, S.A., Unidad de negocios Cercanías de la empresa Renfe y operadores privados) con los siguientes objetivos:
 - Compensar a los operadores por la diferencia existente entre las tarifas abonadas por los viajeros y las tarifas con las que se cubrirían los costes de la prestación del servicio.
 - Financiar inversiones de los operadores Metro de Madrid, S.A.U. (en adelante Metro) y Empresa Municipal de Transportes, S.A. (en adelante EMT), así como determinadas inversiones de los operadores privados.
 - Financiar otros gastos relacionados con el sistema de transporte público regular de viajeros.

El importe total de las obligaciones reconocidas por transferencias corrientes y de capital por el Consorcio en el año 2005 es de 982.722 miles de euros (apartado III.1.2).

6. De las transferencias concedidas por el Consorcio, 614.902 miles de euros (el 63%) van dirigidos a la compensación tarifaria a los operadores del transporte público regular de viajeros de la Comunidad. Se han analizado los procedimientos para la determinación del importe de estas transferencias a los distintos operadores, así como el control que realiza el Consorcio de las variables de las que dependen (la demanda de viajes y los costes a cubrir) sin que se hayan encontrado deficiencias significativas (apartado III.1.2.a).
7. Como compensación tarifaria a operadores privados figura también el importe abonado a la Agrupación de interés económico denominada "Intercambiador de transportes Avenida de América, AIE", adjudicataria del contrato de concesión de obra pública para la redacción de proyecto, ejecución de obra y gestión del servicio público de explotación del intercambiador de transportes y los aparcamientos de residentes y de rotación de Avenida de América (apartado III.1.2.a.3).

Del análisis del contrato de concesión y del importe abonado se deduce que:

- No resulta correcta su imputación presupuestaria como compensación tarifaria ya que se trata de una aportación que no va asociada a las tarifas abonadas por los usuarios.
- La demanda estimada de viajeros en el contrato original y sus actualizaciones anuales está muy por encima de los viajeros reales, en especial de los que corresponden a líneas privadas. Esta incorrecta previsión, unida al hecho de que el Consorcio se haya comprometido a garantizar un número mínimo de viajeros anual, da lugar a que el



Organismo deba hacer frente cada ejercicio a compensaciones por una demanda que le es ajena.

8. Entre las transferencias concedidas por el Consorcio figura un importe de 12.007 miles de euros, que corresponden a la aportación del ejercicio 2005 a la sociedad Transportes Ferroviarios de Madrid, S.A. (TFM), adjudicataria del "Contrato de concesión de obra pública para la redacción del proyecto de ejecución de obra y gestión del servicio público de explotación de la línea ferroviaria de transporte público de viajeros, con infraestructura propia entre Madrid y los municipios de Rivas-Vaciamadrid y Arganda del Rey". Los aspectos más significativos de esta concesión son (apartado III.1.2.d):
 - La Comunidad de Madrid no ha aportado un estudio previo en el que se recojan el coste de la inversión, el sistema de financiación propuesto ni la justificación del sistema elegido.
 - El contrato prevé una inversión inicial y una complementaria a realizar cuando la demanda real de viajes adquiera un determinado nivel; asimismo, estipula que la Sociedad concesionaria tiene derecho a mantener el equilibrio económico de la concesión si se aprueban modificaciones al proyecto a instancias de la Administración. Aunque la demanda no había llegado al nivel previsto a fin del ejercicio 2005, TFM ha ejecutado parte de las obras complementarias a instancias de la Comunidad. Estas obras no han dado lugar a alteración de las condiciones económicas del contrato, pero han sido abonadas por la Comunidad con cargo a sus Presupuestos.
 - Los bienes y derechos expropiados que queden afectos a la concesión se incorporan al dominio público de la Comunidad de Madrid desde su ocupación y pago, sin perjuicio de que el pago esté íntegramente a cargo de la Sociedad concesionaria. En las fechas de elaboración de este informe el coste de las expropiaciones ha ascendido a 4.400 miles de euros, que han sido abonados por la Sociedad concesionaria, pero no consta que los bienes y derechos expropiados hayan sido escriturados a nombre de la Comunidad de Madrid.
 - La inversión total realizada por TFM en esta infraestructura hasta el 31 de diciembre de 2005 asciende a 131.861 miles de euros, IVA incluido (113.674 miles sin IVA). El plazo de la concesión finaliza el 31 de diciembre del año 2029, fecha en la que revertirán a la Comunidad de Madrid la totalidad de las obras, instalaciones y material móvil. En el Pliego de condiciones particulares se estipulan las infracciones que pueden dar lugar a la imposición de sanciones, pero no se ha acreditado a esta Cámara la realización de controles de calidad por la Comunidad de Madrid.
 - La financiación de la redacción del proyecto, ejecución de las obras, puesta en servicio, explotación y mantenimiento del ferrocarril es a cargo del concesionario. La contraprestación consiste:



- En una aportación de la Comunidad de Madrid, que hará efectiva el Consorcio y que depende del número de viajeros que utilicen el tren, con unos límites máximos. La aportación del Consorcio a TFM (IVA incluido) desde la puesta en funcionamiento de la línea ferroviaria en 1999 hasta el 31 de diciembre de 2005 asciende a 59.932 miles de euros, inferior en 29.240 miles al límite máximo previsto en el Acuerdo de Consejo de Gobierno de 13 de marzo de 1997, en el que se aprueba el programa de actuación para la financiación del sistema de compensación al concesionario. La razón es que el número de viajes reales ha sido inferior al estimado para este mismo periodo en 17.008.875 viajes, lo que indica que las previsiones iniciales de demanda para esta infraestructura estaban sobrevaloradas. Este hecho, sin embargo, no ha supuesto hasta la fecha de elaboración de este informe un mayor coste de la infraestructura para la Administración que, como se ha dicho, ha abonado un importe inferior al previsto, lo que indica que el riesgo de demanda ha sido asumido de forma sustancial por la sociedad concesionaria.
 - En la explotación del servicio, que se concreta en el cobro de tarifas a los usuarios y una compensación tarifaria abonada por el Consorcio en los mismos términos que al resto de los operadores del transporte público regular de viajeros. Esta compensación ha sido de 7.239 miles de euros en el ejercicio 2005 y ha alcanzado el importe de 34.019 miles en el periodo 1999-2005.
9. El Consorcio ha reconocido obligaciones por transferencias de capital a la empresa Metro, por importe de 308.587 miles de euros, y a la EMT por 30.525 miles para financiar inversiones en las dos operadoras, de acuerdo con lo previsto en los Acuerdos Marco suscritos por el Organismo con ambas en el ejercicio 2003 (apartado III.1.2.e).

La determinación de las subvenciones depende de las inversiones a financiar, a las que se deducen los recursos propios que cada operadora aplica a estas inversiones. No existe un criterio uniforme en relación con los recursos propios que son aplicados a inversiones, aunque en el Convenio suscrito en el año 1994 por el Consorcio con la EMT se concreta que se destinarán a inversiones "las amortizaciones, deducidos los ingresos por subvención de capital".

Transferencias para la construcción, y conservación de carreteras (apartado III.2).

10. Entre las transferencias asignadas al transporte en la Comunidad de Madrid figuran las concedidas para gratuidad del peaje de las carreteras M-45 y M-511 y M-501 cuyas obligaciones reconocidas en el ejercicio 2005 alcanzan el importe de 70.227 miles de euros, con un nivel de ejecución del 99%. La gratuidad del peaje, o *peaje en sombra*, consiste en un canon o subvención periódica que la Administración abona durante un tiempo determinado a la Sociedad adjudicataria del contrato de concesión de la construcción,



mantenimiento y explotación de determinadas infraestructuras públicas, canon cuyo importe depende de la utilización de las infraestructuras por los ciudadanos (apartado III.2).

11. La contratación de la concesión de obra pública de redacción de proyecto, construcción conservación y gestión del servicio público de la nueva carretera M-45, dividida en tres tramos, fue adjudicada mediante procedimiento negociado a tres Sociedades, al haberse declarado desierto el concurso convocado previamente. La concesión de la redacción de proyecto, construcción conservación y gestión del servicio público de la duplicación de calzada de las carreteras M-511 y M-501 fue adjudicada por concurso (apartado III.2.1).
12. Estos contratos se caracterizan porque la Sociedad concesionaria debe asumir, en proporción sustancial, los riesgos asociados a la construcción, mantenimiento y explotación de las infraestructuras. Por su parte, la Administración contratante se compromete a garantizar el mantenimiento del equilibrio económico del contrato en los términos que fueron considerados para su adjudicación, siempre que se rompa por decisiones de la propia Administración, por causas de fuerza mayor o en los supuestos que se establezcan en los propios contratos (apartado III.2.1).
13. Del análisis de los procedimientos y de los pliegos de cláusulas administrativas particulares y de condiciones particulares técnicas y económicas que regulan estas concesiones, así como de su ejecución, se deduce lo siguiente (apartado III.2.2):
 - La Comunidad de Madrid no ha aportado un estudio previo de viabilidad, en el que se recojan el coste de la inversión a realizar y el sistema de financiación propuesto, así como la justificación de la procedencia del sistema elegido.
 - No se concretan en los pliegos todos los supuestos de modificaciones en las condiciones de la concesión que dan lugar al derecho al mantenimiento del equilibrio económico de la concesión.
 - Los bienes y derechos expropiados para estas infraestructuras se incorporan al dominio público de la Comunidad de Madrid. La gestión y pago de las indemnizaciones por las expropiaciones son a cargo de la Sociedad concesionaria, pero tienen un límite a partir del cual la Sociedad tiene derecho al restablecimiento del equilibrio económico del contrato. En la fecha de elaboración del presente informe los bienes y derechos expropiados no habían sido aun escriturados a nombre de la Comunidad de Madrid ni incluidos en su inventario por estar pendientes de resolución varios expedientes de fincas expropiadas.
 - Las estimaciones de tráfico en los pliegos han resultado ser muy inferiores al tráfico real, razón por la cual los derechos de cobro anuales de los concesionarios generados por el tráfico real han superado los límites máximos previstos en los contratos. Por esta razón las subvenciones



Cámara de Cuentas
Comunidad de Madrid

abonadas corresponden siempre a dichos límites máximos que, además, son acumulativos de forma que, si en un ejercicio no se llegara a ellos por producirse un menor volumen de tráfico, la cantidad restante se añade a la subvención de los años siguientes.

- Las Sociedades concesionarias asumen las obligaciones inherentes a la conservación, explotación y vigilancia de las carreteras, y su cumplimiento es controlado por la Consejería de Transportes e Infraestructuras. Asimismo, se ha establecido en los pliegos un sistema de incentivos y penalizaciones relacionados con la accidentalidad, para lo que la Consejería ha establecido mecanismos de control, aunque los resultados de estos últimos controles no han afectado a las subvenciones abonadas a las Sociedades.
14. Los pliegos de concesión para nuevas infraestructuras elaborados por la Consejería de Transportes e Infraestructuras en enero de 2005 corrigen en gran medida las deficiencias señaladas, de forma que trasladan a las Sociedades concesionarias la mayor parte de los riesgos del contrato de acuerdo con los criterios establecidos por el SEC95 en la interpretación que EUROSTAT ha realizado de ellos (apartado III.2.2).
 15. Del análisis de los procedimientos y controles establecidos por la Consejería de Transportes e Infraestructuras para el seguimiento de las condiciones económicas de las concesiones es de destacar lo siguiente (apartado III.2.3):
 - El gasto comprometido en estas contrataciones ha sido fiscalizado y los compromisos de gasto para ejercicios futuros están correctamente registrados en contabilidad presupuestaria.
 16. Las subvenciones totales de la Comunidad de Madrid a las sociedades concesionarias, durante el periodo de la concesión, se han incrementado en todas las concesiones en proporción superior en, al menos, un 18% al aumento del coste total de las infraestructuras. Además, los importes finales podrían resultar incrementados durante el periodo de la concesión por las cantidades reclamadas por expropiaciones pendientes de resolver (apartado III.2.4).

Otras transferencias (apartado III.3).

17. Por último, se han reconocido obligaciones por transferencias por importe de 611 miles de euros para determinadas actuaciones en el sector del transporte, reguladas por Ordenes de la Consejería de Transportes e Infraestructuras, cuyo grado de ejecución ha sido del 48% y cuyos procedimientos de gestión y control interno no han sido objeto de análisis debido a su escasa cuantía.



III. RESULTADOS DE LA FISCALIZACIÓN

De la liquidación de los Presupuestos Generales de la Comunidad de Madrid para el año 2005 se deduce que las obligaciones reconocidas netas por transferencias asociadas al transporte en esta Comunidad alcanzan 1.677.373 miles de euros, que se transforman en 1.053.560 miles si se consolidan los importes de los programas gestionados por la Consejería de Infraestructuras y Transportes y por su organismo autónomo, el Consorcio Regional de Transportes, de acuerdo con lo que se observa en el cuadro siguiente y en el anexo 1.

Cuadro III.1. Ejecución de las transferencias asignadas al transporte en la Comunidad de Madrid. Año 2005

(miles de euros)

Programa y órgano responsable	Obligaciones reconocidas netas	Trasferencias Internas	Obligaciones consolidadas
400.- Dirección Gestión Administrativa. Responsable :Secretaria General	623.813	Todo el volumen se trasfiere al Consorcio -623.813	0
405.- Construcción conservación de carreteras. Responsable : D. General de Carreteras	70.227		70.227
406.- Control y gestión del transporte. Responsable : D. General de transporte	611		611
490.- Programación y desarrollo del transporte Responsable : Consorcio	982.722		982.722
TOTAL	1.677.373	-623.813	1.053.560

En el programa *Dirección y gestión administrativa*, que recoge las transferencias concedidas por la Administración de la Comunidad de Madrid al Consorcio Regional de Transportes, se han contraído obligaciones por importe de 623.813 miles de euros.

En el programa *Construcción y conservación de carreteras*, en el que se recogen las transferencias para la gratuidad del peaje de las carreteras M-45 y M-511- M-501, con unos créditos definitivos de 71.079 miles de euros, superiores en 1.858 miles a los iniciales, se han contraído obligaciones por importe de 70.227 miles.

En el programa *Control y gestión del transporte*, en el que figuran transferencias para el fomento de determinadas políticas de transporte, frente a unos créditos definitivos de 1.270 miles de euros, se han reconocido obligaciones por 611 miles, lo que supone un nivel de ejecución del 48%.

Por último, el programa *Programación y desarrollo del transporte*, gestionado por el Consorcio Regional de Transportes, recoge las transferencias dirigidas a la promoción y coordinación del transporte público regular de viajeros en la Comunidad de Madrid. Las obligaciones reconocidas por transferencias corrientes y de capital en este programa ascienden a 982.722 miles de euros que, frente a unos créditos definitivos de 1.031.616 miles, superiores en 98.953 miles a los iniciales, suponen un grado de ejecución del 95%.



Cámara de Cuentas Comunidad de Madrid

En lo que respecta a su evolución respecto al ejercicio anterior, que figura en el anexo 2, las obligaciones reconocidas se han incrementado en un 27% en el programa *Programación y desarrollo del transporte* y un 16% en el de *Dirección y gestión administrativa*, mientras que han disminuido en un 19% en el programa *Construcción y conservación de carreteras*. Los mayores aumentos en ambos programas se producen en las transferencias de capital concedidas por el Consorcio para financiar inversiones a las empresas Metro de Madrid, S.A.U. y Empresa Municipal de Transportes, S.A. y en las recibidas por el Consorcio de la Comunidad de Madrid para poder conceder las anteriores. La disminución en el programa *Construcción y conservación de carreteras* tiene su origen en la concesión en el ejercicio 2004 de una subvención directa por importe de 27.223 miles de euros a la Sociedad concesionaria del tramo I de la carretera M-45.

Para el análisis de las transferencias asignadas al transporte en la Comunidad de Madrid, su gestión y su registro contable se han clasificado en tres grupos, de acuerdo con su naturaleza.

El primero lo constituyen las transferencias para la financiación del transporte público regular de viajeros que figuran en el programa *Programación y desarrollo del transporte* que, a su vez, es financiado en parte con el programa *Dirección y gestión administrativa*, por lo que se analizan ambos conjuntamente.

El segundo grupo son las transferencias registradas en el programa *Construcción y conservación de carreteras*.

Por último, se relacionan otras transferencias, recogidas en el programa *Control y gestión del transporte*, aunque dada su escasa cuantía, el análisis se ha limitado a la legalidad de su concesión.

III.1. Transferencias para la financiación del transporte público regular de viajeros.

Las transferencias asignadas al programa 400.-*Dirección y Gestión administrativa* tienen como finalidad contribuir a la financiación por la Administración de la Comunidad de Madrid de las actividades y del funcionamiento del Consorcio Regional de Transportes (en adelante Consorcio).

La financiación de este Organismo proviene de los ingresos obtenidos por los títulos de transporte adquiridos por los usuarios y de las aportaciones realizadas por la Administración de la Comunidad de Madrid, el Ayuntamiento de Madrid, la Administración del Estado y otras Corporaciones Locales y Comunidades Autónomas.

Con cargo a estos ingresos el Consorcio financia a los operadores públicos y privados del transporte público regular de viajeros de la Comunidad de Madrid mediante las transferencias corrientes y de capital asignadas al programa 490.-*Programación y desarrollo del transporte*, que concede a los operadores con los siguientes objetivos:

- Compensar la diferencia existente entre las tarifas abonadas por los viajeros y las tarifas que cubrirían los costes de la prestación del servicio por los operadores del transporte.



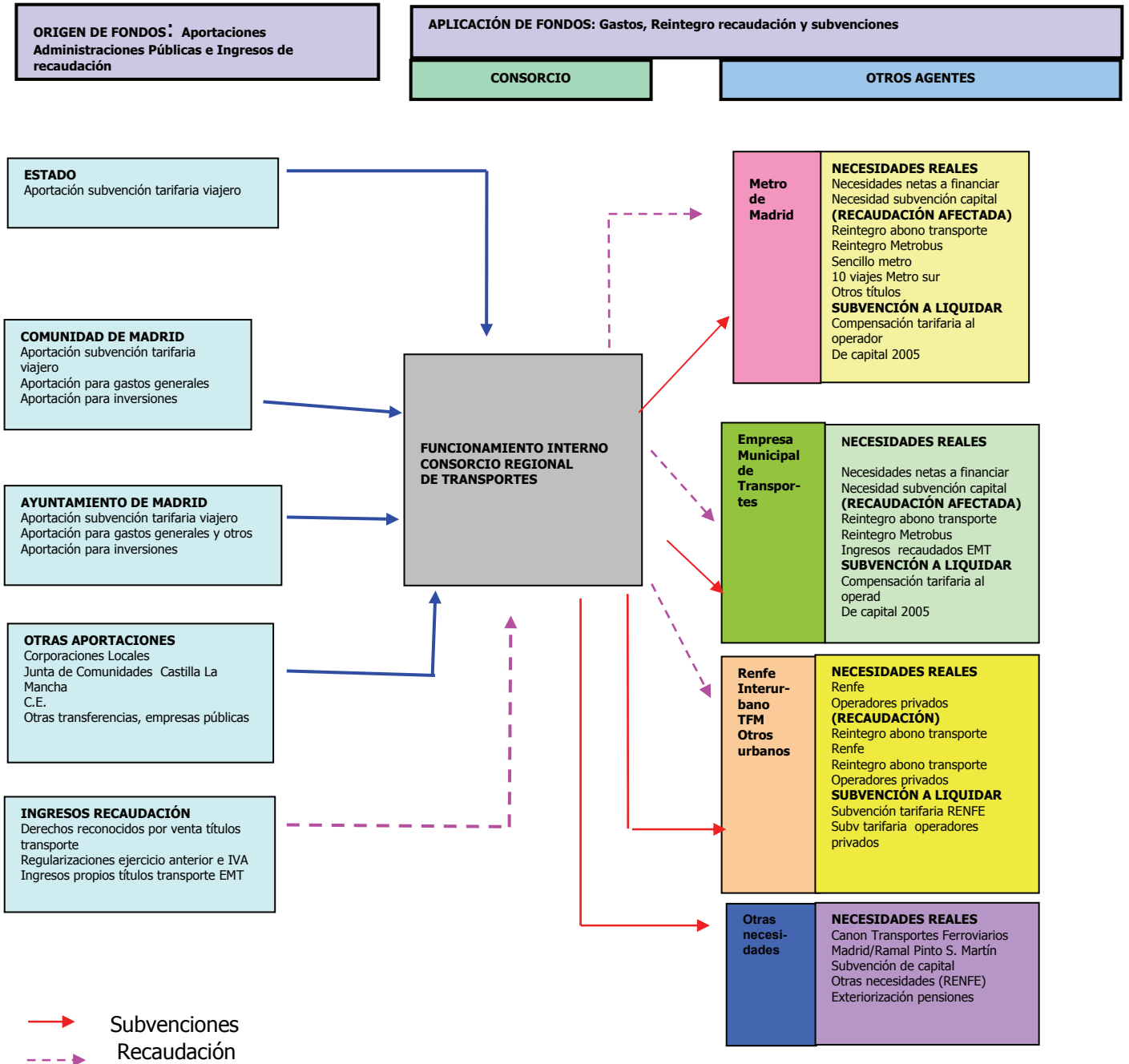
**Cámara de Cuentas
Comunidad de Madrid**

- Financiar inversiones de los operadores Metro y EMT, así como determinadas inversiones de los operadores privados.
- Financiar otros gastos relacionados con el sistema de transporte regular de viajeros.

De acuerdo con las cuentas del ejercicio 2005 rendidas por el Consorcio, el origen y aplicación de fondos presenta el siguiente esquema:



Gráfico III.1. Financiación del sistema de transporte público regular de viajeros en la Comunidad de Madrid

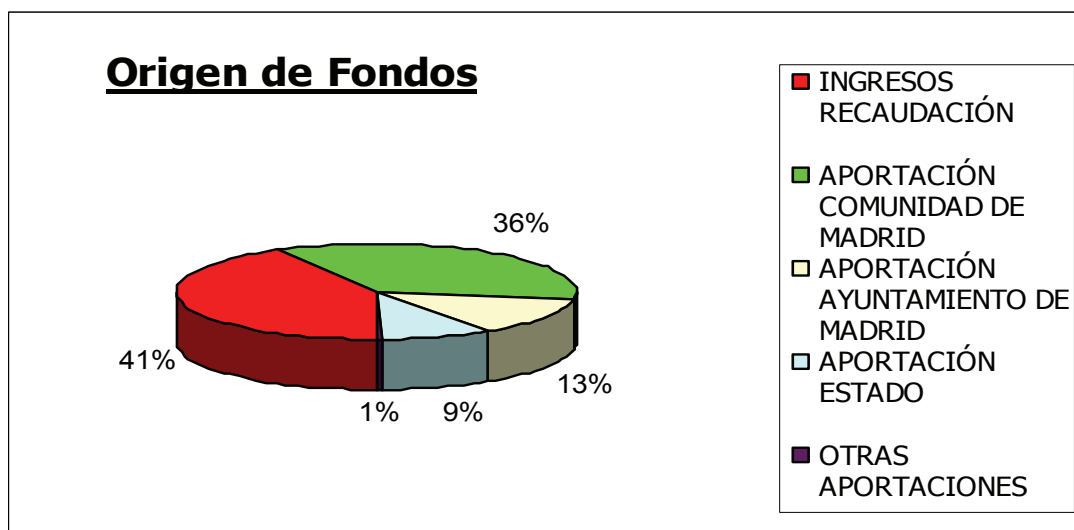




III.1.1.- Origen de los fondos

De acuerdo con las cuentas rendidas por el Consorcio, en el ejercicio 2005 los derechos reconocidos por la venta de los títulos de transporte alcanzan un importe de 696.733 miles de euros, que se registran en el presupuesto estimativo, y las aportaciones de las Administraciones Públicas han sido de 974.109 miles, de las que 597.676 miles proceden de la Administración General de la Comunidad de Madrid, 219.335 miles del Ayuntamiento de Madrid, 146.919 miles de la Administración General del Estado y el resto (10.179 miles) son aportaciones de otros Ayuntamientos de la Comunidad de Madrid, empresas públicas, otra Comunidad Autónoma y la Comunidad Europea. Su composición porcentual se refleja en el gráfico adjunto.

Gráfico III.2



Los derechos reconocidos netos por aportaciones de las Administraciones Públicas figuran en la liquidación de los capítulos 4 y 7 del presupuesto limitativo de ingresos cuya ejecución presupuestaria figura en el siguiente cuadro.



Cuadro III.2. Liquidación de los capítulos 4 y 7 del Presupuesto de Ingresos

(miles de euros)

Subconcepto	Previsiones definitivas	Derechos reconocid. netos	Grado ejecución %	Recaudación neta	Derechos pendiente. de cobro
4033. Del Ministerio Economía-Hacienda Contrato Programa	157.974	146.919	93	146.919	0
4499. Otras Transferencias: de empresas públicas	0	3.312	-	3.312	0
4501. De la Consejería de Transportes e Infraestructuras	464.267	438.130	94	438.130	0
Para subvención al usuario	399.529	373.392		373.392	
Para gastos generales	64.738	64.738		64.738	
4590. De la Junta de Castilla la Mancha	0	1.886	—	1.886	0
4600. De Corporaciones Locales	103.896	99.570	96	99.231	339
Ayuntamiento de Madrid	99.771	94.740	95	94.540	200
Para subvención al usuario	81.489	76.158		76.158	0
Para gastos generales	18.282	18.282		18.282	0
Polígonos industriales	0	300		100	200
De otras Corporaciones Locales	4.125	4.830	117	4.691	139
Subv. al usuario ejercicio corriente		2.343		2.204	139
Subvención al usuario liquidaciones ej. anterior.		2.487		2.487	0
4909. Otras Subvenciones. CE	256	151	59	151	0
Total Capítulo IV	726.393	689.968	95	689.629	339
7501. De la Consejería de Transportes e Infraestructuras	159.546	159.546	100	159.546	0
7600. De Corporaciones Locales	124.595	124.595	100	124.595	0
Total Capítulo VII	284.141	284.141	100	284.141	0
TOTAL TRANSFERENCIAS	1.010.534	974.109	96	973.770	339

Los derechos reconocidos netos en el subconcepto 4033.- *Ministerio de Economía y Hacienda* corresponden a la aportación de la Administración General del Estado al Consorcio, de acuerdo con el Contrato Programa suscrito por ambos para el periodo 2005-2006. La aportación de la Administración General del Estado coadyuva a financiar la tarifa de equilibrio de los operadores públicos y privados, a excepción de Renfe Cercanías, que recibe aportaciones específicas con cargo a los Presupuestos Generales del Estado (anexo 3.1).

El Contrato Programa recoge aportaciones provisionales para cada ejercicio. Los importes finales a liquidar se proponen por el Consorcio en función de las necesidades reales de cada ejercicio y se aprueban por la Comisión de Seguimiento del Organismo,



una vez verificada por la IGAE la propuesta de liquidación, de acuerdo con las estipulaciones del propio Contrato Programa.

El subconcepto 4499.- *Otras Transferencias. De empresas públicas* recoge la regularización por parte de la operadora Renfe Cercanías del exceso de ingresos recibido en el ejercicio 2003 una vez aprobada la liquidación definitiva del ejercicio, de acuerdo con el Convenio suscrito con esta empresa el 18 de noviembre de 2004 (anexo 3.1). Este importe está sobrevalorado en 217 miles de euros que corresponden a un error en el cálculo del descuento que practica el Consorcio a las cantidades que abona al operador.

El subconcepto 4501.- *De la Consejería de Transportes e Infraestructuras* recoge las transferencias corrientes recibidas por el Consorcio de la Administración General de la Comunidad de Madrid para la financiación del transporte público regular de viajeros y de sus gastos generales.

En el ejercicio 2005 las obligaciones reconocidas netas por transferencias corrientes de la Administración de la Comunidad de Madrid al Consorcio alcanzan un importe de 464.267 miles de euros y por transferencias de capital 159.546 miles, con un grado de ejecución del 100%. La diferencia de 26.137 miles de euros entre las obligaciones reconocidas netas por la Administración de la Comunidad y los derechos reconocidos netos por el Consorcio por transferencias corrientes (438.130 miles) corresponden al IVA aplicable a las compensaciones tarifarias que, de acuerdo con las normas de contabilidad, se registra en cuentas extrapresupuestarias.

En el subconcepto 4590. *De la Junta de Castilla la Mancha* se recoge la aportación de la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha para la utilización de determinados títulos de transporte en localidades de esta Comunidad Autónoma, de acuerdo con el Convenio suscrito con la Comunidad de Madrid el 22 de Noviembre de 2000 (anexo 3.1).

Los derechos reconocidos en el subconcepto 4600.- *De Corporaciones Locales* corresponden a las transferencias corrientes del Ayuntamiento de Madrid y de otras Corporaciones locales de la Comunidad para la financiación del transporte público regular de viajeros en sus respectivos ámbitos. En el ejercicio 2005 el Ayuntamiento de Madrid ha aportado 94.740 miles de euros por este concepto, de los que 76.158 miles corresponden a su participación en la subvención de las tarifas al usuario, 18.282 miles para gastos generales del Consorcio y 300 miles al fomento del transporte colectivo en polígonos industriales.

La financiación del Ayuntamiento de Madrid al Consorcio tiene su origen en el Acuerdo del Pleno Municipal de 28 de julio de 1985, en el que se formalizó la adhesión del Consistorio al Consorcio Regional de Transportes, articulándose las condiciones de adhesión en el Convenio Regulador de 14 de diciembre de 1992, que fue sucesivamente renovado en 1999 y 2003. Este último Convenio fue denunciado por el Ayuntamiento, y se firmó un nuevo Convenio Regulador el 22 de julio de 2005 (anexo 3.1).

El Convenio tiene por objeto regular las condiciones y compromisos del Ayuntamiento de Madrid, la Comunidad de Madrid y el Consorcio Regional de Transportes en el



Cámara de Cuentas Comunidad de Madrid

ámbito del transporte público regular de viajeros, entre los que figuran los criterios de financiación del sistema y el régimen de funcionamiento.

Las aportaciones de otros Ayuntamientos en el ejercicio 2005 alcanzan el importe de 4.830 miles de euros y se dirigen a financiar el déficit de explotación de los servicios urbanos de viajeros que se prestan en sus localidades, de acuerdo con los Convenios suscritos con el Consorcio con este fin, que vienen relacionados en el anexo 3.1. Del importe citado, 2.343 miles son aportaciones correspondientes al déficit estimado del servicio en el ejercicio 2005 y 2.487 miles proceden de deuda en concepto de aportaciones no liquidadas de ejercicios anteriores. Para la cuantificación de este déficit, el Consorcio ha suscrito a su vez Convenios con cada uno de los operadores del servicio.

Del análisis de los Convenios suscritos y de los ingresos registrados por el Consorcio se deduce lo siguiente:

- Las aportaciones de los Ayuntamientos para el ejercicio 2005 que figuran en los Convenios concuerdan, con una pequeña diferencia que se considera inmaterial, con los derechos reconocidos por el Consorcio.
- El déficit de cada operador se financia conjuntamente por el Consorcio y el Ayuntamiento afectado. Sin embargo, no existe un criterio uniforme en el porcentaje de déficit que corresponde financiar a cada Ayuntamiento, produciéndose variaciones que van desde el 0% al 50%.
- No siempre coinciden los importes del déficit del servicio que figura en el Convenio con los operadores privados y el recogido en el Convenio con el Ayuntamiento donde prestan el servicio, sin que el Consorcio haya justificado las razones de las diferencias.

Los subconceptos *7501. De la Consejería de Transportes e Infraestructuras* y *7600. De Corporaciones Locales* recogen las aportaciones de la Administración General de la Comunidad de Madrid y el Ayuntamiento de Madrid para la financiación de determinadas inversiones de los operadores Metro y EMT. Los criterios y el tipo de inversiones a financiar figuran en el Convenio Regulador de las condiciones de adhesión del Ayuntamiento de Madrid al Consorcio Regional de Transportes a que se ha hecho referencia anteriormente y en los Acuerdos marco que regulan las relaciones del Consorcio con Metro y EMT (anexo 3.2).

Completan la financiación del Consorcio los ingresos tarifarios, que se registran en el presupuesto estimativo, en el que figura el resultado de su actividad comercial. Este resultado procede de los ingresos por la prestación del servicio de transporte de viajeros, cuya titularidad corresponde al Organismo, y de los gastos, que engloban el reintegro a los operadores de los ingresos recaudados y los gastos de fabricación, distribución y comercialización de los diferentes títulos de transporte.

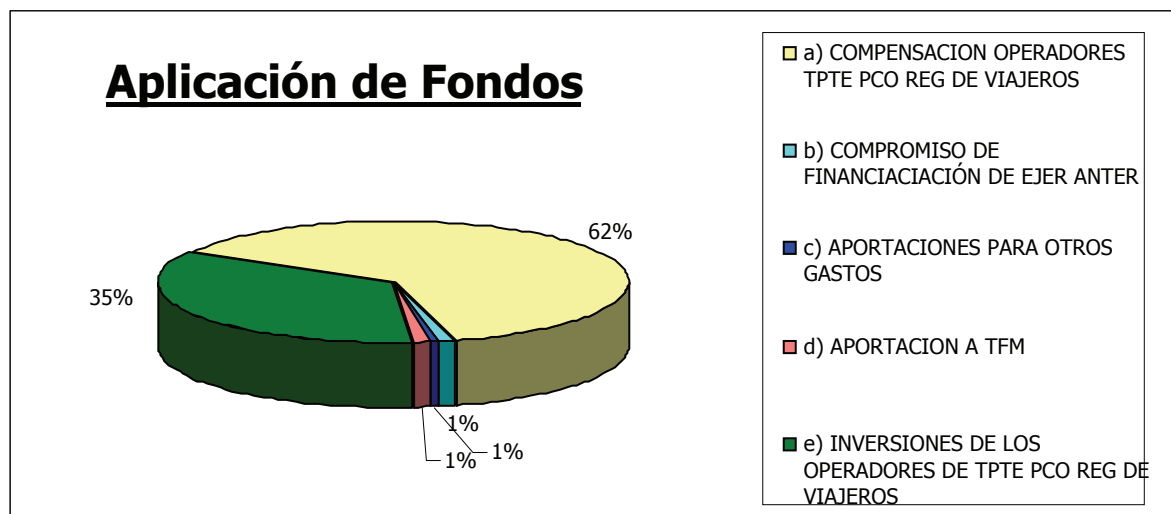
III.1.2.- Aplicación de los fondos

El Consorcio Regional de Transportes financia el transporte público regular de viajeros de la Comunidad de Madrid mediante las transferencias asignadas al programa 490.- *Programación y desarrollo del transporte*, cuya ejecución presupuestaria en el ejercicio



2005 figura en el Anexo 1 y tiene su reflejo en el siguiente gráfico, en el que se han agrupado las obligaciones reconocidas netas según su naturaleza.

Gráfico III.3



- Compensación a los operadores del transporte público regular de viajeros que actúan en el ámbito geográfico de la Comunidad de Madrid (Metro, EMT, Renfe Cercanías y Empresas privadas urbanas e interurbanas) por la diferencia existente entre las tarifas abonadas por los viajeros y los costes de la prestación del servicio.
- Compromisos de financiación derivados de ejercicios anteriores, en especial la regularización de las aportaciones a Renfe Cercanías en los ejercicios 1995/1998 y 2000/2002.
- Aportaciones para otros gastos, entre ellos la externalización del fondo de pensiones de la EMT, la financiación del déficit de explotación del servicio de transporte por ferrocarril del ramal Pinto-San Martín de la Vega y el desarrollo de un proyecto piloto de transporte colectivo en polígonos industriales.
- Aportación a la sociedad Transportes Ferroviarios de Madrid, concesionaria de la ejecución de obra y explotación de la línea ferroviaria de transporte público de viajeros, con infraestructura propia entre Madrid y los municipios de Rivas-Vaciamadrid y Arganda del Rey.
- Inversiones de los operadores del transporte público regular de viajeros, en especial de las empresas Metro y EMT.



Cámara de Cuentas Comunidad de Madrid

Por otra parte, en los Presupuestos del Consorcio para el año 2005 figura un crédito inicial en el subconcepto 4639.- *A Corporaciones Locales* por valor de 9.280 miles de euros, que se aumenta en 426 miles más, del que no se han reconocido obligaciones en el ejercicio. Este subconcepto está previsto para registrar la regularización del exceso de aportaciones del Ayuntamiento de Madrid en los ejercicios 1995 a 1998, cuyo importe pendiente a 31 de diciembre de 2004 es de 13.722 miles de euros.

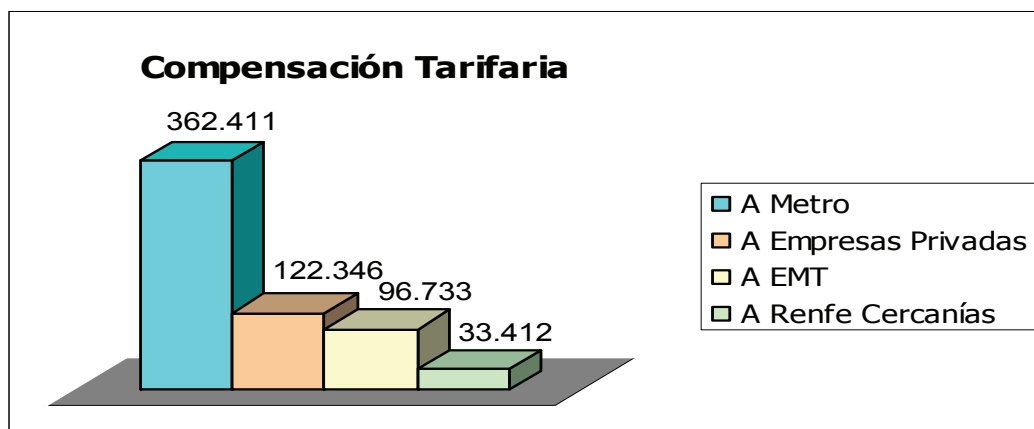
a. Compensación tarifaria.

Un 63% de las transferencias concedidas con cargo al Programa 490 corresponden al subconcepto 4830.- *Compensación usuarios del transporte. Tarifa de equilibrio*, cuyas obligaciones reconocidas en el ejercicio 2005, por importe de 614.902 miles de euros, responden a lo establecido en la Ley de la Asamblea 6/2002, que modifica parcialmente la Ley de la Asamblea 5/1985 de creación del Consorcio Regional de Transportes. En ella se configura un régimen económico financiero de los servicios de transporte público presidido por el principio de tarifas suficientes, que cubran los costes reales del servicio, sustituyendo la antigua subvención a la explotación por una compensación vinculada al servicio prestado.

De esta forma, la financiación de las empresas operadoras del transporte público regular de viajeros se basa en un sistema de tarifas suficientes o de equilibrio, definidas en los Acuerdos Marco suscritos por el Consorcio con las empresas públicas Metro y EMT como la tarifa que, "cubriendo 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, permite un razonable beneficio empresarial dentro de una correcta realización de la actividad del servicio público de transporte." Como las tarifas a cargo del usuario son inferiores a dichas tarifas de equilibrio, se completa la diferencia mediante el abono por parte del Consorcio de una compensación económica a las empresas.

La composición de las obligaciones reconocidas por compensación tarifaria en el ejercicio 2005 es la siguiente, en miles de euros:

Gráfico III.4





El cálculo de la compensación tarifaria definitiva a los operadores del transporte público de viajeros que actúan en el ámbito geográfico de la Comunidad de Madrid se resume en el siguiente cuadro, en el que aparece una diferencia de 1.696 miles de euros entre las obligaciones reconocidas y la subvención aportada al operador Metro, diferencia que tiene su origen en la regularización de las liquidaciones provisionales de las aportaciones correspondientes al ejercicio 2004.

Cuadro III.3. Subvención tarifaria a los operadores del transporte público de viajeros en la Comunidad de Madrid

(miles de euros)

	METRO	EMT	Renfe Cercanías	Empresas privadas	Total
Tarifa de equilibrio	1,03296	0,6422		-	-
Demanda de viajes (miles)	644.049	469.345	198.974	275.629(*)	1.587.997
Necesidades a financiar (miles de euros)	665.277	301.413	107.008	267.373	1.341.071
Ingresos recaudación (miles de euros)	305.318	204.883	73.670	145.283	729.154
Necesidades de subvención tarifaria (miles de euros)	359.959	96.530	33.338	122.090	611.917
IVA soportado no deducible (miles de euros)	756	203	74	256	1.289
Subvención tarifaria (miles de euros)	360.715	96.733	33.412	122.346	613.206
Total IVA soportado (miles de euros)	25.197	6.757	2.334	8.546	42.834

(*)Corresponde solo a viajes interurbanos

a.1 Compensación a Metro y EMT

Las relaciones entre el Consorcio y las empresas Metro y EMT en 2005 están reguladas por sendos Acuerdos Marco suscritos con fechas 29 y 28 de abril de 2003, respectivamente (anexo 3.2).

Para el cálculo de la tarifa de equilibrio, ambas empresas hacen al principio de cada ejercicio una previsión de sus gastos de explotación, de los que deducen los ingresos ajenos al tráfico, con lo que se obtienen los costes a cubrir. Cada operador estima asimismo la demanda de viajeros en el año que, una vez aceptada por el Consorcio, determina, junto con los costes a cubrir, la tarifa de equilibrio. En el ejercicio 2005 los importes previstos y los reales al cierre del ejercicio de cada una de estas variables en los dos operadores han sido:



Cuadro III.4. Tarifa de equilibrio de Metro y EMT

(miles de euros)

CONCEPTOS	Previsión Metro	Cierre ejercicio Metro	Previsión EMT	Cierre ejercicio EMT
Total Gastos (miles de euros)	736.573	709.874	334.830	345.769
Total Ingresos ajenos al tráfico (miles de euros)	96.167	99.403	46.327	61.644
Resultado del ejercicio	0	54.806	0	17.289
Costes a cubrir (miles de euros)	640.406	555.665	288.503	266.836
Demanda de viajes (miles)	619.971	644.049	476.000	469.345
Tarifa de equilibrio	1,03296	1,03296	0,6061	0,6422

La tarifa de equilibrio de EMT es modificada con fecha 22 de septiembre de 2005 en aplicación de la cláusula 4 del Acuerdo Marco, a petición de la operadora, por modificaciones sustantivas producidas en los costes de explotación, en especial los del gasóleo y personal, y por disminución de la demanda de viajes. El Consorcio acepta la revisión de las previsiones y la nueva tarifa de equilibrio pasa a ser de 0,6422 euros por viaje.

A pesar de que en la definición de tarifa de equilibrio contenida en los acuerdos Marco se contempla la existencia de un razonable beneficio empresarial, en las previsiones analizadas no figura beneficio alguno. Sin embargo, en la liquidación presupuestaria de ambas empresas, a fin del ejercicio 2005, aparecen beneficios por importe de 54.806 miles de euros en Metro y de 17.289 miles en EMT debido a la sobrevaloración de las previsiones de gastos de explotación e infravaloración de la demanda de viajes en la primera y por la infravaloración de los ingresos ajenos al tráfico previstos en la segunda. Esta situación, que viene repitiéndose al menos en los últimos tres ejercicios, es indicativa de la necesidad de una mayor precisión en las previsiones.

Por otra parte, a comienzos de cada año se aprueba, por Resolución del Director Gerente del Consorcio, la actualización de las tarifas que abonan los usuarios por los diferentes títulos de transporte.

Con esto, el importe que el Consorcio liquida mensualmente por este concepto a cada una de estas operadoras, con carácter provisional, es la cantidad resultante de multiplicar la tarifa de equilibrio por el número de viajes previstos en cada operador, deducidos los ingresos por la recaudación proveniente de los títulos de viaje que se utilizan en cada uno de ellos. Para la liquidación definitiva el Consorcio utiliza la información acerca del número de viajes reales que le envían ambas operadoras, las cuales certifican las cancelaciones de títulos y, en el caso de Metro, las ventas de los títulos sencillos, multiviajes y multimodales. Con esta información, que es contrastada por el Consorcio con estudios de demanda, y con la tarifa de equilibrio calculada al comienzo del ejercicio se fija la liquidación definitiva, de la que se descuenta la anterior como ingreso a cuenta.



Las liquidaciones definitivas del Consorcio a Metro y EMT durante el ejercicio 2005 y su comparación con las obligaciones reconocidas por el Organismo figuran en el cuadro III.5.

Cuadro III.5

(miles de euros)

DENOMINACION	Obligaciones Reconocidas	Liquidaciones Definitivas	Diferencia
Compensación tarifaria			
A Metro	362.411	359.959	2.452
A EMT	96.733	96.530	203

La diferencia entre las obligaciones reconocidas por transferencias y las liquidaciones de las aportaciones mensuales definitivas del Consorcio a Metro, que corresponden a las necesidades de subvención tarifaria en el ejercicio, se deben a lo siguiente:

- La regularización de las liquidaciones provisionales de las aportaciones correspondientes al ejercicio 2004, por importe de 1.696 miles de euros.
- El IVA de la aportación, por importe de 756 miles que, como se ha indicado, se registra correctamente en cuentas extrapresupuestarias.

La diferencia en la EMT corresponde al IVA de la aportación.

a.2 Compensación a Renfe Cercanías

La compensación del Consorcio a la empresa Renfe Cercanías en el ejercicio 2005, por importe de 33.412 miles de euros, corresponde a la subvención tarifaria por la utilización del abono transporte por los viajeros de esta operadora y se calcula de acuerdo con las estipulaciones del Convenio suscrito por ambas entidades el 1 de agosto de 2003. Los importes liquidados mensualmente se obtienen de la estimación del número de viajes realizados con dicho abono multiplicados por la tarifa de compensación para cada tipo de abono, que coincide con el precio unitario de los abonos propios del operador.

Anualmente, con la información disponible acerca de la utilización real de los abonos, se liquida definitivamente la aportación y se suscribe un Convenio en el que la operadora y el Consorcio acuerdan la correspondiente regularización. Para la medición de la utilización real, dado que los sistemas de medición actuales en las estaciones de la red de cercanías no permiten al Consorcio conocer con exactitud el número real de viajeros que utilizan dicha red con el título de abono transporte, se realizan estudios estadísticos en un mes determinado y se extrapolan los resultados obtenidos al conjunto del año, obteniendo así los viajes liquidables.



Cámara de Cuentas
Comunidad de Madrid

En las fechas de realización de las pruebas de esta fiscalización el Consorcio no había realizado la liquidación definitiva del ejercicio 2005 ni se había suscrito el correspondiente Convenio. En consecuencia, el importe registrado corresponde a las liquidaciones provisionales por subvención tarifaria del ejercicio 2005, además de la regularización del ejercicio 2004, cuyo importe figura en el Convenio suscrito el 30 de diciembre de 2005.

a.3 Compensación a operadores privados

La compensación tarifaria a operadores urbanos e interurbanos alcanza en el ejercicio 2005 el importe de 122.346 miles de euros y tiene la siguiente composición:

Cuadro III.6. Compensación tarifaria a operadores privados
(miles de euros)

OPERADOR	IMPORTE
Operadores transporte en carretera	116.198
TFM	3.857
Intercambiador Avda. de América	2.082
Renfe-Alcalá	8
Renfe-Santa María	201
TOTAL	122.346

El primer importe corresponde a las aportaciones del Consorcio a los **operadores privados del servicio de transporte público de viajeros por carretera**, cuyas condiciones figuran en los Convenios suscritos por el Organismo con dichas empresas (anexo 3.2).

Este servicio se presta al amparo de las siguientes modalidades contractuales:

- Modalidad de riesgo y ventura, en la que el concesionario presta los servicios fijados con las tarifas aprobadas por la Comunidad de Madrid, las cuales deben ser suficientes para cubrir los costes y el beneficio de la explotación del servicio. Además de los billetes ordinarios, cuyos ingresos corresponden al operador, el viajero tiene la posibilidad de utilizar el abono transporte de la Comunidad de Madrid. El Consorcio compensa a los operadores por el uso de dicho abono transporte por un precio equivalente a una tarifa intermedia entre el billete sencillo y el precio unitario del bono de diez viajes.
- Cuando los costes para los operadores son muy elevados o la demanda escasa, se opta por nuevas modalidades: Contrato-programa o Convenios de financiación. La



primera, utilizada principalmente para rutas de bajo tráfico o para aquellas concesiones cuyo tráfico se ve afectado por la aparición de infraestructuras públicas alternativas, consiste en asegurar a la empresa unos ingresos de acuerdo con las condiciones que se establezcan en el Contrato-programa. Los ingresos recaudados por la venta de billetes por el operador son reintegrados al Consorcio. En los Convenios de financiación el operador actúa a riesgo y ventura, pero recibe financiación por su déficit de explotación. En estos Convenios se estiman los déficits de las operadoras y el Consorcio les aporta mensualmente la doceava parte. Esta aportación tiene carácter provisional y se regulariza al cierre del ejercicio, una vez conocidos los importes reales de gastos e ingresos.

Para el control por el Consorcio del coste de los servicios, los operadores aportan sus cuentas anuales auditadas, que sirven de referencia para determinar los importes a pagar conforme a lo estipulado en los Convenios o Contratos-programa. Para el control del número de viajeros que utilizan los títulos de transporte, el Consorcio realiza estudios mediante encuestas para determinar la utilización que hacen los usuarios del abono transporte además de recibir mensualmente los datos reales de las canceladoras de todas las líneas de autobuses que operan las compañías privadas.

Esta financiación la comparte el Consorcio con los Ayuntamientos en los que se presta el servicio mediante la celebración de Convenios específicos, aunque no los ha suscrito con todos ellos ni la financiación se establece en la misma proporción (apartado 3.1.1). De hecho, en las fechas de realización de las pruebas de esta fiscalización, no se habían firmado Convenios con los Ayuntamientos de Alcalá de Henares, Pinto y Getafe, por lo que los déficits de las operadoras privadas de los servicios de transporte regular de viajeros en estas localidades son financiados al 100% por el Consorcio.

Bajo el epígrafe **TFM** figura la compensación tarifaria por la utilización de los títulos de transporte en los servicios prestados por la sociedad Transportes Ferroviarios de Madrid S.A., concesionaria de la línea ferroviaria de transporte público de viajeros, con infraestructura propia entre Madrid y los municipios de Rivas-Vaciamadrid y Arganda del Rey, cuyas características figuran en el apartado 3.1.2.d. de este informe. El importe abonado es el resultado mensual de aplicar la estructura tarifaria aprobada en la Comunidad al total de viajes realizados, una vez descontados los ingresos recaudados por el operador por los títulos que gestiona directamente.

Las obligaciones reconocidas en el epígrafe **Intercambiador Avda. de América**, por importe de 2.082 miles de euros, corresponden al importe abonado por el Consorcio a la Agrupación de interés económico denominada "Intercambiador de transportes Avenida de América, AIE", adjudicataria del contrato de concesión de obra pública para la redacción de proyecto, ejecución de obra y gestión del servicio público de explotación del intercambiador de transportes y los aparcamientos de residentes y de rotación de Avenida de América.

Las actuaciones relativas a este contrato se inician con un Convenio de colaboración entre la entonces Consejería de Obras Públicas, Urbanismo y Transportes, el Ayuntamiento de Madrid y el Consorcio suscrito el 8 de septiembre de 1997 en el que se acuerda la convocatoria de un concurso de concesión de obra pública cuyas



Cámara de Cuentas Comunidad de Madrid

competencias son delegadas en el Director Gerente del Consorcio por Orden de 27 de enero de 1998 de la Consejería.

Por Resolución del Director Gerente del Consorcio de 30 de marzo de 1998 se adjudica el contrato de concesión a la Agrupación de Interés Económico Intercambiador de transportes Avenida de América, AIE con un plazo de concesión de 25 años para el intercambiador de transportes y el aparcamiento de rotación y de 50 años para el aparcamiento de residentes.

La AIE se compromete a la financiación y ejecución del contrato de concesión de obra pública, obligándose a disponer lo necesario para que el intercambiador pueda dar el servicio adecuado a 22,4 millones de viajeros anuales en líneas dependientes del Consorcio. La contraprestación del adjudicatario consiste en la explotación del servicio, que se concreta en el cobro al Consorcio de tarifas por cada viajero de líneas dependientes del Consorcio que suba o baje en el intercambiador, además del cobro de un importe a las empresas que gestionan líneas ajenas al Consorcio por cada autobús que utiliza el intercambiador, una tarifa a los usuarios del aparcamiento de rotación y un precio por la venta de las plazas del aparcamiento de residentes. Asimismo, el Consorcio garantiza a la concesionaria unos ingresos mínimos anuales por viajeros de líneas de él dependientes equivalentes a un tráfico de 22,4 millones de viajeros, con un incremento anual del 3,5%.

El importe registrado en el ejercicio 2005 como compensación a los usuarios por la tarifa de equilibrio tiene la siguiente composición:

- 471 miles corresponden a la regularización del ejercicio 2004 del mínimo de viajeros garantizado en el contrato de concesión.
- 798 miles es el reintegro del importe abonado en su día por el concesionario por el Impuesto sobre construcciones, instalaciones y obras que, de acuerdo con lo estipulado en el contrato, no le corresponde pagar.
- 813 miles son la compensación tarifaria por los viajeros de autobuses que utilizan el intercambiador, de los que 324 corresponden a viajeros reales de la EMT en el año 2005 y el resto (489 miles) a la regularización por la diferencia entre la demanda real y el mínimo de viajeros garantizado, que en el ejercicio 2005 se ha calculado en 26.604.173 viajeros.

Como consecuencia de lo expuesto en relación con esta concesión es de destacar lo siguiente:

- No resulta correcta la imputación presupuestaria de estos importes como compensación tarifaria ya que se trata de la aportación de la Administración por un contrato de ejecución de obra y gestión de un servicio público que no va asociado a compensaciones tarifarias. Por otra parte, el importe abonado por el Consorcio por los viajeros de las líneas de EMT que han utilizado el intercambiador debería ser asumido por esta empresa como coste de explotación.
- La demanda de viajeros prevista inicialmente para el cálculo de los ingresos mínimos anuales garantizados es la que se refleja en el cuadro III.7.



Cuadro III.7. Demanda de viajeros prevista para el Intercambiador Avenida de América.

Año	Nº viajeros EMT	Nº viajeros empresas privadas	Total
1997		15.200.000	
1998		17.500.000	
1999	3.600.000	18.800.000	22.400.000

De acuerdo con lo previsto en el contrato, el Consorcio calcula los ingresos mínimos garantizados cada año actualizando esta demanda en un 2,5% anual. En el ejercicio 2005 la demanda garantizada es de 26.604.173 viajeros y llega a 51.146.558 viajeros en el último año de la concesión.

La demanda real de viajeros es calculada por el Consorcio mediante mediciones del aforo en determinadas fechas, que se extrapolan a todo el ejercicio, y alcanza en 2005 el valor de 19.234.975 viajeros, muy alejada del mínimo garantizado.

La composición de la demanda considerada real durante el periodo 2000-2005 se refleja en el cuadro III.8.

Cuadro III.8. Demanda de viajeros en el Intercambiador Avenida de América.

Año	Nº viajeros EMT	Nº viajeros empresas privadas	Total viajeros
2000	5.514.668	10.856.455	16.371.123
2001	5.930.431	11.160.758	17.091.189
2002	5.946.160	13.105.550	19.051.710
2003	5.355.124	13.252.873	18.607.997
2004	5.268.270	13.152.140	18.420.410
2005	5.298.216	13.936.759	19.234.975

Esta distribución demuestra que se han producido importantes desviaciones entre la demanda prevista y la real de las empresas privadas ya que en el ejercicio 2005 no se había alcanzado la demanda estimada en el 1999. Por otra parte, el intercambiador es utilizado preferentemente por empresas privadas mientras que es el Consorcio quien debe hacer frente a las compensaciones por las desviaciones negativas de la demanda de viajeros.



Cámara de Cuentas
Comunidad de Madrid

El importe que figura bajo el epígrafe **Renfe-Alcalá** corresponde a la compensación abonada a la operadora Renfe Cercanías como compensación tarifaria por la utilización del título de transportes "Abono Universidad", de acuerdo con el Convenio suscrito por el Consorcio con la operadora y con la Universidad de Alcalá.

El epígrafe **Renfe-Santa María** recoge las aportaciones del Consorcio a la unidad de negocio Regionales de la empresa Renfe por la prestación de servicios ferroviarios de trenes regionales exprés en determinadas localidades de la Comunidad de Madrid, servicios cuyas características y compensaciones figuran en el Convenio suscrito por ambas entidades.

b. *Aportaciones para la amortización de deuda de ejercicios anteriores*

El subconcepto *4031.- Renfe*, recoge obligaciones reconocidas en el ejercicio 2005 por importe de 9.696 miles de euros, que corresponden a las aportaciones del ejercicio para la amortización de la deuda que el Consorcio mantiene con la operadora por la liquidación definitiva de las subvenciones de los ejercicios 1995-1998 y 2000-2002. Esta deuda está formalizada en sendos Convenios suscritos por el Consorcio con Renfe Cercanías y el importe pendiente de pago a fin de 2005 es de 28.640 miles de euros.

c. *Aportaciones para otros gastos*

Las obligaciones reconocidas en el subconcepto *4438.- Operadores del transporte en la Comunidad de Madrid*, por importe de 4.903 miles de euros, responden a transferencias que financian gastos no vinculados a la tarifa de equilibrio, como son el vencimiento anual de la póliza suscrita por la EMT para la externalización del plan de pensiones del personal jubilado anticipadamente, la aportación para financiar el déficit de explotación del ferrocarril Pinto-San Martín de la Vega y los gastos derivados del Convenio de colaboración firmado entre el Ayuntamiento de Madrid y el Consorcio para el desarrollo y puesta en marcha de un proyecto piloto de transporte colectivo en polígonos industriales de la ciudad de Madrid (anexo 3.2).

La transferencia a la EMT, por importe de 2.036 miles de euros, corresponde a la anualidad establecida en el Convenio suscrito el 15 de marzo de 2001 por el Consorcio y la EMT por el cual el primero reconoció un crédito a favor de la empresa, por importe de 18.323 miles de euros para la financiación de la externalización de los compromisos adquiridos con su personal jubilado anticipadamente.

La transferencia a Renfe Cercanías para financiar el déficit de explotación del servicio de transporte por ferrocarril del ramal Pinto-San Martín de la Vega tiene su justificación en el Convenio suscrito por el Consorcio con dicha operadora. En el articulado de este Convenio se estipula que el Consorcio abonará a Renfe los gastos de explotación de esta línea, además del mantenimiento, seguridad y los consumos de electricidad de las estaciones Parque de Ocio y San Martín de la Vega, minorados por la recaudación de ingresos por viajeros. En el ejercicio 2005 el importe transferido ha sido de 2.837 miles



de euros, en el que no figuran las liquidaciones de los dos últimos meses de 2005, pero están incluidas las de noviembre y diciembre de 2004 y los gastos de mantenimiento, seguridad y consumos del ejercicio 2004.

El resto (30 miles de euros) corresponde a los gastos devengados por el Convenio con el Ayuntamiento de Madrid para el desarrollo de transporte colectivo en polígonos industriales.

d. Aportación a Transportes Ferroviarios de Madrid

El subconcepto 4732.- *Transportes Ferroviarios de Madrid* registra la aportación económica a la sociedad Transportes Ferroviarios de Madrid, S.A. adjudicataria del "Contrato de concesión de obra pública para la redacción del proyecto de ejecución de obra y gestión del servicio público de explotación de la línea ferroviaria de transporte público de viajeros, con infraestructura propia entre Madrid y los municipios de Rivas-Vaciamadrid y Arganda del Rey". Las obligaciones reconocidas por este concepto en el ejercicio 2005 alcanzan el importe de 12.007 miles de euros y corresponden al importe del número de viajeros que han utilizado la citada línea durante el año por una cantidad fija, en los términos explicitados en el contrato de concesión.

El objeto de este contrato de concesión es la construcción, mantenimiento y explotación de la infraestructura pública citada, que la Administración adjudica a la Sociedad TFM, la cual asume los riesgos asociados a su construcción, mantenimiento y explotación.

Por su parte, la Administración se compromete a garantizar el mantenimiento del equilibrio económico del contrato en los términos que fueron considerados para su adjudicación siempre que se rompa por decisiones de la propia Administración, por causas de fuerza mayor o en los supuestos que se establezcan en el contrato.

Una vez finalizada la construcción, los usuarios de las infraestructuras abonarán a la Sociedad concesionaria una tarifa por el uso al adquirir los correspondientes títulos de transporte, al igual que sucede en el resto de los transportes públicos. Asimismo, la Administración abona, con cargo a su Presupuesto, un importe calculado en función del número de viajeros que utilizan las infraestructuras, durante el periodo de tiempo que dura la concesión.

El inicio del expediente de contratación de la concesión de obra pública de la línea ferroviaria de transporte público de viajeros con infraestructura propia entre Madrid y los municipios de Rivas Vaciamadrid y Arganda del Rey se aprueba por Orden de 30 de octubre de 1996 del Viceconsejero de Obras Públicas, Urbanismo y Transportes.

La construcción, mantenimiento y explotación de esta infraestructura se contrató de acuerdo con la entonces vigente Ley 13/1995, de 18 de mayo, de Contratos de las Administraciones Públicas y con la Ley 16/1987 de Ordenación de los Transportes Terrestres.



Cámara de Cuentas
Comunidad de Madrid

La Mesa de contratación de la citada Consejería, en reunión de 24 de febrero de 1997, propuso la adjudicación de esta concesión, de acuerdo con el Pliego de Cláusulas Administrativas Particulares y el de Prescripciones Técnicas aprobados por Resolución de la Consejería de 4 de noviembre de 1996. También el 4 de noviembre de 1996 se suscribió un Convenio de colaboración entre la citada Consejería y el Consorcio Regional de Transportes para el abono de las compensaciones económicas al concesionario en los términos en que fue aprobado por Acuerdo de Consejo de Gobierno de 13 de marzo de 1997.

El contrato fue adjudicado por Resolución de la Consejería de 14 de marzo de 1997 a la Agrupación de Interés Económico denominada Transportes Ferroviarios de Madrid A.I.E., constituida mediante escritura pública el 17 de abril de 1997 que, en septiembre de ese mismo año, se transforma en S.A. El proyecto de ejecución de las obras, tras la correspondiente declaración de impacto ambiental, fue aprobado el 31 de julio de 1997.

El 6 de abril de 1999, tras las pertinentes revisiones, se levantó acta de comprobación de la obra civil y las instalaciones, declarando la Comunidad que las obras eran aptas para la circulación. La entonces Consejería de Obras Públicas, Urbanismo y Transportes autorizó a la concesionaria el inicio de la explotación el mismo 6 de abril de 1999.

Por Acuerdo del Consejo de Gobierno de 17 de junio de 1999 se aprueba el Convenio regulador de las relaciones jurídicas entre el Consorcio Regional de Transportes y Transportes Ferroviarios de Madrid, S.A., así como el gasto plurianual con cargo a los presupuestos del Consorcio, que se extiende a los ejercicios 1999-2029. Con fecha 22 de junio de 1999, se suscribió el citado Convenio.

Los aspectos más significativos del procedimiento, del contrato de concesión y de su cumplimiento son:

- La Comunidad de Madrid ha aportado un "Estudio previo de viabilidad de implantación de un servicio ferroviario de viajeros en el corredor de la N-III", elaborado en marzo de 1996 por el Consorcio, en el que se analiza la viabilidad de un servicio ferroviario que enlace los municipios de Rivas-Vaciamadrid y Arganda del Rey con la red de cercanías, así como otras alternativas de trazado o modales (prolongación de la línea 9 de metro y metro ligero). Sin embargo, no ha aportado un estudio previo en el que se recojan el coste de la inversión a realizar y el sistema de financiación propuesto, así como la justificación de la procedencia del sistema elegido, por lo que no se puede verificar si la Administración ha comparado, en términos de economía, eficiencia y eficacia, las condiciones del contrato de concesión con las que resultarían si la Comunidad hubiera llevado a cabo la inversión manteniendo la responsabilidad de la gestión y el riesgo de todo el proyecto.
- La inversión inicial prevista, en la que están incluidas obras e instalaciones, expropiaciones y material móvil, asciende a 108.393 miles de euros más IVA. Con



posterioridad se prevé una inversión complementaria, por importe de 24.762 miles para realización de vía doble, dos nuevas estaciones y ampliación de material móvil.

- De acuerdo con la información facilitada por la Consejería de Transportes e Infraestructuras, a 31 de diciembre de 2005 la inversión total realizada por TFM en esta infraestructura, sin incluir el IVA, asciende a 113.674 miles de euros (131.861 miles con IVA incluido), superior a la inicialmente prevista en 5.281 miles, que se distribuyen de la siguiente forma:

Cuadro III.9. Inversión realizada por TFM

(miles de euros)

CONCEPTO	Coste obra civil y material móvil (sin IVA)	Coste obra civil y material móvil (con IVA)
Obra civil	78.559	91.128
Instalaciones	15.165	17.591
Total Obra	93.724	108.719
Material móvil	19.950	23.142
Total Inversión	113.674	131.861

En lo que respecta a la inversión complementaria prevista, en el clausulado del contrato se estipula que deberá ser realizada por el concesionario en el momento en que la demanda real sea la que prevé para el año 2005 el Acuerdo de Consejo de Gobierno de 13 de marzo de 1997, que es de 8.845.238 viajes. El número real de viajes en 2005 ha sido de 6.714.234, bastante alejado de la demanda prevista.

- De acuerdo con la cláusula decimoquinta del contrato, la sociedad concesionaria debe ajustarse estrictamente a los proyectos aprobados aunque pueden aprobarse por la Administración modificaciones en las obras como consecuencia de necesidades nuevas o de causas técnicas imprevistas, o bien por razones de interés público determinadas por la propia Administración. De aprobarse modificaciones, la Sociedad concesionaria tiene derecho a mantener el equilibrio económico de la concesión.

Desde el inicio de la concesión hasta la puesta en funcionamiento del servicio, se han llevado a cabo dos modificaciones del contrato de concesión:

La modificación nº 1, aprobada por Resolución de la Consejería de Obras Públicas, Urbanismo y Transportes de 15 de diciembre de 1998, a propuesta por la Dirección General de Infraestructuras del Transporte, tiene por objeto el adelanto del establecimiento de la doble vía previsto como inversión complementaria en el contrato inicial, además de otras obras, y no supone alteración de las condiciones económicas del contrato primitivo. Sin embargo,



Cámara de Cuentas Comunidad de Madrid

en la aprobación del proyecto modificado por el Director General de Infraestructuras del Transporte se indica que el incremento de inversión que supone el adelanto en la ejecución de vía doble, cifrado en la oferta del concesionario en 3.042 miles de euros, se asumirá por la Comunidad de Madrid con cargo a sus Presupuestos y el aumento en el resto de las obras se compensa con reducciones en otras inversiones. En consecuencia, esta modificación no ha supuesto alteración de las condiciones económicas del contrato inicial porque ha sido financiada por la Comunidad.

La modificación nº 2 del contrato de concesión se aprueba por Resolución de la Consejería de Obras Públicas, Urbanismo y Transportes de 30 de marzo de 1999 y consiste en una modificación de las tarifas aprobadas en el contrato inicial para ajustarlas al marco tarifario general vigente en la Comunidad de Madrid, indicando que la nueva estructura tarifaria no altera el equilibrio económico de la concesión.

Por su parte, TFM ha encargado la redacción del proyecto de una nueva estación y ha iniciado la adquisición de siete nuevos coches, inversiones que, en las fechas de realización de las pruebas de esta fiscalización, no habían sido todavía aprobadas por los órganos competentes de la Administración.

De todo lo anterior se deduce que, hasta la fecha de elaboración del presente informe, no se han producido alteraciones del equilibrio económico de esta concesión que hayan dado lugar a su restablecimiento, aunque el hecho de que la Comunidad haya financiado directamente obras que figuraban en el contrato de concesión como complementarias genera una incertidumbre sobre el coste total de la concesión para la Administración.

- Los bienes y derechos expropiados que queden afectos a la concesión se incorporarán al dominio público de la Comunidad de Madrid desde su ocupación y pago, sin perjuicio de que el pago y financiación de las expropiaciones sea a cargo íntegramente del concesionario. En ninguno de los documentos contractuales por los que se rige la concesión se establece que la Comunidad de Madrid asumirá coste alguno de expropiaciones. Según información facilitada por la Consejería de Transportes e Infraestructuras, el coste de las expropiaciones ha ascendido a 4.400 miles de euros, que han sido abonados íntegramente por la Sociedad concesionaria, con excepción de una reserva de 136 miles pendiente de resolución judicial. En las fechas de realización de las pruebas de esta fiscalización no consta que los bienes y derechos expropiados hayan sido escriturados a nombre de la Comunidad de Madrid.
- El plazo de la concesión finaliza el 31 de diciembre del año 2029, fecha en la que se pondrán a disposición y revertirán a la Administración de la Comunidad de Madrid la totalidad de las obras, instalaciones y material móvil.
- En el Pliego de condiciones particulares se estipula que las sanciones a imponer en el caso de que se produzcan infracciones de las disposiciones que regulan el transporte ferroviario son las previstas en los artículos 172 y siguientes de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres. No consta a esta Cámara que se haya impuesto ningún tipo de sanción ni se ha acreditado la realización de controles de calidad por la Comunidad de Madrid.



**Cámara de Cuentas
Comunidad de Madrid**

- La financiación de la redacción del proyecto, ejecución de las obras, puesta en servicio, explotación y mantenimiento del ferrocarril será a cargo del concesionario. La contraprestación consiste en la explotación del servicio, que se concreta en el cobro de tarifas a los usuarios y en una compensación de la Comunidad de Madrid, que hará efectiva el Consorcio y que depende del número de viajeros que utilicen el tren, con unos límites máximos.

Estos límites vienen definidos por la demanda de viajes estimada y figuran en el Acuerdo de Consejo de Gobierno de 13 de marzo de 1997, en el que se aprueba el programa de actuación para financiación del sistema de compensación al concesionario, tal como se refleja en el siguiente cuadro.



Cuadro III.10. Compensación máxima al concesionario. Acuerdo de Consejo de Gobierno de 13 de marzo de 1997

(miles de euros)

Año	Euros/Viaje 1997	Nº viajes	Compensación máxima. Acuerdo 13/03/1997 (miles de euros)
1999	1,484	5.663.968	8.408
2000	1,491	6.197.581	9.238
2001	1,497	6.734.940	10.079
2002	1,503	7.272.000	10.926
2003	1,515	7.781.746	11.786
2004	1,521	8.320.158	12.651
2005	1,515	8.845.238	13.397
2006	1,503	9.096.000	13.667
2007	1,497	9.309.237	13.931
2008	1,491	9.524.194	14.196
2009	1,484	9.736.842	14.454
2010	1,448	9.962.656	14.430
2011	1,412	10.021.277	14.154
2012	1,382	10.043.478	13.883
2013	1,334	10.103.604	13.481
2014	1,292	10.130.233	13.090
2015	1,250	10.168.269	12.711
2016	1,196	10.216.080	12.219
2017	1,148	10.230.366	11.744
2018	1,100	10.262.295	11.287
2019	1,052	10.314.286	10.848
2020	1,010	10.327.381	10.428
2021	0,962	10.425.000	10.025
2022	0,926	10.409.091	9.634
2023	0,883	10.476.190	9.256
2024	0,847	10.496.454	8.895
2025	0,811	10.533.333	8.546
2026	0,775	10.596.899	8.216
2027	0,745	10.596.774	7.897
2028	0,709	10.694.915	7.585
2029	0,661	10.709.091	7.080
TOTAL			348.142

Durante el periodo 1999-2005 las contraprestaciones recibidas por TFM han sido:



Aportaciones como contraprestación de la concesión:

El importe (IVA incluido) abonado por el Consorcio a TFM por este contrato de concesión, desde la puesta en funcionamiento de la línea ferroviaria en 1999 hasta 31 de diciembre de 2005, es el resultado de aplicar al número de viajes efectivamente realizados el precio unitario actualizado al IPC y figura en el cuadro III.11.

Cuadro III.11. Compensación abonada a TFM por la concesión.
(miles de euros)

Año	Euros/Viaje	Nº viajes	Importe anual
1999	1,5489	2.101.863	3.256
2000	1,6174	3.624.919	5.863
2001	1,6678	4.537.301	7.567
2002	1,7400	5.259.389	9.151
2003	1,7956	5.555.559	9.975
2004	1,8654	6.013.491	11.218
2005	1,9216	6.714.234	12.902(*)
		33.806.756	59.932

(*)La diferencia de este importe con las obligaciones reconocidas en el ejercicio corresponde al IVA soportado, que el Consorcio registra en cuentas extrapresupuestarias.

Como puede observarse, las aportaciones realizadas por el Consorcio han sido inferiores a los límites máximos debido a que el número de viajes reales ha sido inferior al estimado, según se refleja en el siguiente cuadro.

Cuadro III.12. Comparación entre los viajes y aportaciones estimados y los reales.
(miles de euros)

Año	Nº viajes máximos estimados	Nº viajes realizados	Viajes reales-estimados	Aportación máxima estimada	Aportación real	Importe real-estimado
1999	5.663.968	2.101.863	-3.562.105	8.773	3.256	-5.517
2000	6.197.581	3.624.919	-2.572.662	10.024	5.863	-4.161
2001	6.734.940	4.537.301	-2.197.639	11.232	7.567	-3.665
2002	7.272.000	5.259.389	-2.012.611	12.653	9.151	-3.502
2003	7.781.746	5.555.559	-2.226.187	13.973	9.975	-3.998
2004	8.320.158	6.013.491	-2.306.667	15.520	11.218	-4.302
2005	8.845.238	6.714.234	-2.131.004	16.997	12.902	-4.095
	50.815.631	33.806.756	-17.008.875	89.172	59.932	-29.240

De acuerdo con las condiciones para el sistema de compensación al concesionario establecidas en el Acuerdo de Consejo de Gobierno de 13 de



Cámara de Cuentas
Comunidad de Madrid

marzo de 1997, la compensación anual está en función de la demanda real, sin que se establezcan límites mínimos ni otras condiciones, por lo que en esta concesión el riesgo de demanda, hasta la fecha de elaboración de este informe, ha sido asumido de forma sustancial por la sociedad concesionaria.

Aportaciones por compensación tarifaria

En el mismo periodo, TFM ha obtenido ingresos por la venta de sus títulos de transporte y por compensación tarifaria, al igual que el resto de los operadores de transporte público regular de viajeros. Los importes abonados por el Consorcio por compensación tarifaria (IVA incluido) han sido los que figuran en el cuadro III.13.

Cuadro III.13. Compensación tarifaria abonada a TFM.

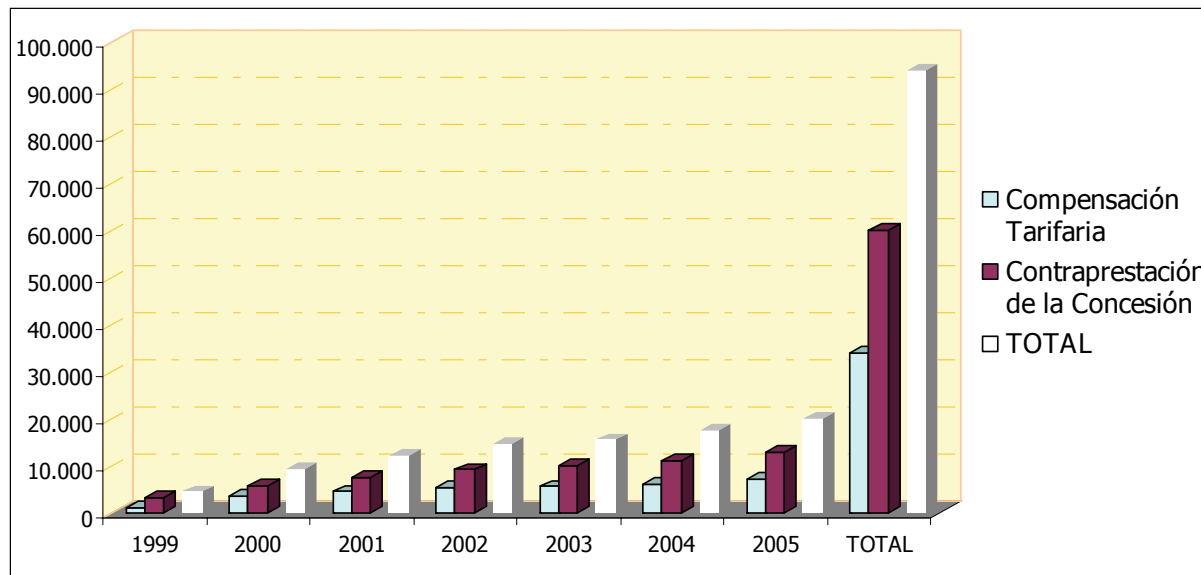
(miles de euros)

Año	Abono transporte	Billete sencillo	Billete 10 viajes	Sencillo combinado	TOTAL
1999	1.266				1.266
2000	2.403	486	707		3.596
2001	3.176	664	728		4.568
2002	3.790	893	813		5.496
2003	3.710	1.398	487		5.595
2004	3.837	1.810	612		6.259
2005	4.377	562	671	1.629	7.239
TOTAL	22.559	5.813	4.018	1.629	34.019

Por lo que el total de ingresos recibidos por TFM del Consorcio por la construcción y explotación de esta infraestructura durante el periodo 1999-2005 alcanza el importe de 93.951 miles de euros, cuya distribución temporal se refleja en el siguiente gráfico.



Gráfico III.5



e. *Transferencias de capital*

Las obligaciones reconocidas por el Consorcio en el ejercicio 2005 en el subconcepto 7439.- *Otras empresas y entes públicos* alcanzan el importe de 339.112 miles de euros, de las que 308.587 miles corresponden a la empresa Metro y 30.525 miles a EMT. Estas subvenciones de capital se dirigen a la financiación de inversiones en las dos operadoras, de acuerdo con lo previsto en los Acuerdos marco suscritos por el Consorcio con ambas en el ejercicio 2003 que, en la cláusula de financiación de inversiones, estipulan que:

“El presupuesto de inversiones a realizar en el ejercicio y las obligaciones financieras derivadas de inversiones anteriores, se financiarán con cargo a los *fondos propios* del operador, las subvenciones de capital recibidas de organismos ajenos al Consorcio, las aportaciones de capital que, a modo de aportación equilibradora de las inversiones realmente realizadas, efectuará el Consorcio de Transportes y, en su caso, el endeudamiento.”

Las inversiones a financiar por el Consorcio a la empresa Metro son las de mantenimiento de las infraestructuras existentes, excluyendo nuevas infraestructuras o ampliación de las existentes.

Para el cálculo de la aportación que va a realizar, el Consorcio utiliza el Plan de inversiones para cada ejercicio facilitado por las operadoras Metro y EMT, de cuyo importe total se deducen los recursos propios que cada operadora va a destinar a dichas inversiones, tal como se refleja en los cuadros III.14 y III.15.



Cuadro III.14. Subvenciones de capital a Metro.

(miles de euros)

CONCEPTOS	METRO			VARIACION 04-03		VARIACION 05-04	
	2003	2004	2005	ABSOLUTA	%	ABSOLUTA	%
Inversiones	60.103	188.901	338.591	128.798	214	149.690	79
Devolución créditos	3.756	9.765	9.765	6.009	160	0	0
Necesidades de capital	63.859	198.666	348.356	134.807	211	149.690	75
Amortizaciones	81.926	79.531	84.161	-2.395	-3	4.630	6
Sub. Capital a resultados	-31.389	-32.300	-35.322	-911	3	-3.022	9
Externalización pensiones	-1.697	-1.697	-10.182	-0	0	-8.485	500
Oblig. rdas en exceso en 2002	2			-2	-100	0	
Resultado del ejercicio 2004			1.112	0		1.112	
Recursos aplicados	48.842	45.534	39.769	-3.308	-7	-5.765	-13
Subvenciones de capital	15.017	153.132	308.587	138.115	920	155.455	102

Cuadro III.15. Subvenciones de capital a EMT.

(miles de euros)

CONCEPTOS	EMT			VARIACION 04-03		VARIACION 05-04	
	2003	2004	2005	ABSOLUTA	%	ABSOLUTA	%
Inversiones	29.495	34.630	46.429	5.135	17	11.799	34
Necesidades de capital	29.495	34.630	46.429	5.135	17	11.799	34
Amortizaciones	35.052	38.649	39.267	3.597	10	618	2
Sub. Capital a resultados	-26.470	-31.666	-32.007	-5.196	20	-341	1
Externalización pensiones		267		267		-267	-100
Excedente financiación 2004			112			112	
Resultado del ejercicio 2004			7.066			7.066	
Recursos aplicados	8.582	7.250	14.438	-1.332	-16	7.188	99
Otras subvenciones	1.166		1.466	-1.166	-100	1.466	
Subvenciones de capital	19.747	27.380	30.525	7.633	39	3.145	11

Del análisis de esta información pueden extraerse las siguientes conclusiones:

- Durante el periodo considerado las transferencias de capital del Consorcio a ambos operadores se han incrementado de forma notable, en especial en Metro donde el aumento de las subvenciones es mayor que el de las inversiones que financian debido a la disminución de la aplicación de recursos propios.
- En los Acuerdos Marco vigentes (anexo 3.2) no se detallan las partidas de los recursos propios que cada operador aplica a inversiones. Aunque en el Convenio suscrito en el año 1994 por el Consorcio con la EMT se concreta que se destinarán a inversiones "las amortizaciones, deducidos los ingresos por subvención de capital", no existe un criterio uniforme para la aplicación.



- De hecho, si bien en el Acuerdo Marco con Metro no está prevista la deducción del coste de la externalización de sus pensiones, la operadora ha deducido en el ejercicio 2005 todos los gastos de externalización a los recursos propios aplicados a inversiones. De igual forma, de los beneficios obtenidos por Metro tan sólo se han aplicado los del ejercicio 2004 mientras que EMT ha aplicado como resultado del ejercicio 2004 un importe inferior al beneficio. Estas actuaciones dan lugar a la necesidad de mayores subvenciones de capital del Consorcio.

Se ha analizado la documentación utilizada por el Consorcio para comprobar la justificación de los importes devengados de las subvenciones de capital a las operadoras y se ha estimado adecuada. La suma de las últimas liquidaciones del ejercicio presentadas por Metro y EMT coincide con las obligaciones reconocidas por transferencias de capital por el Consorcio y el importe pendiente de pago con la correspondiente cuenta acreedora.

El subconcepto *7639.-A Corporaciones Locales*, cuyas obligaciones reconocidas alcanzan el importe de 900 miles de euros, recoge subvenciones de capital concedidas por el Consorcio al Ayuntamiento de Madrid para financiar las obras relativas a la ampliación del carril "solo bus" entre el intercambiador de Moncloa y el nudo Puerta de Hierro.

Las obligaciones reconocidas netas por el Consorcio en el ejercicio 2005 en el subconcepto *7739.-Empresas privadas*, por importe de 1.202 miles de euros, responden a transferencias de capital concedidas a operadores privados del transporte regular de viajeros para la adquisición de canceladoras de billetes y adaptación de los vehículos a personas discapacitadas.

III.2. Transferencias para la construcción, y conservación de carreteras.

En el ejercicio 2005 la Consejería de Transportes e Infraestructuras ha reconocido obligaciones en el programa 405.- *Construcción y conservación de carreteras*, por importe de 70.227 miles de euros, por transferencias corrientes a las Sociedades concesionarias de la redacción del proyecto, construcción y gestión del servicio público de la nueva carretera M-45 y la duplicación de calzada de las carreteras M-511 y M-501 entre la M-40 y la M-522, para financiar la gratuidad del peaje en estas carreteras. Esta gratuidad del peaje, también denominado *peaje en sombra*, consiste en un canon periódico que la Administración abona a la Sociedad adjudicataria del contrato de concesión de la construcción, mantenimiento y explotación de determinadas infraestructuras públicas, durante el plazo establecido en el contrato de concesión, canon cuyo importe depende de la utilización de las infraestructuras por los ciudadanos.



III.2.1. Características principales de los contratos de concesión.

Las características principales de los contratos de concesión son:

- El objeto es la construcción, mantenimiento y explotación de infraestructuras públicas, que la Administración adjudica a una Sociedad concesionaria.
- Los riesgos asociados a la construcción, mantenimiento y explotación de las infraestructuras deben ser asumidos, en proporción sustancial, por el concesionario.
- La Administración contratante se compromete a garantizar el mantenimiento del equilibrio económico del contrato en los términos que fueron considerados para su adjudicación siempre que se rompa por decisiones de la propia Administración, por causas de fuerza mayor o en los supuestos que se establezcan en los propios contratos.
- Una vez finalizada la construcción, los usuarios de las infraestructuras abonan un peaje a la Sociedad concesionaria. En la modalidad de *peaje en sombra*, es la Administración la que abona, con cargo a su Presupuesto, un canon o peaje calculado en función del número y categoría de los vehículos que utilizan las infraestructuras, durante el periodo de tiempo que dura la concesión.

Para el registro contable de las infraestructuras construidas en la modalidad de peaje en sombra, el tratamiento previsto en el Sistema Europeo de Cuentas Nacionales y Regionales (SEC95) está relacionado directamente con la asunción de los riesgos de construcción, disponibilidad y demanda por parte de la Sociedad concesionaria y por la Administración. Si durante el periodo de explotación la mayoría de los riesgos derivados de la propiedad son asumidos por la Sociedad concesionaria, las infraestructuras y la deuda contraída, en su caso, deben registrarse en su balance y el contrato de explotación tiene las características de un arrendamiento operativo. Sin embargo, si es la Administración Pública la que asume durante el periodo de explotación la mayoría de los riesgos, la infraestructura se registra en su balance y el contrato de explotación tiene las características de un arrendamiento financiero.

La construcción, mantenimiento y explotación de estas infraestructuras se contrató de acuerdo con la entonces vigente Ley 13/1995, de 18 de mayo, de Contratos de las Administraciones Públicas, la Ley 8/1972, de 10 de mayo, de Construcción, Conservación y Explotación de Autopistas en régimen de Concesión y por la Ley de la Asamblea de Madrid 3/1991, de 7 de marzo, de Carreteras, modificada por la Ley 11/1997, de 28 de abril. Esta última norma introduce la posibilidad de explotación de las carreteras por cualquier sistema de gestión indirecta previsto en la legislación estatal básica y de que las tarifas que corresponda satisfacer a los usuarios sean subvencionadas, en todo o en parte, por la Comunidad de Madrid.

Los aspectos fundamentales por los que se rigen estos contratos de concesión de obra pública figuran en los pliegos de cláusulas administrativas particulares y de condiciones particulares técnicas y económicas aprobados por Resolución de la Consejería de Obras Públicas, Urbanismo y Transportes.



El 26 de febrero de 1998 la entonces Consejería de Obras Públicas, Urbanismo y Transporte convocó un concurso abierto para la contratación de la concesión de obra pública de redacción de proyecto, construcción, conservación y gestión del servicio público de la nueva carretera M-45, dividida en tres tramos. El concurso fue declarado desierto por considerarse inaceptables todas las proposiciones económicas presentadas por los licitadores por lo que, de acuerdo con el artículo 140.1.a de la LCAP, los tres tramos fueron adjudicados mediante procedimiento negociado, por Decreto del Consejo de Gobierno, a tres sociedades que habían acudido al concurso.

La concesión de obra pública de redacción de proyecto, construcción, conservación y gestión del servicio público de la duplicación de calzada de las carreteras M-511 y M-501 fue adjudicada por Decreto del Consejo de Gobierno de 4 de noviembre de 1999, mediante concurso convocado por la entonces Consejería de Obras Públicas, Urbanismo y Transporte de 16 de diciembre de 1998.

La secuencia de las actuaciones de la contratación figura en el anexo 4.

Las características principales de los pliegos de cláusulas administrativas particulares y de condiciones particulares técnicas y económicas que rigen cada procedimiento de contratación de estas concesiones, se exponen a continuación.

III.2.2. Pliegos de cláusulas administrativas particulares y de condiciones particulares técnicas y económicas. Contratos.

Los pliegos de cláusulas administrativas particulares (PCAP) regulan los derechos y obligaciones de la autoridad concedente y los del concesionario; las condiciones de la concesión, en especial su régimen económico, duración, reversión, causas y efectos de incumplimiento y extinción; las condiciones que deben cumplir las ofertas; y los criterios para su evaluación. Los pliegos de condiciones particulares técnicas y económicas (PCPTE) recogen las condiciones de carácter técnico que regirán la concesión, entre ellas la definición y características del *peaje en sombra*; la delimitación del tramo a construir, el plazo y el presupuesto de la obra; las condiciones técnicas de la construcción de la carretera y las de su conservación, explotación y vigilancia, así como las características de la medición del tráfico.

Los aspectos más relevantes de estos pliegos son:

- El peaje en sombra se define como el pago, durante el periodo de la concesión, de una subvención que se calcula en función del número de vehículos que transitan por un determinado tramo en un periodo de tiempo, con arreglo a una estructura de bandas y tarifas. Esta subvención tiene un límite máximo, pero no se fijan en los pliegos ni el valor máximo de las tarifas que corresponden a cada banda ni el límite máximo de la subvención, aspectos ambos que se dejan abiertos a las ofertas que presenten los licitadores.
- La Sociedad concesionaria tiene derecho a mantener el equilibrio económico de la concesión, mediante modificaciones en las subvenciones recibidas de la Comunidad de Madrid y/o en los plazos de la concesión, si se producen



Cámara de Cuentas Comunidad de Madrid

modificaciones en las concesiones por decisión de la Comunidad o por causas de fuerza mayor. Sin embargo, no se especifican claramente en los pliegos todos los supuestos que ocasionan las modificaciones en las condiciones de la concesión que dan lugar al derecho al mantenimiento de dicho equilibrio económico.

- Las actuaciones de la Comunidad de Madrid que disminuyan la demanda de uso de estas carreteras dará también derecho a la Sociedad concesionaria al reequilibrio económico.
- Los bienes y derechos expropiados para la ejecución de estas infraestructuras se incorporan al dominio público de la Comunidad de Madrid. La gestión de las indemnizaciones por las expropiaciones serán a cargo de la Sociedad concesionaria y también su pago, pero, a partir de un importe máximo que se establece en cada uno de los pliegos, la Sociedad tiene derecho al restablecimiento del equilibrio económico del contrato.
- El restablecimiento del equilibrio económico solo se contempla cuando es en beneficio de la Sociedad concesionaria, es decir, cuando las modificaciones en las condiciones de la concesión incrementan los costes, pero no en caso de que los disminuyan.
- Las Sociedades concesionarias asumen las obligaciones inherentes a la conservación, explotación y vigilancia de las carreteras. Asimismo, con el fin de mejorar la seguridad, los pliegos establecen un incentivo o penalización económica por la disminución o el aumento de la accidentalidad.

Los contratos de las concesiones recogen como aspectos significativos, además del objeto del contrato y el importe de la inversión inicial prevista, que la financiación de las infraestructuras es a cargo de la Sociedad concesionaria, los importes de las tarifas y del límite máximo que la Comunidad de Madrid abonará en concepto de subvención, el plazo de la concesión y la composición accionarial de la Sociedad concesionaria, el control e inspección de las obras, la comprobación de las obras finalizadas y su puesta en servicio, las modificaciones en las obras, las garantías y las causas de resolución e incumplimientos.

Del análisis del procedimiento, los pliegos y los contratos de concesión, así como de su ejecución, se deduce lo siguiente:

- La Comunidad de Madrid no ha aportado un estudio previo de viabilidad, en el que se recojan el coste de la inversión a realizar y el sistema de financiación propuesto, así como la justificación de la procedencia del sistema elegido, por lo que no se puede verificar si la Administración ha comparado, en términos de economía, eficiencia y eficacia, las condiciones del contrato de concesión con las que resultarían si la Comunidad hubiera llevado a cabo la inversión manteniendo la responsabilidad de la gestión y el riesgo de todo el proyecto. Por ello, no se ha podido analizar si esta fórmula de financiación, bajo la modalidad de peaje en sombra, es más eficiente que otras formas alternativas de prestar el servicio.
- La falta de definición de todos los supuestos que pueden dar lugar al restablecimiento del equilibrio económico de las concesiones, así como la fijación de un límite para las expropiaciones a cargo de la Sociedad



concesionaria disminuyen la transferencia de riesgos de construcción a la Sociedad concesionaria.

- El hecho de que en los pliegos sólo se contemple el restablecimiento del equilibrio económico de la concesión en beneficio de la Sociedad concesionaria pone de manifiesto que la estructuración de mecanismos de restitución del equilibrio económico no guarda un criterio de simetría, en el sentido de que puedan operar tanto a favor de la Sociedad como de la Administración. Esto supone un desequilibrio en el reparto de riesgos del contrato.
- Las estimaciones de tráfico realizadas por la Comunidad de Madrid en los pliegos han resultado ser excesivamente conservadoras en relación con el tráfico real, lo que ha podido ser la causa de que las tarifas ofertadas por las Sociedades concesionarias y asumidas por la Comunidad hayan sido elevadas, garantizándose así unos ingresos mínimos. En consecuencia, durante la vigencia de las concesiones, los derechos de cobro anuales de los concesionarios generados por el tráfico real han superado los límites máximos, por lo que las subvenciones abonadas corresponden siempre a estos límites máximos anuales. Además, en los tres tramos de la carretera M-45 los pliegos establecen que estos límites máximos son acumulativos de forma que, si en un ejercicio no se llegara a ellos por producirse un menor volumen de tráfico, la cantidad restante se añade al límite máximo del año siguiente. Todo esto supone una disminución del riesgo de demanda de las Sociedades concesionarias que podría afectar a la consolidación de estos activos en sus cuentas o en las de la Administración y a la calificación de estos contratos como arrendamientos operativos o financieros en los términos fijados en el SEC95.
- La Comunidad de Madrid controla el cumplimiento de las obligaciones de las Sociedades concesionarias en materia de conservación, explotación y vigilancia de las carreteras. Asimismo, ha establecido mecanismos de control de la accidentalidad de estas carreteras, aunque se ha constatado que estos últimos controles no han afectado a las subvenciones abonadas a las Sociedades. En efecto, incrementos y descensos del número real de accidentes, superiores al 10% establecido en los pliegos, no han supuesto modificación alguna en las subvenciones abonadas, lo que minora la transferencia del riesgo de disponibilidad a las Sociedades concesionarias. Por otra parte, no se ha acreditado la existencia de un registro de reclamaciones de los usuarios.
- En la fecha de realización de esta fiscalización los bienes y derechos expropiados para estas infraestructuras no habían sido aun escriturados a nombre de la Comunidad de Madrid ni incluidos en su inventario por estar pendientes de resolución varios expedientes de fincas expropiadas.
- No siempre coincide el importe que figura en las actas de comprobación de las obras e instalaciones con la cuantía de la inversión que figura en los Acuerdos de Consejo de Gobierno y que consta en la información facilitada por el concesionario, no habiéndose justificado la diferencia en la fecha de realización de las pruebas de esta fiscalización.



Cámara de Cuentas Comunidad de Madrid

Como hechos posteriores se han analizado los pliegos de la concesión de redacción de proyecto, construcción, conservación y explotación de la carretera M-407, tramo M-404 hasta M-506, a adjudicar mediante concurso por procedimiento abierto, que han sido elaborados por la Consejería de Transportes e Infraestructuras en enero de 2005. Estos pliegos, que han sido elaborados de acuerdo con lo previsto en el Título V de la Ley 13/2003, de 23 de mayo, de Contratos de las Administraciones Públicas, trasladan a las Sociedades concesionarias la mayor parte de los riesgos del contrato, según los criterios establecidos por el SEC95 en la interpretación que EUROSTAT ha realizado de ellos.

En efecto, los pliegos incluyen un estudio de viabilidad económico-financiera y estudios de tráfico que servirán como referencia para las ofertas de los licitadores; se establece un valor máximo para las tarifas, así como el límite máximo a abonar por la Comunidad de Madrid como subvención; se detallan los supuestos en los que la Comunidad debe restablecer el equilibrio económico del contrato, que se realizará en beneficio de la parte que proceda; y se fijan los supuestos que no se considerarán causas de alteración de dicho equilibrio económico, entre ellos el desarrollo o mejora de la red de transportes en la red viaria pública en el territorio de la Comunidad de Madrid. Igualmente, especifican que el coste de las expropiaciones, así como los posibles incrementos de coste que pudieran producirse como consecuencia de decisiones de los jurados de expropiaciones o de órganos judiciales serán, en todo caso, a cargo de la Sociedad concesionaria, sin que ello suponga alteración del equilibrio económico de la concesión.

III.2.3. Gestión y control interno

Se han analizado los procedimientos y controles establecidos por la Consejería de Transportes e Infraestructuras para el seguimiento de las condiciones económicas de las concesiones analizadas. Se ha examinado en especial si los incrementos de costes son debidos a causas imputables a la Administración y su traslado a las subvenciones abonadas al concesionario mediante los procesos de restablecimiento del equilibrio económico. De este análisis se deduce lo siguiente:

- No figura en los pliegos el procedimiento a seguir para la determinación de las variables que se modifican por el restablecimiento del equilibrio económico. En las concesiones analizadas, la Consejería ha contratado los servicios de una empresa independiente para la fijación de las nuevas condiciones derivadas de los procesos de reequilibrio. Los informes emitidos por dicha empresa señalan importantes limitaciones a su trabajo derivadas de que la información que les fue proporcionada no había sido auditada ni verificada por expertos independientes.
- Por otra parte, la Consejería no ha aportado justificación de que todas las modificaciones de las condiciones de las concesiones que han dado lugar a Acuerdos de Consejo de Gobierno restableciendo el equilibrio económico hayan tenido como origen causas imputables a la Administración.
- El gasto comprometido en estas contrataciones ha sido fiscalizado y los compromisos de gasto para ejercicios futuros derivados de los contratos iniciales y de los Acuerdos de Consejo de Gobierno de reequilibrio económico están correctamente registrados en contabilidad presupuestaria.



III.2.4. Coste de las concesiones.

El detalle de los costes iniciales previstos para los tres tramos de la nueva carretera M-45 y en la duplicación de calzada de las carreteras M-511 y M-501 y de los costes finales a la fecha de realización de esta fiscalización, según la información aportada por las Sociedades concesionarias a petición de la Consejería de Transportes, se refleja en el siguiente cuadro. En él se distingue entre las inversiones en construcción, incluidas las expropiaciones de terrenos, en reposición y los costes de explotación de las infraestructuras.

Cuadro III.16. Coste de las concesiones

(miles de euros)

CONCEPTO	TRAMO I M-45		TRAMO II M-45		TRAMO III M-45		M 501-511	
	Inicial	Final	Inicial	Final	Inicial	Final	Inicial	Final
Expropiaciones	6.010	26.874	117	10.692	5.881	5.078	6.870	11.331
Obras e Instalaciones	113.099	182.032	137.437	178.442	69.417	102.485	66.965	91.172
Total Construcción	119.109	208.906	137.554	189.134	75.298	107.563	73.835	102.503
Reposición	6.040	14.989	18.024	21.835	19.013	20.563	12.092	13.787
Mantenimiento y Explotación	42.887	66.868	43.708	79.754	34.104	44.129	52.985	53.651
TOTAL	168.036	290.763	199.286	290.723	128.415	172.255	138.912	169.941

De la información contenida en este cuadro se deduce que el coste de las cuatro concesiones ha pasado de 634.649 miles de euros que figuraban en los contratos de concesión iniciales a 923.682 miles en mayo de 2006, lo que supone un incremento del 46%. Sin embargo, estas cifras que, como se ha indicado, han sido aportadas por las Sociedades concesionarias, pueden resultar incrementadas durante el periodo de vida de la concesión por lo siguiente:

- Coste de las expropiaciones.

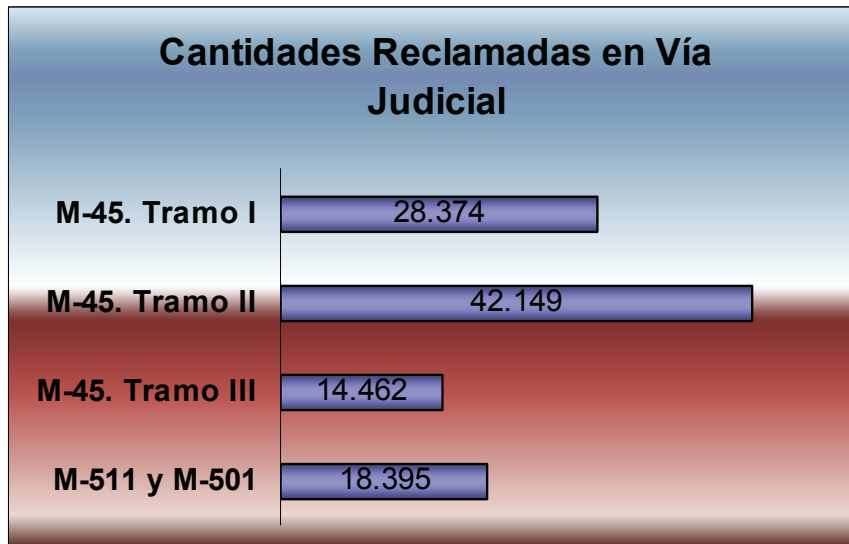
En las cuatro concesiones analizadas los concesionarios gestionan y pagan las expropiaciones, pero, a partir de un importe máximo, tienen derecho al reequilibrio económico por el exceso abonado sobre ese importe. Las cantidades máximas previstas en el contrato inicial y las asumidas por la Comunidad de Madrid hasta mayo del año 2006 figuran en el cuadro anterior, pero, a esta misma fecha, existen cantidades reclamadas pendientes de resolver en las cuatro concesiones, además de importes ya abonados por las Sociedades concesionarias que están por encima del límite máximo de expropiaciones que contemplan los pliegos, pero que todavía no han dado lugar a reequilibrios económicos. El total de estas cantidades, que podrán incrementar el coste



de las infraestructuras, alcanza el importe de 103.380 miles de euros, cuya distribución por concesiones se refleja a continuación.

Gráfico III.6

(miles de euros)



Al no registrar sus operaciones con arreglo a una contabilidad patrimonial, la Comunidad de Madrid no puede provisionar las incertidumbres derivadas del mayor coste de las expropiaciones reclamadas, pendientes de resolución judicial.

- Otras modificaciones

Teniendo en cuenta que los supuestos de modificaciones en las condiciones de las concesiones que dan lugar al derecho al reequilibrio económico no están claramente definidos, no se puede asegurar que durante el periodo de vigencia de la concesión no aparezcan circunstancias que den lugar a nuevos reequilibrios que incrementen las subvenciones a pagar, lo que genera una incertidumbre sobre el coste total de estas concesiones para la Comunidad de Madrid.

III.2.5. Procesos de reequilibrio económico financiero

De acuerdo con lo establecido en la Ley 8/1972 de construcción, conservación y explotación de autopistas de peaje en régimen de concesión, si la Administración modifica las características de los contratos de forma que afecten a su equilibrio económico-financiero, debe compensar al concesionario para que mantenga dicho equilibrio. De igual forma, en los Pliegos de Cláusulas Administrativas Particulares de estos contratos, figura el derecho al mantenimiento del equilibrio económico del contrato por las causas que se relacionan en el apartado III.2.2., si bien no se detallan los supuestos concretos que dan lugar a dicho reequilibrio.



En todas las concesiones analizadas han tenido lugar modificaciones en las inversiones previstas inicialmente que han motivado el inicio de procesos de restablecimiento del equilibrio económico, los cuales han sido aprobados por Acuerdos de Consejo de Gobierno, según figura en el anexo 4.

Los Acuerdos de Consejo de Gobierno compensan a las Sociedades por los incrementos de inversión o la demora en la ejecución mediante las siguientes modificaciones de las condiciones de las concesiones:

- Ampliación de los plazos de la concesión;
- Modificación de las tarifas y bandas;
- Incremento del importe máximo de la subvención;
- Concesión de subvenciones directas

Los plazos de concesión han sido ampliados por Acuerdos de reequilibrio económico en tres de las cuatro concesiones analizadas. Las subvenciones máximas anuales que, tal como se indica en el apartado III.2.2., son las que abona realmente la Comunidad de Madrid y los importes de las tarifas y bandas que figuran en los contratos se han incrementado en las cuatro concesiones.

Los importes máximos anuales previstos inicialmente en los contratos de concesión y los aprobados por los Acuerdos de Consejo de Gobierno para el restablecimiento del equilibrio económico, así como su variación se reflejan en el siguiente cuadro. Estos importes, en euros constantes, son los que la Comunidad de Madrid deberá abonar a las concesionarias siempre que se mantengan o incrementen los actuales niveles de tráfico y no se planteen nuevos reequilibrios económicos de las concesiones.

Cuadro III.17. Compensaciones a los concesionarios

(miles de euros)

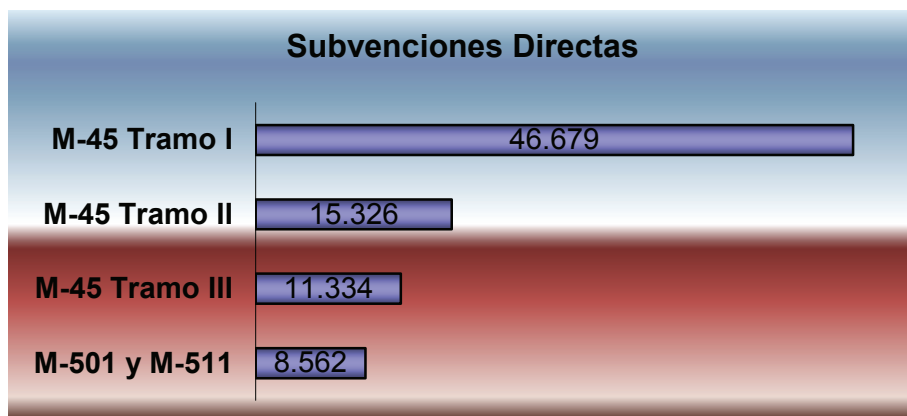
CONCESIÓN	Importes contrato inicial	Importes aprobados por Acuerdo de Consejo de Gobierno	Variación absoluta	Variación relativa %
M-45 Tramo I	336.384	714.533	378.149	112
M-45 Tramo II	397.197	668.305	271.108	68
M-45 Tramo III	193.255	291.092	97.837	51
M-501 y M-511	197.319	268.239	70.920	36
TOTAL	1.124.155	1.942.169	818.014	73

Por otra parte, por Acuerdos de Consejo de Gobierno se han aprobado subvenciones directas, por un importe total de 81.901 miles de euros, cuya distribución por concesiones se detalla a continuación.



Gráfico III.7

(miles de euros)



Del importe total, 29.661 miles de euros son recuperables para la Comunidad de Madrid ya que corresponden al precio que debía abonar la Sociedad concesionaria de las obras de construcción, conservación y explotación de la autopista de peaje R-2 a la Comunidad de Madrid, para que a su vez lo abone a la Sociedad concesionaria del tramo I de la M-45, por la cesión de las obras de enlace con la N-II, en virtud de un Convenio de colaboración suscrito por las Administraciones central y autonómica con las dos Sociedades concesionarias. Aunque el concesionario de la autopista de peaje R-2 no ha procedido al pago de la cantidad citada, la Comunidad de Madrid ha adelantado dicha cantidad a la Sociedad concesionaria del tramo I de la M-45.

Estas subvenciones directas constituyen una participación de la Comunidad de Madrid en la financiación de estas infraestructuras que se registran presupuestariamente en los subconceptos denominados gratuidad peaje, lo que es contrario a la definición que estos mismos pliegos ofrecen de este peaje como subvención ligada al uso de las infraestructuras.

El detalle anual de los importes previstos en los contratos de concesión de las subvenciones máximas así como de las subvenciones aprobadas por Acuerdos de Consejo de Gobierno para el restablecimiento del equilibrio económico y para subvenciones directas se refleja en el anexo 5.

En el anexo 6 figuran las subvenciones efectivamente abonadas a las sociedades concesionarias desde la puesta en funcionamiento de las infraestructuras hasta el 31 de diciembre de 2005 y la actualización de las subvenciones a pagar a un IPC estimado del 2,5% hasta el final del periodo de cada concesión.

De todo lo expuesto se deduce que, en las fechas de realización de los trabajos de esta fiscalización, las subvenciones a pagar por la Comunidad de Madrid a las Sociedades concesionarias de la carretera M-45 y de la duplicación de calzada de las carreteras M-



511 y M-501, entre la M-40 y la M-522, durante todo el periodo concesional, en euros constantes a la fecha de los correspondientes Acuerdos de Consejo de Gobierno que las aprueban, alcanzan el importe total de 1.994.409 miles de euros constantes, en el que están incluidas las subvenciones directas. Este importe pasa a ser de 2.833.371 miles aplicando una actualización de las subvenciones a un IPC estimado del 2,5% hasta el final del periodo de cada concesión. Asimismo, estos importes pueden verse incrementados por nuevos procesos de reequilibrio económico motivados por el aumento del coste de las expropiaciones o por otros supuestos de incremento de costes, tal como se refleja en el apartado III.2.4.

Se ha puesto en relación el coste total de las infraestructuras en las fechas de realización de los trabajos de esta fiscalización, según la información que contienen los Acuerdos de Consejo de Gobierno y la aportada por las Sociedades concesionarias, con las subvenciones, también totales, de la Comunidad de Madrid a los concesionarios de estas infraestructuras, tanto las que corresponden al peaje en sombra como las directas, en euros constantes. El resultado es el que figura en el siguiente cuadro, en el que se observa que, por efecto de los reequilibrios económicos, las subvenciones de la Comunidad de Madrid durante el periodo de la concesión, en euros constantes, se han incrementado en todas las concesiones en proporción superior al incremento del coste total de las carreteras. Tanto la variación de los costes como la de las subvenciones están afectadas por la inflación del periodo que media entre el contrato inicial y el último Acuerdo de Consejo de Gobierno, por lo que la comparación entre el incremento de costes y el incremento de subvenciones de cada concesión se hace en términos homogéneos. En lo que respecta a las subvenciones, cuyo periodo de pago se dilata entre 25 y 37 años (anexo 4), se han considerado los importes en euros constantes de la fecha de aprobación de los respectivos Acuerdos.

Cuadro III.18. Coste total de las infraestructuras y subvenciones totales abonadas a los concesionarios por la Comunidad de Madrid.

(miles de euros)

	Coste total de la concesión *				Subvención durante el periodo de la concesión				Subvención / Coste total %
	Inicial	Final	Variación		Inicial	Modificada	Variación		
			Absoluta	Relativa %			Absoluta	Relativa %	
M-45. Tramo I	168.036	290.763	122.727	73	336.384	731.551	395.167	117	252
M-45. Tramo II	199.286	290.723	91.437	46	397.197	683.631	286.434	72	235
M-45. Tramo III	128.415	172.255	43.840	34	193.255	302.426	109.171	57	176
M-511 y 501	138.912	169.941	31.029	22	197.319	276.801	79.482	40	163

* no incluye IVA

La diferencia que se produce entre el incremento de costes y el de las subvenciones puede ser indicativa de la falta de control de los procedimientos en los procesos de restablecimiento del equilibrio económico a que se hace referencia en el apartado III.2.2.

Por otra parte, la relación entre las subvenciones y los costes totales durante el periodo de la concesión varía de unas concesiones a otras, pero en todos los casos supera el 150%.



III.3. Otras Transferencias. Control y gestión del transporte.

Las obligaciones reconocidas netas por transferencias corrientes y de capital en el programa 406.- Control y gestión del transporte alcanzan un importe total de 611 miles de euros que, frente a unos créditos definitivos de 1.270 miles, representan un grado de ejecución del 48%. El mayor nivel de ejecución (84%) corresponde al subconcepto 4809.-*Otras instituciones sin fines de lucro* y el menor (0%) al subconcepto 4739.-*Otras empresas privadas*.

Las obligaciones reconocidas en el subconcepto 4809.-*Otras instituciones sin fines de lucro*, que alcanzan un importe de 472 miles de euros, corresponden a subvenciones para la formación en el sector del transporte público por carretera reguladas por la Orden de 12 de abril de 2005 de la Consejería de Transportes e Infraestructuras y a subvenciones a transportistas para el fomento de proyectos relacionados con Internet, de acuerdo con la Orden de 30 de mayo de 2005 de la Consejería de Transportes e Infraestructuras.

El subconcepto 4839.-*Familias: otras actuaciones*, con obligaciones reconocidas por valor de 31 miles de euros, recoge las subvenciones concedidas a la formación de conductores profesionales reguladas en la Orden de 6 de mayo de 2005 de la Consejería de Transportes e Infraestructuras.

El subconcepto 4739.- *Otras empresas privadas* recoge los créditos destinados a la concesión de subvenciones a empresas del transporte para la contratación de mujeres, reguladas en la Orden de 8 de julio de 2005 de la Consejería de Transportes e Infraestructuras, créditos cuya ejecución ha sido nula.

Las obligaciones reconocidas en el subconcepto 7739.-*Empresas privadas*, por importe de 108 miles de euros, corresponden a subvenciones concedidas para la adaptación de vehículos reguladas por Orden de 6 de mayo de 2005 de la Consejería de Transportes e Infraestructuras.



Cámara de Cuentas
Comunidad de Madrid

IV. ANEXOS



Cámara de Cuentas
Comunidad de Madrid

INDICE DE ANEXOS

Anexo 1: Ejecución presupuestaria de las transferencias asignadas al transporte en la Comunidad de Madrid

Anexo 2: Variación interanual de las transferencias asignadas al Transporte en la Comunidad de Madrid

Anexo 3.1: Convenios de financiación al Consorcio Regional de Transportes vigentes en 2005

Anexo 3.2: Convenios del Consorcio Regional de Transportes con operadores del transporte público de viajeros vigentes en 2005

Anexo 4: Secuencia temporal actuaciones administrativas de las concesiones: M-45 y M-511 y M-501

Anexo 5: Canon máximo previsto en los contratos de concesión

Anexo 6: Subvención anual máxima actualizada IPC



Anexo 1

Ejecución presupuestaria de las transferencias asignadas al transporte en la Comunidad de Madrid

(Miles de euros)

PROGRAMA	SUBCONCEPTO	CRÉDITOS PRESUPUESTOS				OBLIGAC RECONOC NETAS	REMANENTES DE CRÉDITO	PAGOS REALIZADOS	OBLIGAC PTES PAGO A 31/12/05
		INICIALES	MODIFICACIONES		DEFINITIVOS				
			EN AUMENTO	EN DISMINUCIÓN					
1.- Transferencias Internas									
400. Dirección y Gestión adtva.	4334. Consorcio Regional de Transportes	464.243	25	1	464.267	464.267	0	464.267	0
	7334. Consorcio Regional de Transportes	125.919	33.627	0	159.546	159.546	0	159.546	0
Total Transferencias internas		590.162	33.652	1	623.813	623.813	0	623.813	0
2.- Transferencias a agentes externos									
405. Construcción y conservación carreteras	4837. Gratuidad peaje M-45	57.378	0	2.187	55.191	54.533	658	54.533	0
	4838. Gratuidad peaje M-511 a M-501	11.843	4.045	0	15.888	15.694	194	15.694	0
Total 405		69.221	4.045	2.187	71.079	70.227	852	70.227	0
406. Control y gestión del transporte	4739. Otras empresas privadas	150	0	0	150	0	150	0	0
	4809. Otras instituciones sin fines de lucro	560	0	0	560	472	88	467	5
	4839. Familias: otras actuaciones	60	0	0	60	31	29	31	0
	7739. Empresas privadas	500	0	0	500	108	392	108	0
Total 406		1.270	0	0	1.270	611	659	606	5
490. Programación y desarrollo del transporte (*)	4031. Renfe	9.696	0	0	9.696	9.696	0	9.696	0
	4438. Operadores transporte C.M	5.056	0	0	5.056	4.903	153	4.873	30
	4639. A Corporaciones Locales	9.280	426	0	9.706	0	9.706	0	0
	4732. Transportes ferroviarios de Madrid	15.369	0	0	15.369	12.007	3.362	10.854	1.153
	4830. Compensación usuarios tpte. Tarifa equilib	643.117	0	0	643.117	614.902	28.215	570.161	44.741
	7439. Otras empresas públicas con forma de S.A	248.943	97.627	0	346.570	339.112	7.458	176.124	162.988
	7639. A Corporaciones Locales	0	900	0	900	900	0	900	0
	7739. Empresas privadas	1.202	0	0	1.202	1.202	0	1.163	39
Total 490		932.663	98.953	0	1.031.616	982.722	48.894	773.771	208.951
Total Sin Consolidar		1.593.316	136.650	2.188	1.727.778	1.677.373	50.405	1.468.417	208.956
Total Consolidado		1.003.154	102.998	2.187	1.103.965	1.053.560	50.405	844.604	208.956

(*) Los subconceptos del programa 400 financian el programa 490.



Variación interanual de las transferencias asignadas al Transporte en la Comunidad de Madrid

(Miles de euros)

PROGRAMA	SUBCONCEPTO	OBLIGACIONES RECONOCIDAS			
		2004	2005	Diferencia	% Variación
400. Dirección y Gestión administrativa	4334. Consorcio Regional de Transportes	446.175	464.267	18.092	4,05
	7334. Consorcio Regional de Transportes	93.628	159.546	65.918	70,40
Total		539.803	623.813	84.010	15,56
405. Construcción y conservación carreteras	4837. Gratuidad peaje M-45	75.669	54.533	-21.136	-27,93
	4838. Gratuidad peaje M-511 a M-501	11.284	15.694	4.410	39,08
Total		86.953	70.227	-16.726	-19,24
406. Control y gestión del transporte	4739. Otras empresas privadas	0	0	0	-
	4809. Otras instituciones sin fines de lucro	389	472	83	21,34
	4839. Familias: otras actuaciones	37	31	-6	-16,22
	7739. Empresas privadas	185	108	-77	-41,62
Total		611	611	0	0,00
490. Programación y desarrollo del transporte	4031. Renfe	9.702	9.696	-6	-0,06
	4438. Operadores transporte C.M	3.720	4.903	1.183	31,80
	4639. A Corporaciones Locales	6.850	0	-6.850	-100,00
	4732. Transportes ferroviarios de Madrid	10.432	12.007	1.575	15,10
	4830. Compensación usuarios tpte. Tarifa equilib	558.753	614.902	56.149	10,05
	7439. Otras empresas públicas con forma de S.A	180.512	339.112	158.600	87,86
	7639. A Corporaciones Locales	0	900	900	-
	7739. Empresas privadas	2.038	1.202	-836	-41,02
Total		772.007	982.722	210.715	27,29



Anexo 3.1

Convenios de financiación al Consorcio Regional de Transportes vigentes en 2005

ENTIDADES	DENOMINACION	FECHA CONVENIO	OBJETO
Estado	Contrato-programa entre la Admón. Gral. del Estado y el Consorcio. 2005-2006	22/12/2005	Regula las relaciones recíprocas entre la AGE y el Consorcio, en lo relativo a la financiación del transporte público regular de viajeros en el ámbito de actuación definido en la Ley de creación del Consorcio.
Comunidad de Madrid Ayuntamiento de Madrid	Convenio de adhesión del Ayuntamiento de Madrid al Consorcio.	22/07/2005	Regula las condiciones y compromisos en el ámbito del transporte público regular de viajeros, entre el Ayto. de Madrid, la CAM y el Consorcio .
Otras Corporaciones Locales	Convenio entre el Consorcio y el Ayto. de Torrelozón	03/11/2005	Financiación del servicio público de transporte urbano de viajeros.
	Convenio entre el Consorcio y el Ayto. de Alcobendas.(línea circular)	28/02/2005	Financiación del servicio público de transporte urbano de viajeros.
	Convenio entre el Consorcio y el Ayto. de Alcobendas y la urbaniz. La Moraleja	28/02/2005	Financiación del servicio público de transporte urbano de viajeros.
	Convenio entre el Consorcio y el Ayto. de Collado-Villalba.	06/04/2005	Financiación del servicio público de transporte urbano de viajeros.
	Convenio entre el Consorcio y el Ayto. de Ciempozuelos.	06/04/2005	Financiación del servicio público de transporte urbano de viajeros.
	Convenio entre el Consorcio y el Ayto. de Arganda del Rey.	25/02/2005	Financiación del servicio público de transporte urbano de viajeros.
	Convenio entre el Consorcio y el Ayto. de Aranjuez.	30/11/2004	Financiación del servicio público de transporte urbano de viajeros.
	Convenio entre el Consorcio y el Ayto. de Colmenar Viejo.	04/04/2005	Financiación del servicio público de transporte urbano de viajeros.
	Convenio entre el Consorcio y el Ayto. de Fuenlabrada.	10/06/2005	Financiación del servicio público de transporte urbano de viajeros.
	Convenio entre el Consorcio y el Ayto. de Móstoles.	22/11/2004	Financiación línea especial de servicio público de transporte de viajeros entre Móstoles y el polideportivo municipal.
	Convenio entre el Consorcio y el Ayto. de Pozuelo de Alarcón.	29/12/2004	Financiación del servicio público de transporte urbano de viajeros.
	Convenio entre el Consorcio y el Ayto. de Rivas-Vaciamadrid.	15/10/2005	Financiación del servicio público de transporte urbano de viajeros.
	Convenio entre el Consorcio y el Ayto. de Robledo de Chavela.	06/04/2005	Financiación del servicio público de transporte urbano de viajeros.
	Convenio entre el Consorcio y el Ayto. de San Martín de la Vega.	10/02/2005	Financiación del servicio público de transporte urbano de viajeros.
	Convenio entre el Consorcio y el Ayto. de Tres Cantos.	24/02/2005	Financiación del servicio público de transporte urbano de viajeros.
	Convenio entre el Consorcio y el Ayto. de Valmaqueda.	21/03/2005	Financiación del servicio público de transporte urbano de viajeros.
	Convenio entre el Consorcio y el Ayto. de Valdemorillo.	15/06/2005	Financiación del servicio público de transporte urbano de viajeros.
Convenio entre el Consorcio y el Ayto. de Valdemoro.	04/04/2005	Financiación del servicio público de transporte urbano de viajeros.	
Convenio entre el Consorcio y el Ayto. de Getafe.	30/06/2005	Establecimiento y financiación de los servicios lanzaderas de autobuses a los polígonos industriales de Getafe.	
RENFE	Convenio entre el Consorcio y RENFE-Cercanías	18/11/2004	Sobre la utilización del Abono Transporte en el año 2003
Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha.	Convenio entre la Comunidad de Madrid y la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha.	22/11/2000	Implantación nuevos títulos de Abono transporte destinados a satisfacer las necesidades de desplazamiento entre diversas poblaciones de Castilla-La Mancha y Madrid.



Convenios del Consorcio Regional de Transportes con operadores del transporte público de viajeros vigentes en 2005

OPERADOR	DENOMINACION	FECHA CONVENIO	OBJETO
Metro	Acuerdo Marco entre el Consorcio y Metro	29/04/2003	Determinar los objetivos, entre otros, en materia de cantidad, calidad y coste del servicio a cumplimentar por METRO; y en compensación al cumplimiento de dichos objetivos, el pago por el Consorcio de una tarifa de equilibrio económico a aplicar a los viajeros transportados y registrados, así como el pago de las subvenciones de capital necesarias para atender a la financiación de las inversiones.
EMT	Acuerdo Marco entre el Consorcio y EMT	28/04/2003	Determinar los objetivos, entre otros, en materia de cantidad, calidad y coste del servicio a cumplimentar por METRO; y en compensación al cumplimiento de dichos objetivos, el pago por el Consorcio de una tarifa de equilibrio económico a aplicar a los viajeros transportados y registrados, así como el pago de las subvenciones de capital necesarias para atender a la financiación de las inversiones.
Renfe	Convenio entre el Consorcio y Renfe operadora-cercanías sobre la compensación de los viajes realizados con abono transportes en la red de cercanías de Madrid en 2005.	Sin firmar	Determinar las compensaciones que el Consorcio debe transferir a RENFE operadora-cercanías, como consecuencia de la utilización de los diferentes títulos de Abono de Transportes.
	Convenio entre el Consorcio y cercanías-Renfe, sobre la liquidación por la utilización del abono transportes en el 2004.	30/12/2005	Fijar el importe de las liquidaciones para el año 2004 por la utilización del abono transporte en ese año.
	Convenio entre el Consorcio y cercanías-Renfe, sobre la liquidación por la utilización del abono transportes en el 2003.	18/12/2004	Fijar el importe de las liquidaciones para el año 2003 por la utilización del abono transporte en ese año.
	Convenio entre el Consorcio y cercanías-Renfe, sobre la liquidación por la utilización del abono transportes en el período 2000/2002.	10/09/2003	Cerrar con carácter definitivo los saldos pendientes de regularizar en los ejercicios 2000,2001 y 2002.
	Convenio entre el Consorcio y cercanías-Renfe, sobre la liquidación por la utilización del abono transportes en el período 1995/1998.	08/06/2000	Cerrar con carácter definitivo los saldos pendientes de regularizar en los ejercicios 1995 a 1998.
	Convenio general entre MINTRA, el Consorcio y Renfe para la explotación del ramal Pinto-San Martín de la Vega.	10/09/2003	Armonizar la puesta en funcionamiento de la explotación de la nueva línea de ferrocarril de Pinto a San Martín de la Vega, de acuerdo con el principio de cooperación
	Convenio específico para la explotación que desarrolla el convenio general para la explotación del ferrocarril de Pinto a San Martín de la Vega.	10/09/2003	Establecer las condiciones de cooperación entre el Consorcio y RENFE tendentes a la prestación del servicio y la explotación del trayecto ferroviario de Pinto a San Martín de la Vega.
OPERADORES PRIVADOS			
TFM	Contrato de concesión de obra pública para la redacción de proyecto, ejecución de obra y gestión del servicio público de explotación de la línea ferroviaria de transporte público de explotación de la línea ferroviaria de transporte público de viajeros, con infraestructura propia, entre Madrid y los municipios de Rivas-Vaciamadrid y Arganda del Rey.	19/04/1997	Ejecución del contrato cuya financiación será a cargo íntegramente del adjudicatario del contrato. La contraprestación del adjudicatario consistirá en la explotación del servicio, que se concreta en el cobro de tarifas a los usuarios y la compensación que se otorga a la concesión y que se hará efectiva por el Consorcio.
	Convenio regulador de las relaciones jurídicas entre el Consorcio y TFM, comportando un gasto de carácter plurianual.	22/06/1999	Establecer el marco regulador de las obligaciones contraídas entre el Consorcio y TFM derivadas de la entrada en funcionamiento de la nueva línea ferroviaria



**Cámara de Cuentas
Comunidad de Madrid**

			con infraestructura propia entre Madrid y los municipios de Rivas-Vaciamadrid y Arganda del Rey.
Intercambiador de Transportes de Avenida de América A.I.E.	Contrato de concesión de obra pública para la redacción de proyecto, ejecución de obra y gestión del servicio público de explotación del intercambiador de transportes y los aparcamientos de residentes y de rotación de Avda. de América.	12/06/1998	Ejecución del contrato cuya financiación será a cargo íntegramente del adjudicatario del contrato. La contraprestación del adjudicatario consistirá en la explotación del servicio, que se concreta en el cobro de tarifas y otros ingresos contemplados en la cláusula 1.3. del PCAP.
Operadores privados del transporte en carretera	Convenio entre el Consorcio y la empresa Argabús, S.A.	15/06/2005	Financiación del servicio público de transporte urbano de viajeros de Arganda del Rey.
	Convenios entre el Consorcio y la empresa Autómnibus interurbanos, S.A.	10/05/2005	Financiación del servicio público de transporte urbano de viajeros de Ciempozuelos, Pinto y Valdemoro
	Convenio entre el Consorcio y la empresa U.T.E. Beltrán-Herranz	15/06/2005	Financiación del servicio público de transporte urbano de viajeros de Valdemorillo
	Convenios entre el Consorcio y la empresa Llorente Bus, S.L.	03/06/2005	Financiación del servicio público de transporte urbano de viajeros de Pozuelo de Alarcón y Majadahonda
	Convenio entre el Consorcio y la empresa La Veloz S.A.	17/10/2005	Financiación del servicio público de transporte urbano de viajeros de Rivas vaciamadrid
	Convenio entre el Consorcio y la empresa La Veloz S.A.	11/11/2005	Financiación del servicio público de transporte urbano de viajeros de San Martín de la Vega.
	Convenio entre el Consorcio y la empresa Doroteo Casado Montes	10/05/2005	Financiación del servicio público de transporte urbano de viajeros de la línea Alcobendas- La Moraleja
	Convenio entre el Consorcio y la Empresa Municipal de Transportes de Fuenlabrada	10/06/2005	Financiación del servicio público de transporte urbano de viajeros de Fuenlabrada
	Convenio entre el Consorcio y la empresa De Blas y Cía., S.L.	22/12/2004	Financiación del servicio público de transporte de viajeros al Polideportivo municipal de Móstoles
	Convenio entre el Consorcio y la empresa Francisco LARREA S.A.	10/05/2005	Financiación del servicio público de transporte urbano de viajeros de Collado Villalba
	Convenio entre el Consorcio y la empresa Julián de Castro S.A.	03/11/2005	Financiación del servicio público de transporte urbano de viajeros de Torrelodones
	Convenio entre el Consorcio de Madrid y el servicio municipal de transportes de Parla	30/05/2005	Utilización del abono transporte en dicha empresa y a la compensación económica derivada de las medidas adoptadas por el Consorcio en materia tarifaria
	Contrato Programa entre Consorcio y la empresa De Blas y Cía.	20/06/2003	Prestación del servicio de transporte entre Madrid y Batres
	Contrato Programa entre Consorcio y la empresa Consol, S.A.	16/10/2002	Prestación del servicio de transporte entre Madrid, Valdeavero y Alcalá de Henares con Hijuelas
	Contrato Programa entre el Consorcio y la empresa La Veloz S.A.	11/05/1999	Prestación del servicio de transporte con Rivas Vaciamadrid y urbanizaciones
	Contrato Programa entre el Consorcio y la empresa Ruiz S.A.	24/06/2003	Prestación del servicio de transporte entre Madrid, Barajas de Melo y Villamayor de Santiago, con Hijuelas
	Contrato Programa entre el Consorcio y la empresa Martín S.A.	31/07/2003	Prestación del servicio de transporte entre Madrid, Leganés y Fuenlabrada
	Contrato Programa entre el Consorcio y la empresa Mosamo	17/06/2004	Prestación del servicio de transporte entre Aranjuez y su estación de ferrocarril
	Contrato Programa entre el Consorcio y la empresa Alacuber S.A.	20/06/2005	Prestación del servicio de transporte entre Madrid y El Pardo
	Contrato Programa entre el Consorcio y la empresa Pascual Arias	21/06/2005	Prestación del servicio de transporte urbano en Alcalá de Henares
Contrato Programa entre el Consorcio y la empresa Arga bus S.A.	11/05/1999	Prestación del servicio de transporte entre Madrid, Arganda del Rey, Villar del Olmo y	



Cámara de Cuentas
Comunidad de Madrid

			Ambite, y entre Madrid y Driebes con Hijuelas
	Contrato Programa entre el Consorcio y la empresa Autobuses urbanos del Sur S.A.	22/07/2005	Prestación del servicio de transporte entre Madrid y Getafe
	Contrato Programa entre el Consorcio y la empresa TRAPSA	Sin fecha	Prestación del servicio de transporte entre Madrid y Tres Cantos
Renfe	Convenio entre el Consorcio y Renfe sobre la extensión de determinados trenes de la línea de cercanías C-8 a) hasta las localidades de Zarzalejo, Robledo de Chavela y Sta. María de la Alameda.	11/04/1997	Renfe se compromete y obliga a extender el servicio ferroviario de la línea C-8 a) de Cercanías hasta las localidades de Zarzalejo, Robledo de Chavela y Sta. María de la Alameda.
	Convenio entre el Consorcio y Renfe-Cercanías y la Universidad de Alcalá de Henares para la comercialización y financiación del título de transportes "Abono Universidad" de validez en la relación Guadalajara-Universidad de Alcalá de Henares.	10/11/2003	Establecer el marco regulador de las obligaciones contraídas entre el Consorcio y RENFE operadora-cercanías y la Universidad de Alcalá de Henares derivadas de la implantación del título de transportes, el Abono Universidad, establecido para satisfacer las necesidades de desplazamiento entre Guadalajara y la Universidad de Alcalá de Henares, así como entre los distintos campus de la misma.
	Convenio entre el Consorcio y Renfe para la prestación de servicios ferroviarios regionales Exprés en determinadas estaciones.	10/03/2004	La UN de Regionales-RENFE se compromete y obliga durante la vigencia del presente Convenio a mantener las paradas de varios trenes Regionales Exprés, en las estaciones de Zarzalejo, Robledo de Chavela y Santa María de la Alameda.

Secuencia temporal actuaciones administrativas de las concesiones: M-45 y M-511 y M-501

(Miles de euros)

		M-45. TRAMO I	M-45. TRAMO II	M-45. TRAMO III	M-511 y M-501
Inversión (1)	Inicial	119.109	137.554	75.298	73.835
	Después del reequilibrio	208.906	189.443	107.563	102.503
Concesionario		Concesiones Madrid, S.A.			
Plazo de concesión (2)	Inicial	25 años	Autopista Tramos-45, S.A.	EUROGLOSA 45, S.A.	Ruta de los Pantanos, S.A.
	Después del reequilibrio	37 años y 6 meses	25 años	25 años	25 años
Procedimiento adjudicación		Negociado sin publicidad			
Aprobación proyecto construcción por la Admón.		21 de Septiembre de 1998	21 de Septiembre de 1998	Negociado sin publicidad 21 de Septiembre de 1998	Concurso abierto 25 de Junio de 1999
Propuesta Mesa Contratación		22 de septiembre de 1998	22 de septiembre de 1998	22 de septiembre de 1998	2 de julio de 1999
Fiscalización gasto Intervención General de la C.M.		22 de Octubre de 1998	22 de Octubre de 1998	24 de Septiembre de 1998	29 de agosto de 1999
Decreto Cº Gobierno por el que se adjudica la concesión		24 de septiembre 1998	24 de septiembre 1998	23 de Octubre 1998	4 de noviembre de 1999
Publicación en BOCM el Decreto del Cº de Gobierno		28 de octubre de 1998	29 de octubre de 1998	28 de Octubre de 1998	23 de noviembre de 1999
Contrato concesión		7 de mayo de 1999	7 de mayo de 1999	7 de mayo de 1999	4 de febrero de 2000
Acta de comprobación		13 de marzo de 2002	13 de marzo de 2002	12 de Febrero de 2002	26 de noviembre de 2001 (tramo M-501) 13 de septiembre de 2002
Puesta en servicio carretera		1 de abril de 2002	1 de abril de 2002	1 de Marzo de 2002	1 de enero 2002 (tramo M-501) 24 de septiembre de 2002 (tramo M-511)
Inicio pago canon		Abril de 2002	Abril de 2002	Marzo de 2002	Enero 2002 (tramo M-501) Octubre 2002 (tramo M-511)
Acuerdos Cº Gobierno reequilibrio económico		25 de julio de 2002 8 de mayo de 2003 4 de marzo de 2004	25 de julio de 2002 23 de octubre de 2003	25 de julio de 2002	29 de mayo de 2003 28 de febrero de 2005



Cámara de Cuentas
Comunidad de Madrid



Anexo 5a
(Miles de euros)

Canon máximo previsto en los contratos de concesión

AÑO	Importes máximos anuales a percibir de la Comunidad de Madrid en concepto de subvención, antes y después del reequilibrio económico financiero (Sin subvenciones directas)							
	M-45. TRAMO I Ac. Antes del reequilibrio	M-45. TRAMO I AC Cº Gob. Reequilibrio	M-45. TRAMO II Ac. Antes del reequilibrio	M-45. TRAMO II Ac. Cº Gob. Reequilibrio	M-45. TRAMO III Ac. Antes del reequilibrio	M-45. TRAMO III Ac. Cº Gob. Reequilibrio	M-501 y M-511 Antes del reequilibrio	M-501 y M-511 Ac. Cº Gob. Reequilibrio
2.000	6.623		4.665		3.931			
2001	8.856		12.830		6.100		6.401	
2002	9.950	9.950	13.935	13.936	6.431	7.965	7.881	5.523
2003	11.923	13.317	15.364	20.926	6.569	8.590	8.097	9.097
2004	13.650	13.629	16.745	22.807	6.857	8.967	7.861	10.203
2005	15.057	16.409	17.389	23.683	7.212	9.430	7.978	10.608
2006	15.268	19.307	17.734	24.153	7.633	9.978	8.187	10.846
2007	15.317	19.654	17.775	24.209	7.892	10.315	8.332	11.003
2008	15.382	23.641	17.821	24.272	8.053	10.527	8.384	11.159
2009	15.459	24.014	17.875	24.345	8.222	10.747	8.425	11.307
2010	15.562	24.154	17.936	24.428	8.324	10.880	8.452	11.213
2011	15.687	24.332	17.983	24.492	8.378	10.951	8.516	11.476
2012	15.855	24.493	17.991	24.503	8.546	11.171	8.594	11.703
2013	15.968	24.235	17.991	24.503	8.594	11.234	8.677	11.931
2014	15.981	23.880	17.991	24.503	8.619	11.265	8.771	12.175
2015	15.981	23.462	17.991	24.503	8.703	11.375	8.877	12.437
2016	15.981	23.140	17.991	24.503	8.787	11.485	9.000	12.718
2017	15.981	23.250	17.991	24.503	8.877	11.603	9.046	12.935
2018	15.981	23.530	17.991	24.503	8.967	11.721	9.051	13.044
2019	15.981	23.867	17.991	24.503	9.051	11.831	9.052	13.118
2020	15.981	24.044	17.991	24.503	9.099	11.894	9.056	13.192
2021	15.981	24.227	17.991	24.503	9.238	12.075	9.057	13.230
2022	15.981	24.421	17.991	24.503	9.466	12.373	9.057	13.280
2023	1.998	24.823	11.244	24.503	9.706	12.687	9.057	13.329
2024		25.930		24.503		12.814	1.510	12.712
2025		26.148		24.503		12.942		
2026		26.368		24.503		13.071		
2027		26.593		24.503		13.201		
2028		26.822		24.503				
2029		27.053		24.503				
2030		27.290						
2031		27.529						
2032		25.021						
Total	336.384	714.533	397.197	668.305	193.255	291.092	197.319	268.239

Anexo 5b

Además de las subvenciones anuales, se han producido pagos a los concesionarios en concepto de **subvención directa**, con el siguiente detalle:

(Miles de euros)

AÑO	M-45. TRAMO I	M-45. TRAMO II	M-45. TRAMO III	M-501 y M-511	TOTAL
2.002	17.018	15.017	11.334	-	43.369
2.003	2.438	309	-	4.100	6.847
2.004	27.223	-	-	-	27.223
2.005	-	-	-	4.462	4.462
Total	46.679	15.326	11.334	8.562	81.901





Subvención anual máxima actualizada IPC
(Miles de euros)

Año	Importes máximos anuales a percibir de la Comunidad de Madrid, durante la vigencia de las concesiones, en concepto de subvención anual (Importes en miles de euros)							
	M-45. TRAMO I ACTUALIZAC. IPC	M-45. TRAMO II	M-45. TRAMO II ACTUALIZAC. IPC	M-45. TRAMO III	M-45. TRAMO III ACTUALIZAC. IPC	M-501 y M-511	M-501 y M-511 ACTUALIZAC. IPC	M-501 y M-511. ACTUALIZAC. IPC
2002	9.950	13.936	13.936	7.965	7.965	7.965	5.523	5.523
2003	13.317	20.926	21.763	8.589	8.589	8.933	9.097	9.097
2004	13.629	22.807	24.336	8.967	9.430	9.568	10.203	10.469
2005	16.409	23.683	26.079	9.430	10.385	10.385	11.232	11.232
2006	19.307	24.153	27.581	9.978	11.394	11.394	11.909	11.909
2007	19.654	24.209	28.336	10.315	12.073	12.073	12.384	12.384
2008	23.641	24.272	29.120	10.527	12.629	12.629	11.159	12.873
2009	24.014	24.345	29.938	10.747	13.216	13.216	11.307	13.370
2010	24.154	24.428	30.040	10.880	13.380	13.380	11.213	13.259
2011	24.332	24.492	30.872	10.951	13.803	13.803	11.476	13.909
2012	24.493	24.503	31.658	11.171	14.433	14.433	11.703	14.538
2013	24.235	24.503	32.449	11.234	14.877	14.877	11.931	15.192
2014	23.880	24.503	33.260	11.265	15.291	15.291	12.175	15.891
2015	23.462	24.503	34.092	11.375	15.827	15.827	12.437	16.639
2016	23.140	24.503	34.944	11.485	16.379	16.379	12.718	17.440
2017	23.250	24.503	35.818	11.603	16.961	16.961	12.935	18.181
2018	23.530	24.503	36.713	11.721	17.562	17.562	13.044	18.793
2019	23.867	24.503	37.631	11.831	18.170	18.170	13.118	19.371
2020	24.044	24.503	38.572	11.894	18.723	18.723	13.192	19.967
2021	24.227	24.503	39.536	12.075	19.483	19.483	13.230	20.526
2022	24.421	24.503	40.524	12.373	20.463	20.463	13.279	21.118
2023	24.823	24.503	41.538	12.687	21.508	21.508	13.329	21.726
2024	25.930	24.503	42.576	12.814	22.265	22.265	12.712	21.238
2025	26.148	24.503	43.640	12.942	23.049	23.049	-	-
2026	26.368	24.503	43.640	13.071	23.279	23.279	-	-
2027	26.593	24.503	44.731	13.201	24.099	24.099	-	-
2028	26.821	24.503	45.850	-	-	-	-	-
2029	27.053	24.503	46.996	-	-	-	-	-
2030	27.290	-	-	-	-	-	-	-
2031	27.530	-	-	-	-	-	-	-
2032	25.021	-	-	-	-	-	-	-
TOTAL	714.533	668.305	966.169	291.092	415.716	268.239	354.643	354.643

Observación:
En la primera columna se recogen los importes de las subvenciones anuales máximas a pagar a las empresas concesionarias, una vez producido el reequilibrio económico-financiero mediante los correspondientes Acuerdos del Gobierno. Los importes están en miles de euros con esta es la fecha de los dichos Acuerdos del Consejo de Gobierno.
2. En la segunda columna figurar las subvenciones máximas anuales a abonar a los concesionarios durante la vida de la concesión, estando recogidas las efectivamente abonadas a las empresas concesionarias desde la puesta en funcionamiento de la carretera, hasta 31 de diciembre de 2005, con el IPC real. A partir del año 2006, los importes de la subvención máxima están actualizados a un IPC estimado del 2,5% acumulado.