

NOTA RESUMEN

Nota resumen del informe 18/2017, relativo a Infraestructuras Ferroviarias de Cataluña (IFERCAT), ejercicios 2011-2014

Barcelona, 19 de diciembre de 2017

La Sindicatura de Cuentas de Cataluña ha emitido el informe 18/2017, relativo a Infraestructuras Ferroviarias de Cataluña (IFERCAT), ejercicios 2011-2014, en cumplimiento de su Programa anual de actividades.

El informe, presentado por el síndico Miquel Salazar como ponente, fue aprobado por el Pleno de la Sindicatura en la sesión del 24 de octubre de 2017, con dos votos particulares.

La fiscalización de regularidad incluye la revisión de las cuentas anuales de IFERCAT de los ejercicios mencionados para verificar que se presentaron según el marco normativo de información financiera aplicable y, en particular, según los principios y los criterios contables que este marco contiene. También incluye la comprobación de que durante el período fiscalizado IFERCAT desarrolló su actividad de acuerdo con la normativa que le era de aplicación.

IFERCAT es el administrador de la Línea 9 del metro de Barcelona (L9) y el responsable de su construcción y mantenimiento. Desde el punto de vista económico, el proyecto de la L9, con un presupuesto total de 5.923,90 M€, IVA excluido, según el Plan económico y financiero (PEF) aprobado el 6 de julio de 2010 por el Gobierno de la Generalidad y modificado mediante un nuevo acuerdo del Gobierno el 9 de diciembre de 2010 (la modificación consistió en la redistribución de 27,81 M€ entre varias actuaciones incluidas en el PEF), era la actividad principal de la entidad.

La Línea 9, en fase de construcción, prevé tener una longitud de 48 km y cincuenta y dos estaciones. Está dividida en cuatro tramos:

- Tramo I: entre la Terminal 1 del Aeropuerto y el pozo de bifurcación entre las estaciones de Gornal y Amadeu Torner (actualmente llamada Europa/Fira), con un total de 17 km y trece estaciones.
- Tramo II: entre Zona Franca y Zona Universitària, con un total de 11 km y quince estaciones.
- Tramo III: entre Zona Universitària y La Sagrera, con un total de 9 km y once estaciones.
- Tramo IV: entre La Sagrera y Can Zam, más el ramal entre Bon Pastor y Gorg, con un total de 11 km y trece estaciones (el tramo entre Bon Pastor y Gorg comercialmente se llama L10, aunque forma parte de la infraestructura de la L9).

Durante el período fiscalizado (2011-2014) solo estaba en funcionamiento el Tramo IV, con un total de 11 km y doce de las trece estaciones proyectadas, ya que quedaba pendiente poner en servicio la estación de Sagrera-TAV. De este tramo, el 19 de septiembre de 2011 se puso en servicio la estación de Santa Rosa.

Posteriormente, en febrero de 2016, se puso en servicio el Tramo I con un total de 17 km y once estaciones (todas las de este tramo excepto las de Eixample Nord y Ciutat Aeroportuària) y la parte del Tramo II desde Zona Universitària hasta la estación de Gornal, con un total de 3 km y cuatro estaciones (Zona Universitària, Collblanc, Torrassa y Gornal). Asimismo se inició la explotación (no el servicio de transporte de viajeros) de los 6 km de vía del Tramo II para el acceso desde la estación de Gornal hasta los talleres y depósito de trenes de la Zona Franca.

La construcción de las estaciones de metro de los tramos I, II y IV de la L9 fue adjudicada por IFERCAT en 2008 y 2010 mediante tres contratos de concesión, mientras que el resto de las infraestructuras y la construcción del túnel de la L9 quedan adjudicadas por GISA (Infraestructuras de la Generalitat de Catalunya, SAU a partir del 3 de abril de 2012) por cuenta de IFERCAT.

El Balance de IFERCAT a 31 de diciembre de 2014 presenta un importe de 7.572,09 M€ y respecto al 31 de diciembre de 2010 muestra un incremento de 1.411,06 M€ (22,9%).

Las inversiones en la L9 (tanto concesionadas como no concesionadas) registradas en el Inmovilizado material están financiadas por subvenciones y aportaciones de capital de la Generalidad y por préstamos a largo plazo del Banco Europeo de Inversiones (BEI). La deuda con las entidades concesionarias de las estaciones de la L9, registrada en el epígrafe de acreedores por arrendamiento financiero, se financiará con aportaciones futuras de la Generalidad, que constan registradas en el activo en el epígrafe de Inversiones financieras a largo plazo. Los recursos no corrientes para completar la financiación de la L9 proceden de disposiciones de la póliza de crédito de la Tesorería Corporativa de la Generalidad de Cataluña (*cash pooling*), que están registradas en el epígrafe Otras deudas a corto plazo.

De acuerdo con el objeto, el alcance y la metodología utilizada en este informe, detallados en la introducción, la opinión de la Sindicatura es que, excepto por los hechos descritos en las observaciones 1 a 5 siguientes y por los posibles efectos de la limitación descrita en la observación 6, las cuentas anuales expresan en todos los aspectos significativos la imagen fiel del patrimonio y de la situación financiera de IFERCAT a 31 de diciembre de 2014, y también de los resultados y de la liquidación presupuestaria correspondientes al ejercicio anual finalizado en aquella fecha, de acuerdo con el marco normativo de información financiera aplicado y, en particular, con los principios y criterios contables que este marco contiene.

Las observaciones son las siguientes:

1. Se pone especial énfasis en el cambio de criterio contable de las concesiones administrativas otorgadas por IFERCAT, aplicado a partir del ejercicio 2011 y que ha comportado la reexpresión de las cuentas anuales del ejercicio 2010 a efectos comparativos. Esta cuestión, sin embargo, no modifica la opinión de la Sindicatura.

2. A 31 de diciembre de 2014 constan capitalizados en exceso intereses de las concesiones por importe de 10,11 M€ (0,73 M€ en el ejercicio 2014 y 9,38 M€ en los ejercicios 2012 y 2013) correspondientes a dos claves de obra de las estaciones concesionadas de los tramos II y IV. En relación con estas claves de obra, en el período 2011-2014 no se han efectuado nuevas inversiones. La Sindicatura considera que no correspondería haber activado dichos costes financieros puesto que estas claves de obra no se encuentran en período de construcción.

3. La amortización acumulada del inmovilizado material a 31 de diciembre de 2014 muestra un exceso de 7,76 M€ (1,59 M€ dotados en el ejercicio 2014 y 6,17 M€ dotados durante el período 2011-2013) correspondiente a las construcciones e instalaciones técnicas del Tramo IV, tanto concesionadas como no concesionadas, tal y como se describe a continuación:

- Exceso de amortización de 4,56 M€ por haber aplicado a determinadas construcciones e instalaciones técnicas una vida útil diferente de la que consta en la nota 4.c de la Memoria de las cuentas anuales de los ejercicios 2011-2014 (que es consistente y homogénea con la que figura en la Memoria de las cuentas anuales de ejercicios anteriores), así como por errores en el cálculo de los días a amortizar en relación con la estación de Santa Rosa.
- Exceso de amortización de 3,20 M€ por haber clasificado incorrectamente como construcciones 67,33 M€, coste del túnel que debería figurar en el inmovilizado en curso, ya que corresponde a la parte que todavía no está en servicio y que, por lo tanto, no se debería haber amortizado.

4. En la Cuenta de pérdidas y ganancias del ejercicio 2014, los ingresos (15,69 M€) y los gastos (15,69 M€) en concepto de mantenimiento de las estaciones concesionadas constan duplicados: ingresos recibidos de Ferrocarril Metropolità de Barcelona, SA (FMBSA) ya incluidos en el canon ferroviario, para sufragar el coste del mantenimiento facturado por las empresas concesionarias ya incluido en el canon de explotación de la concesión. Esta duplicidad ha sido corregida en las cuentas anuales del ejercicio 2015.

5. En la Cuenta de pérdidas y ganancias del ejercicio 2014, las subvenciones de explotación recibidas del Departamento de Territorio y Sostenibilidad (200,71 M€) constan incorrectamente clasificadas como subvenciones de capital imputadas al resultado del ejercicio. En las cuentas anuales del ejercicio 2015, las subvenciones de explotación ya se muestran correctamente clasificadas como otros ingresos de explotación.

En la liquidación del presupuesto del ejercicio 2014 no constan registradas las obligaciones reconocidas correspondientes a las concesiones administrativas: 13,04 M€ en concepto de nuevas inversiones, 1,73 M€ en concepto de gastos financieros y 0,05 M€ en concepto de gastos de mantenimiento sustitutivo, las cuales deberían figurar en el capítulo 6, el capítulo 3 y el capítulo 2, respectivamente, del presupuesto de gastos.

Para la valoración de los derivados, IFCAT no ha efectuado el análisis del riesgo de crédito requerido por la norma internacional de información financiera NIIF 13. En caso de que el ajuste fuese significativo se debería incorporar al valor de los derivados a 31 de

diciembre de 2014, de acuerdo con la respuesta efectuada por el Instituto de Contabilidad y Auditoría de Cuentas (ICAC) el 4 de junio de 2013 a la consulta formulada al respecto el 24 de abril de 2013 por el Instituto de Censores Jurados de Cuentas de España.

Por otro lado y en materia de contratación:

La modificación de los contratos de concesión supuso a corto plazo una disminución del coste a cargo de IFERCAT, por haber disminuido la tarifa técnica, ahorro que permitió finalizar las obras y poner en funcionamiento en 2016 el Tramo I en su totalidad y parte del Tramo II. Pero, por otra parte, se añadió una nueva obligación de pago de IFERCAT en concepto de intereses de demora más una compensación a la sociedad concesionaria en caso de demora en el pago del mantenimiento sustitutivo superior a seis meses, que se fijó para el conjunto de ambos conceptos en una cuantía equivalente al 20% del importe que se hubiese dejado de pagar.

<p>Esta nota resumen tiene efectos meramente informativos. El informe se puede consultar en www.sindicatura.cat.</p>
