

---

## NOTA RESUM

### **Nota resum de l'informe 18/2017, relatiu a Infraestructures Ferroviàries de Catalunya (IFERCAT), exercicis 2011-2014**

*Barcelona, 19 de desembre de 2017*

La Sindicatura de Comptes de Catalunya ha emès l'informe 18/2017, relatiu a Infraestructures Ferroviàries de Catalunya (IFERCAT), exercicis 2011-2014, en compliment del seu Programa anual d'activitats.

L'informe, presentat pel síndic Miquel Salazar com a ponent, va ser aprovat pel Ple de la Sindicatura en la sessió del 24 d'octubre del 2017, amb dos vots particulars.

La fiscalització de regularitat inclou la revisió dels comptes anuals d'IFERCAT dels exercicis esmentats per verificar que es van presentar segons el marc normatiu d'informació financera aplicable i, en particular, segons els principis i els criteris comptables que aquest marc conté. També inclou la comprovació que durant el període fiscalitzat IFERCAT va desenvolupar la seva activitat d'acord amb la normativa que li era d'aplicació.

IFERCAT és l'administrador de la Línia 9 del metro de Barcelona (L9) i el responsable de la seva construcció i manteniment. Des del punt de vista econòmic, el projecte de la L9, amb un pressupost total de 5.923,90M€, IVA exclòs, segons el Pla econòmic i financer (PEF) aprovat el 6 de juliol del 2010 pel Govern de la Generalitat i modificat mitjançant un nou acord del Govern el 9 de desembre del 2010 (la modificació va consistir en la redistribució de 27,81M€ entre diverses actuacions incloses en el PEF), era l'activitat principal de l'entitat.

La Línia 9, en fase de construcció, preveu tenir una llargària de 48 km i cinquanta-dues estacions. Està dividida en quatre trams:

- Tram I: entre la Terminal 1 de l'Aeroport i el pou de bifurcació entre les estacions de Gornal i Amadeu Torner (actualment anomenada Europa/Fira), amb un total de 17 km i tretze estacions.
- Tram II: entre Zona Franca i Zona Universitària, amb un total d'11 km i quinze estacions.
- Tram III: entre Zona Universitària i La Sagrera, amb un total de 9 km i onze estacions.
- Tram IV: entre La Sagrera i Can Zam, més el ramal entre Bon Pastor i Gorg, amb un total d'11 km i tretze estacions (el tram entre Bon Pastor i Gorg comercialment s'anomena L10, tot i que forma part de la infraestructura de la L9).

Durant el període fiscalitzat (2011-2014) només hi havia en funcionament el Tram IV, amb un total d'11 km i dotze de les tretze estacions projectades, ja que restava pendent posar en servei l'estació de Sagrera-TAV. D'aquest tram, el 19 de setembre del 2011 es va posar en servei l'estació de Santa Rosa.

Posteriorment, el febrer del 2016, es va posar en servei el Tram I amb un total de 17 km i onze estacions (totes les d'aquest tram excepte les d'Eixample Nord i Ciutat Aeroportuària) i la part del Tram II des de Zona Universitària fins a l'estació de Gornal, amb un total de 3 km i quatre estacions (Zona Universitària, Collblanc, Torrassa i Gornal). Així mateix es va iniciar l'explotació (no el servei de transport de viatgers) dels 6 km de via del Tram II per a l'accés des de l'estació de Gornal fins als tallers i dipòsit de trens de la Zona Franca.

La construcció de les estacions de metro dels trams I, II i IV de la L9 va ser adjudicada per IFERCAT els anys 2008 i 2010 mitjançant tres contractes de concessió, mentre que la resta d'infraestructures i la construcció del túnel de la L9 van ser i són adjudicades per GISA (Infraestructures de la Generalitat de Catalunya, SAU a partir del 3 d'abril del 2012) per compte d'IFERCAT.

El Balanç d'IFERCAT a 31 de desembre del 2014 presenta un import de 7.572,09 M€ i respecte al 31 de desembre del 2010 mostra un increment de 1.411,06 M€ (22,9%).

Les inversions en la L9 (tant concessionades com no concessionades) registrades en l'immobilitzat material estan finançades per subvencions i aportacions de capital de la Generalitat i per préstecs a llarg termini del Banc Europeu d'Inversions (BEI). El deute amb les entitats concessionàries de les estacions de la L9, registrat en l'epígraf de creditors per arrendament financer, es finançarà amb aportacions futures de la Generalitat, que consten registrades en l'actiu en l'epígraf d'Inversions financeres a llarg termini. Els recursos no corrents per completar el finançament de la L9 procedeixen de disposicions de la pòlissa de crèdit de la Tresoreria Corporativa de la Generalitat de Catalunya (*cash pooling*), que estan registrades en l'epígraf Altres deutes a curt termini.

D'acord amb l'objecte, l'abast i la metodologia utilitzada en aquest informe, detallats en la introducció, l'opinió de la Sindicatura és que, excepte pels fets descrits en les observacions 1 a 5 següents i pels possibles efectes de la limitació descrita en l'observació 6, els comptes anuals expressen en tots els aspectes significatius la imatge fidel del patrimoni i de la situació financera d'IFERCAT el 31 de desembre del 2014, i també dels resultats i de la liquidació pressupostària corresponents a l'exercici anual finalitzat en aquella data, d'acord amb el marc normatiu d'informació financera aplicat i, en particular, amb els principis i criteris comptables que aquest marc conté.

Les observacions són les següents:

1. Es posa èmfasi especial en el canvi de criteri comptable de les concessions administratives atorgades per IFERCAT, aplicat a partir de l'exercici 2011 i que ha comportat la re-expressió dels comptes anuals de l'exercici 2010 a efectes comparatius. Aquesta qüestió, però, no modifica l'opinió de la Sindicatura.

2. A 31 de desembre del 2014 consten capitalitzats en excés interessos de les concessions per import de 10,11 M€ (0,73 M€ l'exercici 2014 i 9,38 M€ els exercicis 2012 i 2013) corresponents a dues claus d'obra de les estacions concessionades dels trams II i IV. En relació amb aquestes claus d'obra, en el període 2011-2014 no s'han efectuat noves inversions. La Sindicatura considera que no correspondria haver activat els citats costos financers donat que aquestes claus d'obra no es troben en període de construcció.

3. L'amortització acumulada de l'immobilitzat material a 31 de desembre del 2014 mostra un excés de 7,76 M€ (1,59 M€ dotats l'exercici 2014 i 6,17 M€ dotats durant el període 2011-2013) corresponent a les construccions i instal·lacions tècniques del Tram IV, tant concessionades com no concessionades, tal com es descriu a continuació:

- Excés d'amortització de 4,56 M€ per haver aplicat a determinades construccions i instal·lacions tècniques una vida útil diferent de la que consta en la nota 4.c de la Memòria dels comptes anuals dels exercicis 2011-2014 (la qual és consistent i homogènia amb la que figura en la Memòria dels comptes anuals d'exercicis anteriors), així com per errors en el càlcul dels dies a amortitzar en relació amb l'estació de Santa Rosa.
- Excés d'amortització de 3,20 M€ per haver classificat incorrectament com a construccions 67,33 M€, cost del túnel que hauria de figurar en l'immobilitzat en curs, ja que correspon a la part que encara no està en servei i que, per tant, no s'hauria d'haver amortitzat.

4. En el Compte de pèrdues i guanys de l'exercici 2014, els ingressos (15,69 M€) i les despeses (15,69 M€) en concepte de manteniment de les estacions concessionades consten duplicats: ingressos rebuts de Ferrocarril Metropolità de Barcelona, SA (FMBSA) ja inclosos en el cànon ferroviari, per sufragar el cost del manteniment facturat per les empreses concessionàries ja inclòs en el cànon d'explotació de la concessió. Aquesta duplicitat ha estat esmenada en els comptes anuals de l'exercici 2015.

5. En el Compte de pèrdues i guanys de l'exercici 2014, les subvencions d'explotació rebudes del Departament de Territori i Sostenibilitat (200,71 M€) consten incorrectament classificades com a subvencions de capital imputades al resultat de l'exercici. En els comptes anuals de l'exercici 2015, les subvencions d'explotació ja es mostren correctament classificades com a altres ingressos d'explotació.

En la liquidació del pressupost de l'exercici 2014 no consten registrades les obligacions reconegudes corresponents a les concessions administratives: 13,04 M€ en concepte de noves inversions, 1,73 M€ en concepte de despeses financeres i 0,05 M€ en concepte de despeses de manteniment substitutiu, les quals haurien de figurar en el capítol 6, el capítol 3 i el capítol 2, respectivament, del pressupost de despeses.

Per a la valoració dels derivats, IFERCAT no ha efectuat l'anàlisi del risc de crèdit requerit per la norma internacional d'informació financera NIIF 13. En cas que l'ajust fos significatiu s'hauria d'incorporar al valor dels derivats a 31 de desembre del 2014, d'acord amb la

resposta efectuada per l'Institut de Comptabilitat i Auditoria de Comptes (ICAC) el 4 de juny del 2013 a la consulta formulada al respecte el 24 d'abril del 2013 per l'Institut de Censors Jurats de Comptes d'Espanya.

Per altra banda i en matèria de contractació:

La modificació dels contractes de concessió va suposar a curt termini una disminució del cost a càrrec d'IFERCAT, per haver disminuït la tarifa tècnica, estalvi que va permetre finalitzar les obres i posar en funcionament el 2016 el Tram I en la seva totalitat i part del Tram II. Però, per altra part, es va afegir una nova obligació de pagament d'IFERCAT en concepte d'interessos de demora més una compensació a la societat concessionària en cas de demora en el pagament del manteniment substitutiu superior a sis mesos, que es va fixar per al conjunt d'ambdós conceptes en una quantia equivalent al 20% de l'import que s'hagués deixat de pagar.

|                                                                                                                                                           |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <p>Aquesta nota resum té efectes merament informatius.<br/>L'informe es pot consultar a <a href="http://www.sindicatura.cat">www.sindicatura.cat</a>.</p> |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|