

Informe 37/1997-D

**Tunel del Cadí, Sociedad
Anónima Concesionaria**

Ejercicio 1997



**Sindicatura de Comptes
de Catalunya**



Sindicatura de Comptes
de Catalunya

La secretària general

M. ÀNGELS BARBARÀ FONDEVILA, Secretaria General de la Sindicatura de Cuentas de Cataluña,

C E R T I F I C O:

Que el día 14 de septiembre de 1999, reunido el Pleno de la Sindicatura de Cuentas, bajo la presidencia del Síndico Mayor, Sr. D. Ferran Termes Anglès, con la asistencia de los síndicos Sres. D. Manuel Cardeña Coma, D. Josep M. Carreras Puigdengolas, D. Marià Nicolàs Ros, D. Jordi Petit Fontserè, D. Manuel Barrado Palmer y D. Xavier Vela Parés, actuando como secretaria la Secretaria General de la Sindicatura, Sra. Dña. M. Àngels Barbarà Fondevila, y como ponente el síndico Sr. D. Jordi Petit Fontserè, con deliberación previa, se acordó aprobar el informe de fiscalización 37/1997-D relativo al Túnel del Cadí, Societat Anònima Concessionària, ejercicio 1997.

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

Barcelona, 20 de setiembre de 1999

[Firma]

[Firma]
Vº Bº
EL SÍNDICO MAYOR



ÍNDICE

ABREVIACIONES.....	7
1. INTRODUCCIÓN	9
1.1. INTRODUCCIÓN AL INFORME.....	9
1.1.1. Objeto y alcance material	9
1.1.2. Alcance temporal y metodología.....	9
1.2. INTRODUCCIÓN A LA SOCIEDAD FISCALIZADA	10
1.2.1. Antecedentes, constitución y naturaleza jurídica	10
1.2.2. Situación actual: Túnel del Cadí, SAC, empresa pública catalana	12
1.2.3. Objeto social.....	13
1.2.4. Otras actividades: minicentral hidroeléctrica	13
1.2.5. Órganos de la sociedad	14
1.2.6. Normativa básica aplicable.....	15
2. FISCALIZACIÓN ECONÓMICO-FINANCIERA	16
2.1. ESTADOS FINANCIEROS	16
2.2. NOTAS AL BALANCE DE SITUACIÓN	19
2.2.1. Gastos de establecimiento	20
2.2.2. Inmovilizaciones inmateriales	20
2.2.3. Inmovilizaciones materiales.....	20
2.2.4. Inmovilizaciones financieras	23
2.2.5. Gastos a distribuir en varios ejercicios.....	24
2.2.6. Deudores.....	25
2.2.7. Tesorería e inversiones financieras temporales	26
2.2.8. Fondos propios.....	27
2.2.9. Ingresos a distribuir en varios ejercicios.....	29
2.2.10. Provisiones para riesgos y gastos	30
2.2.11. Acreedores a corto y largo plazo por deudas con entidades de crédito.....	32
2.2.12. Emisiones de obligaciones y otros valores negociables a corto y largo plazo.....	32
2.2.13. Acreedores comerciales y otras deudas no comerciales.....	33
2.2.14. Administraciones públicas	35
2.3. NOTAS A LA CUENTA DE PÉRDIDAS Y GANANCIAS	35
2.3.1. Importe neto de la cifra de negocios	35
2.3.2. Otros ingresos de explotación	36
2.3.3. Gastos de personal	37
2.3.4. Otros gastos de explotación.....	39
2.3.5. Gastos e ingresos financieros.....	41
2.3.6. Gastos e ingresos extraordinarios	42
2.3.7. Resultado del ejercicio.....	42

2.4.	HECHOS POSTERIORES	42
2.4.1.	Venta de la antigua sede social	42
2.4.2.	Aprobación de las normas de adaptación del Plan general de contabilidad a las sociedades concesionarias de autopistas, túneles, puentes y otras vías de peaje	43
3.	FISCALIZACIÓN DE LA LIQUIDACIÓN PRESUPUESTARIA.....	43
3.1.	LIQUIDACIÓN DEL PRESUPUESTO DE EXPLOTACIÓN	43
3.2.	LIQUIDACIÓN DEL PRESUPUESTO DE CAPITAL.....	46
4.	FISCALIZACIÓN DE LA LEGALIDAD	47
4.1.	CONTRATACIÓN.....	47
4.1.1.	Legislación aplicable	48
4.1.2.	Procedimientos empleados por Túnel del Cadí, SAC.....	48
4.1.3.	Trabajo realizado	48
4.1.4.	Conclusiones	50
5.	FISCALIZACIÓN DE LA GESTIÓN.....	50
5.1.	FACTORES CONDICIONANTES	51
5.2.	LA REESTRUCTURACIÓN DE LA SOCIEDAD.....	53
5.2.1.	El Plan de integración.....	53
5.2.2.	Los efectos de la reestructuración: evolución de la Cuenta de pérdidas y ganancias	56
5.3.	EL PLAN ECONÓMICO-FINANCIERO (PEF)	57
5.3.1.	El PEF como documento legal de planificación.....	57
5.3.2.	Evolución de los PEF	58
5.3.3.	Principales previsiones del PEF vigente.....	59
5.3.4.	Grado de cumplimiento del PEF	63
5.4.	OTROS DOCUMENTOS DE CONTROL DE GESTIÓN.....	64
5.4.1.	Introducción.....	64
5.4.2.	El Plan de gestión	65
5.4.3.	El Informe de explotación	65
5.4.4.	El Informe mensual	66
5.4.5.	Conclusión.....	66
6.	CONCLUSIONES	66
7.	TRÁMITE DE ALEGACIONES	68

ABREVIACIONES

AIE	Agrupación de interés económico
BOICAC	Boletín Oficial del Instituto de Contabilidad y Auditoría de Cuentas
CUP	Catálogo de utilidad pública
DOGC	Diario Oficial de la Generalidad de Cataluña
DPTOP	Departamento de Política Territorial y Obras Públicas
FECSA	Fuerzas Eléctricas de Cataluña, SA
GISA	Gestió d'Infraestructures, SA
IBI	Impuesto sobre bienes inmuebles
IMD	Intensidad media diaria
IPC	Índice de precios al consumo
IRC	Impuesto renta capital mobiliario
IRPF	Impuesto sobre la renta de las personas físicas
ITP	Impuesto sobre transmisiones patrimoniales
IVA	Impuesto sobre el valor añadido
MPTA	Millones de pesetas
PAIF	Programa de actuación, inversiones y financiación
PEF	Plan económico-financiero
PGC	Plan general de contabilidad
SS	Seguridad Social
TABASA	Túnel i Accessos de Barcelona, Societat Anònima Concessionària

1. INTRODUCCIÓN

1.1. INTRODUCCIÓN AL INFORME

1.1.1. Objeto y alcance material

Conforme a la normativa vigente, esta Sindicatura de Cuentas emite el presente Informe de Fiscalización relativo a Túnel del Cadí, SAC. El alcance de este Informe es el siguiente:

- a) Análisis de los estados financieros para verificar que representan fiel y verazmente la situación patrimonial y financiera de la sociedad, incluyendo la información necesaria y suficiente para su adecuada comprensión e interpretación.
- b) Análisis de las liquidaciones presupuestarias, así como evaluación de su correcta realización en términos económicos y financieros.
- c) Análisis del cumplimiento de la legalidad que es aplicable a la sociedad, tanto desde el punto de vista contable, presupuestario y contractual como de funcionamiento.
- d) Evaluación del control interno y los procedimientos utilizados por la sociedad en su operativa contable.
- e) Evaluación de la gestión de la actividad de la sociedad, concretamente desde que la Generalidad pasó a tener la mayoría de su capital desde la última ampliación del año 1995, por lo cual Túnel del Cadí, SAC pasó a ser empresa pública.

1.1.2. Alcance temporal y metodología

1.1.2.1. *Alcance temporal*

Este Informe se refiere al ejercicio 1997, en lo referente a la fiscalización económico-financiera, a pesar de que en algunos aspectos se hace referencia a ejercicios anteriores y posteriores, como por ejemplo en el fondo social o la evolución de los principales datos económicos. En cuanto a la fiscalización de la legalidad y de la gestión, se hace también referencia a ejercicios anteriores y posteriores a 1997.

1.1.2.2. Metodología

Las pruebas realizadas, de cumplimiento y sustantivas, han sido las que, de forma selectiva, se han considerado necesarias para obtener evidencia suficiente y adecuada, con el objetivo de conseguir una base razonable que permita manifestar las conclusiones que se desprenden del trabajo realizado sobre la información económico-financiera y los preceptos legales que son de aplicación a la sociedad, de acuerdo con las normas de auditoría pública generalmente aceptadas.

1.2. INTRODUCCIÓN A LA SOCIEDAD FISCALIZADA

1.2.1. Antecedentes, constitución y naturaleza jurídica

La sociedad se constituyó como sociedad anónima el 26 de junio de 1968, de acuerdo con la legislación española y bajo la denominación social de Promociones Pirenaicas, SA. Posteriormente cambió su denominación por la de Túnel del Cadí Concesionaria del Estado, SA.

Túnel del Cadí, Societat Anònima Concessionària (Túnel del Cadí, SAC) es la empresa mercantil titular de la gestión en régimen de peaje del servicio de construcción, conservación y explotación del Túnel del Cadí y sus accesos de acuerdo con lo establecido por el Decreto 712/1973, de 22 de marzo, y el Decreto 62/85, de 22 de febrero, este último de la Generalidad de Cataluña.

Por el Decreto 712/1973, de 22 de marzo, el Ministerio de Obras Públicas otorgó a Promociones Pirenaicas, SA la concesión para la construcción, conservación y explotación de un Túnel en la Sierra del Cadí, con sus accesos desde Bagà (Barcelona), Bellver (Lleida) y Alp (Girona), que completará la carretera C-1411, de Manresa a Bellver.

Por el Real decreto 1943/1980, de 31 de julio, se traspasó a la Generalidad de Cataluña la totalidad de la carretera C-1411, de Manresa a Bellver, transferencia que incluye la titularidad de concesiones de variantes de esta vía, por lo cual la Administración del Estado remitió a la Generalidad el expediente referente a la concesión otorgada por el Decreto 712/1973, de 22 de marzo, antes mencionado.

Mediante el Decreto 367/1981, de 18 de setiembre, la Generalidad de Cataluña asumió el carácter de Administración concedente y, por consiguiente, el ejercicio de las potestades administrativas inherentes, respecto a la concesión otorgada por el Decreto 712/1973, de 22 de marzo, a Promociones Pirenaicas, SA para construir, conservar y explotar un túnel en la Sierra del Cadí, con sus accesos desde Bagà, Bellver y Alp, que completa la carretera C-1411, de Manresa a Bellver, traspasada en su totalidad a la Generalidad por el Real decreto 1943/1980, de 31 de julio. A la concesión también se le designó un delegado del

Gobierno para que desarrollara las funciones previstas en el artículo 36 de la Ley 8/1972, de 10 de mayo, de construcción, conservación y explotación de autopistas en régimen de concesión.

Por el Decreto 361/1982, de 17 de setiembre, se prorroga hasta el 8 de marzo del año 2019 el plazo de la concesión del Túnel del Cadí, cuya reversión estaba prevista para el día 11 de abril del año 2013.

El Túnel y sus accesos principales se pusieron en servicio el 30 de octubre de 1984.

El 30 de noviembre de 1984 la sociedad presentó el Plan económico-financiero (PEF) tal y como establece la cláusula 47 del Pliego de Cláusulas generales adjunto al Decreto 215/1973, de 25 de enero, por el que se aprueba el pliego de cláusulas generales para la construcción, conservación y explotación de autopistas en régimen de concesión, y las Órdenes del Ministerio de Hacienda de 18 de mayo y de 7 de junio de 1976, sobre tratamiento fiscal de proyectos económico-financieros de las sociedades concesionarias de autopistas. Este PEF fue aprobado por el Consejero de Economía y Finanzas mediante resolución de 18 de febrero de 1985.

El 22 de febrero de 1985, por el Decreto 62/1985, la Generalidad de Cataluña amplió los términos de la concesión desde el acceso norte que finalizaba en Alp, hasta la intersección con la CN-152. Este nuevo tramo entró en servicio el 29 de noviembre de 1985.

El Decreto 106/1989, de 17 de abril, modifica algunos aspectos de la concesión del Túnel del Cadí y accesos:

- aprueba un nuevo Plan económico-financiero,
- modifica las tarifas iniciales y su adaptación,
- prorroga hasta el 8 de marzo del año 2023 el plazo de la concesión del Túnel del Cadí y accesos, cuya extinción estaba prevista para el 8 de marzo del año 2019.

Como consecuencia, se prevé la ampliación del capital social en 3.500 MPTA, para dejarlo fijado en 8.780 MPTA y, para restablecer el equilibrio económico-financiero de la concesión, alterado por la mayor inversión consiguiente a las obras de ampliación del trazado de la concesión, la Generalidad de Cataluña otorga a Túnel del Cadí, en concepto de subvención, la cantidad de 492,74 MPTA.

Posteriores ampliaciones de capital dejaron el capital social a 31 de diciembre de 1994 en 9.564,5 MPTA, de los cuales la Generalidad de Cataluña poseía el 24,47%.

Las tarifas de peaje se regulan por el Decreto de concesión y la legislación complementaria correspondiente.

1.2.2. Situación actual: Túnel del Cadí, SAC, empresa pública catalana

Túnel del Cadí, SAC pasa a ser empresa pública catalana en el momento de la ampliación de capital del año 1995, cuando la empresa pública Gestió d'Infraestructures, SA (GISA) suscribe una parte importante, siguiendo las instrucciones del Acuerdo de Gobierno de 18 de 1995. El capital social que, como se ha dicho en el epígrafe anterior, ascendía a 9.564,5 MPTA a 31 de diciembre de 1994, pasa a 17.583,95 MPTA después de esta ampliación, cifra que se ha mantenido hasta la actualidad.

Con esta ampliación de capital, la Generalidad de Cataluña pasa a tener la siguiente participación mayoritaria de Túnel del Cadí, SAC:

Accionista	Tipo de participación	%
Gestió d'Infraestructures, SA	Indirecta	39,0697
Generalidad de Cataluña	Directa	13,3083
TOTAL Participación directa e indirecta de la Generalidad		52,3780

Según acuerdo del Gobierno de la Generalidad de Cataluña de 12 de junio de 1996 y previo acuerdo de la Junta General de Accionistas de 6 de junio de 1996, se modificó la denominación de la sociedad (Túnel del Cadí Concesionaria del Estado, SA) por la actual (Túnel del Cadí, Societat Anònima Concessionària). Asimismo, se trasladó su domicilio social a Carretera de Vallvidrera a Sant Cugat, BV-1462, km. 5,3 de Barcelona. Estos acuerdos se formalizaron en escritura pública el 11 de julio de 1996.

A partir de este momento, la sociedad entra en un proceso de reestructuración, cuyos efectos principales son la gestión integrada, que comporta: por un lado, el aprovechamiento conjunto de ciertos gastos como por ejemplo los de dirección, servicios comunes, etc. y por otro, el cambio de domicilio y traslado a las oficinas de TABASA; el cese de la actividad de dirección de obras que la sociedad venía realizando hasta entonces, y la disminución significativa de la plantilla. Este proceso se analiza en el capítulo 5, referente a la fiscalización de la gestión de la sociedad.

Con fecha de 30 de enero de 1997 la sociedad obtuvo de la Consejería de Política Territorial y Obras Públicas la aprobación de un nuevo Plan económico-financiero, que contempla la recuperación de las inversiones realizadas incluyendo las actualizaciones legales practicadas y la cancelación de la deuda de la sociedad basándose en los actuales condicionantes de la concesión (volumen de tráfico y deudas, etc.). Este PEF es el que está vigente actualmente.

1.2.3. Objeto social

La sociedad tiene como objeto social el derivado de una concesión del Estado Español originalmente hasta el 8 de marzo del 2019 y ampliada posteriormente (por Decreto 106/1989, de 17 de abril) hasta el 8 de marzo del 2023, para la construcción, conservación y explotación, en régimen de peaje, de un túnel y sus accesos en la Sierra del Cadí así como la obtención de otras posibles concesiones y actividades de proyección, promoción, desarrollo, dirección, asesoramiento, ejecución y explotación de todo tipo de obras, construcciones e infraestructuras viarias y de servicios. En concreto, el objeto social se regula en el artículo 2 de los estatutos sociales, y es el siguiente:

- a) El ejercicio de los derechos y el cumplimiento de las obligaciones de la gestión de la concesión administrativa en los aspectos de construcción, conservación y explotación del itinerario del Túnel del Cadí y sus accesos, pudiendo realizar todos los actos y contratos que sean necesarios para la correcta consecución del fin social.
- b) Se comprenden, formando parte del objeto social, las actividades dirigidas a la explotación de las áreas de servicio e instalaciones complementarias que tiendan a servir a las necesidades de las concesiones administrativas obtenidas y que aparezcan definidas en los proyectos aprobados por la Administración.
- c) El ejercicio de los derechos y el cumplimiento de las obligaciones de la gestión de todas las demás concesiones administrativas de carreteras y autopistas de las que fuese titular o partícipe. La proyección, promoción, desarrollo, dirección, asesoramiento, ejecución y explotación de todo tipo de obras, construcciones e infraestructuras viarias y de servicios. Dichas actividades podrán ser desarrolladas por la sociedad, total o parcialmente de manera indirecta, mediante la titularidad de acciones o de participaciones en sociedades con objeto idéntico o análogo.

La duración de la sociedad se encuentra limitada al período de la concesión. Finalizado dicho período la sociedad dejará de tener personalidad jurídica y el túnel revertirá a la Generalidad de Cataluña sin compensación.

1.2.4. Otras actividades: minicentral hidroeléctrica

La Confederación Hidrográfica del Pirineo Oriental, por resolución de 15 de abril de 1986, otorgó a la sociedad la concesión de un aprovechamiento de aguas superficiales del río Gréixer, dentro del término municipal de Bagà, destinado a la producción de energía hidroeléctrica.

Túnel del Cadí, SAC solicitó la ocupación temporal, por un plazo de 30 años, de 468,1 m² del monte núm. 5 del CUP de la provincia de Barcelona llamado Cagallosa, Bac del Divis i Quervions, propiedad del Ayuntamiento de Bagà y situado en el término municipal, para la instalación de la minicentral

hidroeléctrica y sus tuberías. Por esta ocupación temporal Túnel del Cadí abonó 248.067 PTA en concepto de indemnización.

Del proyecto de construcción de la central hidroeléctrica del río Gréixer, de febrero de 1984, se desprenden los objetivos previstos:

- Con esta central hidroeléctrica, la sociedad pretende proveerse de toda la energía eléctrica necesaria para el buen funcionamiento de las instalaciones del Túnel.
- Se pretenden 3 objetivos: Obtener un alto grado de seguridad frente a cualquier defecto en el suministro energético por parte de la compañía eléctrica; conseguir un ahorro económico por el hecho de consumir energía autogenerada y, por último, revertir a la red la energía sobrante en horas de bajo consumo, siguiendo el espíritu de la Ley de conservación de energía y de la política energética de la Generalidad.

La venta de la energía sobrante a FECSA genera cada año unos ingresos extraordinarios para la sociedad.

1.2.5. Órganos de la sociedad

El artículo 14 de los estatutos sociales establece que los órganos de la sociedad son la Junta General de Accionistas y el Consejo de Administración.

- a) Junta General de Accionistas: Los artículos 15 a 25 de los estatutos sociales regulan su funcionamiento.
- b) Consejo de Administración: Los artículos 26 a 28 siguientes regulan el funcionamiento y las atribuciones del Consejo de Administración.

El artículo 28 define la composición del Consejo de Administración. Así, el Consejo de Administración estará integrado por un mínimo de tres y un máximo de 20 miembros. Además, de su seno se elegirán el presidente, dos vicepresidentes, un secretario y un vicesecretario, en su caso. El presidente también lo será de la compañía.

Los miembros del Consejo son nombrados por la Junta General por un plazo de 5 años.

La composición del Consejo de Administración a 31 de diciembre de 1997 es la siguiente:

Cargo que ocupa	Nombre de la persona	Accionista representado
- Presidente	Vacante	
- Vicepresidente 1º y Consejero Delegado	Sr. D. Rafael Villaseca Marco	
- Secretario:	Sr. D. Jordi Molins Amat	
- Vocales:	Sr. D. Alfons Ortuño Salazar	Generalidad de Cataluña
	Sr. D. Gaspar Puig Viladrich	Caja de Ahorros de Manresa
	Sr. D. Alfons Joan Aran Utset	Caja de Ahorros de Cataluña
	Sr. D. Ramon Fábrega Sala	(*)
	Sr. D. Antoni Salamero Salas	(*)
	Sr. D. Josep Mussons Mata	(*)
	Sr. D. Bernardo Monclús Jurado	(*)
	Sr. D. Tomàs Muniesa Arantegui	(*)
	Sr. D. Jaume Amat i Curtó	(*)
	Sr. D. Arcadi Calzada Saavedra	(*)

(*) Vocales nombrados a título personal

1.2.6. Normativa básica aplicable

- Ley 8/1972, de 10 de mayo, de construcción, conservación y explotación de autopistas en régimen de concesión (a excepción de los apartados b) y c) del artículo 13 y del apartado b) del artículo 15, derogados).
- Decreto 215/1973, de 25 de enero, por el que se aprueba el pliego de cláusulas generales para la construcción, conservación y explotación de autopistas en régimen de concesión.
- Orden de 18 de mayo de 1976, sobre tratamiento fiscal de proyectos económico-financieros de las sociedades concesionarias de autopistas, complementada por la Orden de 7 de junio de 1976 (artículo 5 derogado por el artículo 12 del Real decreto 3061/1979 que regula el Régimen de inversión empresarial).
- Orden del Ministerio de Hacienda de 30 de junio de 1977, Plan general de contabilidad de las sociedades concesionarias de autopistas de peaje.
- Ley 11/1981, de 7 de septiembre, de patrimonio de la Generalidad.
- Ley 4/1985, de 29 de marzo, del Estatuto de la empresa pública catalana.
- Ley 25/1988, de 29 de julio, de carreteras.
- Real decreto 210/1990, de 16 de febrero, de autopistas de peaje. Procedimiento de revisión de tarifas.

- Ley 7/1993, de 30 de septiembre, de carreteras, de la Generalidad de Cataluña.
- Decreto legislativo 9/1994, de 13 de julio, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de finanzas públicas de Cataluña.
- Real decreto 1812/1994, de 2 de septiembre, que aprueba el Reglamento general de carreteras.
- Real decreto 1052/1995, de 23 de junio, por el que se modifica la red de carreteras del Estado.
- Leyes de presupuestos anuales de la Generalidad.
- Legislación mercantil general.
- Normativa fiscal general.

2. FISCALIZACIÓN ECONÓMICO-FINANCIERA

2.1. ESTADOS FINANCIEROS

Las cuentas anuales de Túnel del Cadí SAC correspondientes al ejercicio 1997, que comprenden el Balance de situación a 31 de diciembre, la Cuenta de pérdidas y ganancias y la Memoria correspondientes al ejercicio anual terminado en la fecha mencionada han sido auditados por KPMG Peat Marwick Auditores, SL. El informe presenta una opinión favorable.

Sin embargo, esta Sindicatura de Cuentas ha realizado, de manera complementaria otras pruebas y ha aplicado otros procedimientos necesarios en relación a ciertos aspectos que se han considerado fundamentales por la materialidad de su importe, por el concepto que recogen o por el riesgo de auditoría que suponen.

Cabe decir que la mencionada fiscalización ha supuesto que se revisen a la vez aspectos económico-financieros y aspectos de procedimiento, control interno y legalidad.

A continuación se presenta el Balance de situación a 31 de diciembre de 1996 y de 1997, así como las Cuentas de pérdidas y ganancias de los ejercicios finalizados a 31 de diciembre de 1996 y de 1997.

Balance de situación a 31 de diciembre de 1996 y de 1997

ACTIVO	1996	1997
Inmovilizado		
Gastos de establecimiento	74.721	52.289
Inmovilizaciones inmateriales		
- Aplicaciones informáticas	18.477	18.477
- Amortización acumulada	(11.765)	(14.654)
TOTAL inmovilizaciones inmateriales	6.712	3.823
Inmovilizaciones materiales		
- Inversión en el Túnel y accesos	34.128.977	34.786.165
- Instalaciones técnicas y maquinaria	162.743	160.136
- Amortización acumulada	(107.240)	(110.798)
TOTAL inmovilizaciones materiales	34.184.480	34.835.503
Inmovilizaciones financieras		
- Participaciones en empresas del grupo	124.979	124.979
- Depósitos y fianzas constituidos a largo plazo	70	55
- Otros créditos	3.445	646
TOTAL inmovilizaciones financieras	128.494	125.680
TOTAL inmovilizado	34.394.407	35.017.295
Gastos a distribuir en varios ejercicios	705.123	454.987
Activo circulante		
Existencias	0	1.701
Deudores		
- Clientes por ventas y prestación de servicios	18.131	52.378
- Deudores varios	36.674	8.059
- Administraciones públicas	3.573	5.664
- Personal	4.011	2.193
TOTAL deudores	62.389	68.294
Inversiones financieras temporales	2.897.733	2.354.000
Tesorería	56.334	22.198
Ajustes por periodificación	5.104	6.623
TOTAL activo circulante	3.021.560	2.452.816
TOTAL ACTIVO	38.121.090	37.925.098

SINDICATURA DE CUENTAS DE CATALUÑA — INFORME 37/1997-D

PASIVO	1996	1997
Fondos propios		
Capital suscrito	17.583.955	17.583.955
Reservas	104.598	104.598
TOTAL fondos propios	17.688.553	17.688.553
Ingresos a distribuir en varios ejercicios		
Subvenciones	147.822	98.548
Otros ingresos a distribuir en varios ejercicios	15.299	10.822
TOTAL Ingresos a distribuir en varios ejercicios	163.121	109.370
Provisiones para riesgos y gastos	424.454	337.434
Acreedores a largo plazo		
Deudas con entidades de crédito	1.946.117	973.058
Emisiones de obligaciones y otros valores negociables		
- Obligaciones emitidas	13.000.000	8.000.000
- Intereses de obligaciones a largo plazo	3.333.510	0
TOTAL Acreedores a largo plazo	18.279.627	8.973.058
Acreedores a corto plazo		
Deudas con entidades de crédito		
- Préstamos y otras deudas	973.058	973.058
- Deudas por intereses	30.406	20.626
TOTAL deudas con entidades de crédito	1.003.464	993.684
Emisiones de obligaciones y otros valores negociables		
- Obligaciones emitidas	0	5.000.000
- Intereses de obligaciones y otros valores	412.717	4.705.333
TOTAL emisiones de obligaciones y otros valores negoc.	412.717	9.705.333
Acreedores comerciales	74.587	51.908
Otras deudas no comerciales		
- Empresas del grupo, acreedoras	2.573	2.421
- Administraciones públicas	52.560	26.036
- Otras deudas	19.434	37.301
TOTAL otras deudas no comerciales	74.567	65.758
TOTAL acreedores a corto plazo	1.565.335	10.816.683
TOTAL PASIVO	38.121.090	37.925.098

Importes en miles de pesetas

Fuente: Cuentas anuales de Túnel del Cadí, SAC del año 1997

Cuenta de pérdidas y ganancias de los ejercicios anuales finalizados a 31 de diciembre de 1996 y de 1997

Gastos	1996	1997	Ingresos	1996	1997
Gastos de explotación			Ingresos de explotación		
Gastos de personal			Importe neto de cifra de negocios		
Sueldos, salarios y asimilados	324.762	185.912	Peajes	1.964.642	1.974.902
Cargas sociales	63.903	49.835	Descuentos y rappels ventas	(109.925)	(108.975)
Otros gastos de personal	22.791	25.161	Trabajos efec. la empresa inmo.	0	9.776
Dotaciones por amort. de inmov.	43.282	40.291	Otros ingresos de explotación	92.100	20.259
Variación de provisiones de tráfico	0	(588)			
Otros gastos de explotación					
Servicios exteriores	166.856	168.874			
Tributos	75.124	88.105			
Total gastos de explotación	696.718	557.590	Total ingresos de explotación	1.946.817	1.895.962
Beneficios de explotación	1.250.099	1.338.372			
Gastos financieros			Ingresos financieros		
Gastos financieros y gastos asimilados	2.073.545	2.066.599	Otros intereses e ingresos asimilados	300.523	262.999
Diferencias negativas de cambio	55.595	139.914			
Total gastos financieros	2.229.140	2.206.513	Total ingresos financieros	300.523	262.999
			Resultados financieros negativos	1.928.617	1.943.514
Pérdidas y gastos extraordinarios			Pérdidas actividades ordinarias	678.518	605.142
Pérdidas procedentes del inmovilizado material	24.505	1.064	Beneficios e ingresos extraordinarios		
			Beneficios en enajenación de inmovilizado	31.865	0
Total pérdidas y gastos extraordinarios	24.505	1.064	Subvenciones capital transferidas al resultado ejercicio	49.274	49.274
Resultados extraordinarios positivos	56.634	103.280	Otros ingresos extraordinarios	0	55.070
			Total beneficios e ingresos extraordinarios	81.139	104.344
			Plusvalía por revalorización del Activo	621.885	501.862
			Resultado del ejercicio	0	0

Importes en miles de pesetas

Fuente: Cuentas anuales de Túnel del Cadí, SAC del año 1997

2.2. NOTAS AL BALANCE DE SITUACIÓN

Las cuentas anuales han sido formuladas para mostrar la imagen fiel del patrimonio, de la situación financiera y de los resultados de la sociedad de conformidad con la normativa vigente, adaptándose en determinados principios a los requeridos o permitidos por la vigente legislación española referente a sociedades concesionarias de autopistas de peaje.

Las peculiaridades de las sociedades concesionarias de autopistas de peaje, sobre todo en lo que se refiere a la estructura financiera, al elevado nivel de endeudamiento externo y la consiguiente carga financiera, ocasionaron la adaptación del anterior Plan general de contabilidad a las sociedades concesionarias de autopistas de peaje por la Orden del Ministerio de Hacienda de 30 de junio de 1977 y también otras disposiciones legales dictadas específicamente para el sector, pudiendo existir en determinados aspectos diferencias con los principios contables generalmente aceptados en otros sectores o en otros países.

Los efectos más significativos al respecto corresponden a la plusvalía por la revalorización de los activos, la no dotación al Fondo de Reversión hasta que se consigan beneficios, la capitalización de gastos financieros y otros gastos de carácter general incurridos durante el período de construcción, y el aplazamiento de las diferencias de cambio.

2.2.1. Gastos de establecimiento

Dentro del epígrafe gastos de establecimiento se incluyen los gastos de ampliación de capital pendientes de amortizar. Estos gastos se amortizan en 5 años, lo cual es correcto. El movimiento de sus cuentas a lo largo del ejercicio 1997 es el siguiente:

Gastos de establecimiento	Saldo a 31.12.96	Adiciones / Dotación	Saldo a 31.12.97
Gastos de ampliación de capital	157.948	0	157.948
Amortización acumulada	(83.227)	(22.432)	(105.659)
TOTAL	74.721	(22.432)	52.289

Importes en miles de pesetas

Fuente: Datos extraídos de las cuentas anuales de Túnel del Cadí, SAC

2.2.2. Inmovilizaciones inmateriales

Dentro del epígrafe inmovilizaciones inmateriales se incluyen las aplicaciones informáticas pendientes de amortizar, y que se amortizan en 5 años. El movimiento de las cuentas en este epígrafe a lo largo del ejercicio 1997 es el siguiente:

Inmovilizaciones inmateriales	Saldo a 31.12.96	Adiciones / Dotación	Saldo a 31.12.97
Aplicaciones informáticas	18.477	0	18.477
Amortización acumulada	(11.765)	(2.889)	(14.654)
TOTAL	6.712	(2.889)	3.823

Importes en miles de pesetas

Fuente: Datos extraídos de las cuentas anuales de Túnel del Cadí, SAC

2.2.3. Inmovilizaciones materiales

El movimiento de las cuentas del inmovilizado material y su amortización acumulada a lo largo de los ejercicios 1996 y 1997 es el siguiente:

SINDICATURA DE CUENTAS DE CATALUÑA — INFORME 37/1997-D

Inmovilizaciones materiales	Saldos a 31.12.95	Adiciones	Bajas	Saldos a 31.12.96	Adiciones	Bajas	Saldos a 31.12.97
Inversión en el Túnel							
Coste (*)	33.527.130	634.308	(2.355)	34.159.083	669.401	(2.095)	34.826.389
Amort. Acumul. de inmov. de explotación de reposición	0	(30.106)	0	(30.106)	(10.118)	0	(40.224)
Inversión en el Túnel, neta	33.527.130	604.202	(2.355)	34.128.977	659.283	(2.095)	34.786.165
Otras. inmoviliz. materiales							
Coste:							
. Construcciones	83.420	0	(30.573)	52.847	0	0	52.847
. Instalaciones técnicas y maquinaria	53.820	0	(19.471)	34.349	0	0	34.349
. Otras instalaciones, utillaje y mobiliario	32.612	691	(4.742)	28.561	0	(1.334)	27.227
. Elementos de transporte	13.725	0	(13.725)	0	0	0	0
. Equipos. proceso. de datos	46.866	708	(588)	46.986	102	(1.375)	45.713
Total Coste	230.443	1.399	(69.099)	162.743	102	(2.709)	160.136
Amortización acumulada	(133.324)	(8.698)	34.782	(107.240)	(4.851)	1.293	(110.798)
Otras inmoviliz. mater. netas	97.119	(7.299)	(34.317)	55.503	(4.749)	(1.416)	49.338
TOTAL Inmoviliz. materiales	33.624.249	596.903	(36.672)	34.184.480	654.534	(3.511)	34.835.503

Importes en miles de pesetas

Nota (*): Véase un detalle del coste de la inversión en el Túnel a 31 de diciembre de 1996 y de 1997 en el siguiente cuadro

Fuente: Datos extraídos de las cuentas anuales de Túnel del Cadí, SAC

A- Inversión en el Túnel

El detalle del coste de la inversión en el Túnel a 31 de diciembre de 1996 y de 1997 es el siguiente:

Inversión en el Túnel	1996	1997
Estudios y proyectos	420.283	426.732
Coste de construcción	10.690.278	10.706.113
Dirección y control de obra	697.514	697.514
Expropiaciones y reposición de servicios	272.342	272.342
Inmovilizado de explotación	240.042	287.998
Gastos financieros netos	3.560.895	3.560.895
Gastos generales y de administración	741.744	741.744
Gastos de ampliación de capital	128.276	128.276
Inversión en curso	0	95.204
TOTAL inversión básica	16.751.374	16.916.818
Saldo deudor de pérdidas y ganancias capitalizado	16.702.030	17.203.892
Actualizaciones		
. Ley de Presupuestos de 1981	181.727	181.727
. Ley de Presupuestos de 1983	523.952	523.952
TOTAL inversión actualizada	34.159.083	34.826.389
Amortización acumulada del inmovilizado de explotación de reposición	(30.106)	(40.224)
TOTAL INVERSIÓN	34.128.977	34.786.165

Importes en miles de pesetas

Fuente: Datos obtenidos de las cuentas anuales de Túnel del Cadí, SAC

La inversión en el Túnel incluye todos los costes de construcción, los gastos generales y de administración, la carga financiera correspondiente hasta la entrada en funcionamiento del Túnel, así como las revalorizaciones practicadas de acuerdo con diferentes disposiciones legales de actualización de activos de carácter general hasta 1983 y con las específicas del sector que se mencionan a continuación.

De acuerdo con las Órdenes Ministeriales de 18 de mayo y 7 de junio de 1976, aplicables a las sociedades concesionarias de autopistas, puentes y túneles de peaje, el exceso de los gastos operacionales y de la carga financiera sobre los ingresos puede capitalizarse, mediante la revalorización de la inversión en el Túnel, siempre que este exceso no sobrepase el importe que resulta de la aplicación de los índices oficiales del incremento del coste de la vida a la inversión en el Túnel. En consecuencia, la inversión en el Túnel se ha incrementado en 1997 en 501.862 mPTA (621.885 mPTA en 1996), que representan el exceso de las cargas financieras por encima del excedente de explotación del período. Se ha verificado la correcta capitalización del exceso de gastos, que no superan el límite establecido.

En cuanto a la amortización de estos bienes incluidos en la inversión en el Túnel, hay que diferenciar entre los que tienen una vida útil estimada inferior al período de la concesión, y aquellos cuya vida útil estimada es superior al período de la concesión. Hay que mencionar la Ley 8/1972, de 10 de mayo, de construcción, conservación y explotación de autopistas en régimen de concesión, que faculta al concesionario a amortizar los elementos de activo perecederos durante el período concesional o sujetos a reversión de acuerdo con el Plan económico-financiero.

Así, la sociedad optó, en el momento de entrada en servicio del Túnel, el 30 de octubre de 1984, y de acuerdo con el PEF vigente en aquella fecha, por amortizar los activos reversibles, tanto aquellos con una vida útil inferior al período de la concesión como aquellos con una vida útil superior a ese período, mediante la dotación a un fondo de reversión a partir del primer ejercicio en que se obtuviesen beneficios, con objeto de reconstituir el valor de la inversión en el Túnel en el momento de la reversión. Hasta la fecha, puesto que todavía no se han generado beneficios, no se ha iniciado la dotación de este fondo de reversión.

No obstante, y dada la elaboración de un nuevo PEF, la sociedad se planteó que, independientemente de amortizar la totalidad de la inversión inicial a través del fondo de reversión, aquellos elementos que sustituyesen elementos de la inversión inicial fuesen objeto de amortización técnica basándose en su vida útil estimada. Este criterio es el que se sigue desde el ejercicio 1996, coincidiendo con el nuevo PEF, que ya recoge este cambio de criterio.

Así pues, la amortización de estos bienes se realiza linealmente según las tablas de amortización específicas del sector a partir de su primera reposición en función de la mencionada vida útil estimada, tal y como se indica en su Plan económico-financiero. Se ha verificado que en el momento del cambio de criterio se calculase la

amortización correspondiente para todos aquellos bienes que eran reposición de otros, y su correcta contabilización.

En cuanto a los bienes cuya vida útil estimada es superior al plazo de la concesión, se sigue el criterio de amortizarlos con la dotación del fondo de reversión a partir del primer ejercicio en que se obtengan beneficios.

B- Otras inmovilizaciones

Las otras inmovilizaciones se reflejan en su valor de coste actualizado al amparo de las diferentes disposiciones legales de actualización de activos hasta 1983, neto de la correspondiente amortización acumulada. La amortización se calcula por el método lineal en función de los años de vida útil estimados indicados a continuación:

Otras inmovilizaciones	Años de vida útil
Construcciones	50
Instalaciones	15
Mobiliario	10
Elementos de transporte	3-6
Equipos para el proceso de datos	4-8
Aplicaciones informáticas	5

Los coeficientes de amortización resultantes de la aplicación de los años de vida útil anterior son correctos.

2.2.4. Inmovilizaciones financieras

El movimiento de las cuentas de las inmovilizaciones financieras a lo largo del ejercicio 1997 es el siguiente:

Inmovilizaciones financieras	Saldo a 31.12.96	Altas	Bajas	Saldo a 31.12.97
Participaciones empresas del grupo	124.979	0	0	124.979
Depósitos a largo plazo	70	55	(70)	55
Otros créditos	3.445	22	(2.821)	646
TOTAL	128.494	77	(2.891)	125.680

Importes en miles de pesetas

Fuente: Datos obtenidos de las cuentas anuales de Túnel del Cadí, SAC

Dentro de las participaciones en empresas del grupo se incluyen las siguientes participaciones:

Participaciones en empresas grupo	Importe a 31 de diciembre de 1996 y de 1997
Túnel de Toses, Concesionaria del Estado, SA	121.979
Cadí-Augusta, AIE	3.000
TOTAL	124.979

2.2.4.1. *Participación en Túnel de Toses, Concesionaria del Estado, SA*

Con fecha de noviembre de 1983 la sociedad adquirió el 97% de las acciones, sin cotización oficial, de Túnel de Toses, Concesionaria del Estado, SA, por un importe de 89,49 MPTA.

Túnel de Toses tiene como objeto social el derivado de la concesión otorgada por el Estado Español, por el Decreto 255/1975, de 30 de enero, para la construcción, conservación y explotación en régimen de peaje de un túnel de 3.000 metros en la Collada de Toses y sus accesos. La concesión se otorgó por un plazo de 35 años contados a partir del 30 de enero de 1975.

Sus activos son básicamente los estudios de ejecución de obra realizados en 1976. El proyecto se aprobó en 1978, aunque las obras han quedado suspendidas, según resolución del Ministerio de obras Públicas y Urbanismo del 21 de febrero de 1979.

De acuerdo con la Ley de presupuestos del Estado de 1983, la sociedad revalorizó su inversión en Túnel de Toses, Concesionaria del Estado SA, por un importe de 20,49 MPTA. Asimismo, durante el ejercicio 1996 se suscribió una ampliación de capital por importe de 12 MPTA de Túnel de Toses, para hacer frente a las necesidades de tesorería, quedando en un 97,58% el porcentaje de participación de la sociedad en Túnel de Toses.

La recuperación de esta inversión depende de la realización de las correspondientes obras y de la futura rentabilidad de la concesión.

2.2.4.2. *Participación en Cadí-Augusta, AIE*

La sociedad participa en Cadí-Augusta, AIE (una agrupación de interés económico formada con Asesoramientos y Estudios Augusta) cuyo objeto es el desarrollo y ejecución del contrato de la dirección de obra correspondiente a la autopista Mataró-Granollers. A 31 de diciembre de 1997, esta agrupación quedaba prácticamente inoperante. Su liquidación, ya aprobada por el Consejo de Administración, está en período de instrumentación.

2.2.5. *Gastos a distribuir en varios ejercicios*

El detalle de los gastos a distribuir en varios ejercicios a 31 de diciembre de 1996 y de 1997 es el siguiente:

Gastos a distribuir en varios ejercicios	1996	1997
Gastos de emisión, modificación y cancelación de obligaciones y bonos	244.877	159.259
Formalización, modificación y cancelación de préstamos	40.553	15.950
Diferencias negativas de cambio	419.693	279.778
TOTAL	705.123	454.987

Importes en miles de pesetas

Fuente: Datos obtenidos de las cuentas anuales de Túnel del Cadí, SAC

Los gastos de emisión, modificación y cancelación de obligaciones y bonos incluyen los gastos de las emisiones de obligaciones realizadas por la sociedad en mayo de 1992 y en mayo de 1994, que se van amortizando a lo largo de la vida de las obligaciones, lo que es correcto.

Los gastos de formalización, modificación y cancelación de préstamos corresponden a los gastos de formalización de los préstamos, que se van amortizando también a lo largo de la vida del préstamo, lo que es correcto.

En lo que a las diferencias negativas de cambio se refiere, corresponden a las diferencias negativas por tipo de cambio que se produjeron en los años 1992 a 1994 en los dos préstamos sindicados de abril y diciembre de 1991, respectivamente, que la sociedad tenía en divisas.

Según el Boletín Oficial del Instituto de Contabilidad y Auditoría de Cuentas (BOICAC) nº. 16, que incluye el tratamiento contable de las diferencias negativas de cambio que se producen en empresas reguladas (de acuerdo con la Orden de 12 de marzo de 1993 sobre el tratamiento contable de las diferencias de cambio en moneda extranjera en empresas reguladas), las diferencias negativas de cambio en moneda extranjera se distribuirán a lo largo de la vida de la deuda. Por tanto, se pueden activar como Gastos a distribuir en varios ejercicios y se imputarán a gasto a medida que se amortice la deuda. Este criterio es el utilizado por la sociedad, lo que es correcto.

2.2.6. Deudores

El detalle del epígrafe de deudores a 31 de diciembre de 1997 es el siguiente:

Deudores	31.12.97
Clientes por ventas y prestación de servicios	52.378
Deudores varios	8.059
Administraciones públicas	5.664
Personal	2.193
TOTAL	68.294

Importes en miles de pesetas

Fuente: Datos obtenidos de las cuentas anuales de Túnel del Cadí, SAC

- Dentro de Clientes por ventas y prestación de servicios se incluyen principalmente los saldos a cobrar de los emisores de tarjetas de crédito por las ventas del último mes. También se incluye como anticipos de clientes y, por lo tanto, con saldo negativo, el importe de los abonos de peajes vendidos y todavía no utilizados a 31 de diciembre.
- Dentro de Deudores varios se incluyen los saldos a cobrar a Repsol, comercial de productos petrolíferos, SA y a General de Restaurantes, SA, que son las empresas que tienen arrendadas las instalaciones de gasolinera y restaurante, respectivamente, en concepto de electricidad, agua, gastos de mantenimiento y canon sobre las ventas.

Además, se incluyen 5 MPTA a cobrar a La Caixa, por el 50% del coste económico de la instalación de los lectores que permitan la implementación de la tarjeta monedero de la Caixa y otras, como el nuevo medio de pago en el peaje, del cual según contrato de 10 de febrero de 1997 se hace cargo La Caixa.

Por último, también se incluye la facturación de Túnel del Cadí, SAC a FECSA por la energía eléctrica producida en la central hidráulica.

Se han revisado los saldos de clientes y de deudores varios a 31 de diciembre de 1997, verificando su razonabilidad y que no hay problemas de cobro.

- Dentro de Administraciones Públicas se incluyen los saldos deudores con la Hacienda Pública que se analizan conjuntamente con los saldos pasivos por este concepto en el epígrafe 2.2.14 de este Informe referido a Administraciones Públicas.
- Dentro de Personal se incluyen los importes a cobrar a corto plazo por los créditos concedidos al personal, que están regulados en el convenio colectivo. El importe máximo a conceder es de 1,2 MPTA, y el tipo de interés es un punto y medio por encima del interés básico del Banco de España. Mensualmente se hace la amortización del préstamo reduciendo el importe de la nómina del trabajador.

Se han analizado los saldos de estos préstamos a 31 de diciembre de 1997, verificando su corrección. En el epígrafe de Inmovilizaciones financieras se encuentra la deuda a cobrar a largo plazo, que asciende a 0,65 MPTA.

2.2.7. Tesorería e inversiones financieras temporales

El detalle de Tesorería e inversiones financieras temporales a 31 de diciembre de 1997 es el siguiente:

TESORERÍA	31.12.97
Caja	7.903
Bancos	14.295
TOTAL TESORERÍA	22.198

INVERSIONES FINANCIERAS TEMPORALES	31.12.97
Inversiones financieras temporales	2.340.500
Intereses devengados de las inversiones	13.500
TOTAL INVERSIONES FINANCIERAS TEMPORALES	2.354.000

Importes en miles de pesetas

Fuente: Datos extraídos de los mayores de Túnel del Cadí, SAC

Se han revisado los procedimientos de control interno establecidos en el área de Tesorería, siendo correcto el resultado de la prueba.

Dentro de las Inversiones financieras temporales se incluyen inversiones a corto plazo (entre 1 y 3 meses) en Letras del Tesoro, bonos y eurodepósitos que Túnel del Cadí, SAC viene realizando durante el año aprovechando las puntas de tesorería. En general, desde la ampliación de capital efectuada en el año 1995, Túnel del Cadí, SAC se encuentra en una buena situación de liquidez, por lo que trata de extraer el máximo rendimiento a sus activos financieros.

2.2.8. Fondos propios

El movimiento de los fondos propios desde el año 1995, que es el año en que Túnel del Cadí, SAC pasa a ser empresa pública catalana, hasta el 31 de diciembre de 1997, es el siguiente:

Fondos propios	Capital social	Reserva legal	TOTAL
Saldos a 1 de enero de 1995	9.564.505	104.598	9.669.103
Ampliación de capital del año 1995	8.019.450	0	8.019.450
Saldos a 31 de diciembre de 1995, 1996 y de 1997	17.583.955	104.598	17.688.553

Importes en miles de pesetas

Fuente: Elaboración por SCC a partir de los mayores de Túnel del Cadí, SAC

2.2.8.1. Capital social

La participación de la Generalidad de Cataluña en Túnel del Cadí, SAC antes de la ampliación de capital realizada en el año 1995 era de un 24,47%, siendo el capital social a 31 de diciembre de 1994, después de sucesivas ampliaciones, de 9.564,5 MPTA. En el año 1995 se amplió el capital social de Túnel del Cadí, SAC en 8.019,45 MPTA, de los que Gestió d'Infraestructures, SA suscribió 6.870 MPTA, ejerciendo los derechos de suscripción preferente de la Generalidad de Cataluña que le fueron cedidos por acuerdo de Gobierno, aprobado en la sesión de 18 de abril de 1995. A partir de esta ampliación de capital la Generalidad de Cataluña pasa a ser

accionista mayoritaria en Túnel del Cadí, SAC, siendo su participación directa e indirecta (mediante GISA) la siguiente:

Accionista	% Participación
Generalidad de Cataluña	13,30
GISA	39,07
TOTAL Participación mayoritaria	52,37

Fuente: Relación de accionistas de Túnel del Cadí, SAC

Así, el capital social de la sociedad desde la ampliación de capital efectuada el año 1995 está representado por 17.583.955 acciones nominativas de 1.000 pesetas de valor nominal cada una, totalmente suscritas y desembolsadas. La composición del accionariado de la sociedad a 31 de diciembre de 1996 y de 1997 es la siguiente:

Accionista	% Participación
GISA	39,07
Caja de Ahorros y Pensiones de Barcelona	35,39
Generalidad de Cataluña	13,30
Caja de Ahorros de Cataluña	3,55
Caja de Ahorros de Manresa	1,97
Catalana Occidente, SA	1,37
Diputación de Barcelona	0,98
Banco de Sabadell	0,95
Caja de Ahorros de Girona	0,88
Corporación Industrial y Financiera Banesto	0,60
Asepeyo	0,59
Otros accionistas con participación individual inferior al 1%	1,35
TOTAL	100,00

Fuente: Datos obtenidos de las cuentas anuales de Túnel del Cadí, SAC

Según establece el decreto de concesión, el capital suscrito y desembolsado no podrá ser inferior al 10% de la inversión en el Túnel, requisito que se cumple a 31 de diciembre de 1997.

2.2.8.2. Reserva legal

Las sociedades están obligadas a destinar un mínimo del 10% de los beneficios de cada ejercicio a la constitución de un fondo de reserva hasta cubrir el 20% del capital social. Esta reserva no es distribuible a los accionistas, y sólo podrá ser utilizada para cubrir, en caso de no tener otras reservas disponibles, el saldo deudor de la Cuenta de pérdidas y ganancias; bajo ciertas condiciones también podrá destinarse a incrementar el capital social en la parte de esta reserva que supere el 10% de la cifra de capital ya ampliada.

Por tanto, puesto que la sociedad no ha generado beneficios hasta el 31 de diciembre de 1997, la reserva legal aún no ha sido creada.

2.2.8.3. *Otras reservas*

La normativa específica del sector, Decreto 215/1973, determina que en el caso de que el beneficio después de impuestos del año supere el 10% del capital nominal, la sociedad deberá destinar el 50% del exceso sobre dicho porcentaje a la creación de una reserva especial. Esta reserva puede distribuirse como dividendo sólo cuando los beneficios distribuibles de un ejercicio no lleguen al 6% del capital nominal, pero sólo por una cantidad suficiente para hacer posible la distribución de un dividendo del 6%.

De acuerdo con lo establecido por la cláusula 55 del Decreto 215/1973, se realizarán las adecuadas inversiones en activos financieros para materializar las reservas antes mencionadas.

Tal y como sucede con la reserva legal, dado que la sociedad todavía no ha generado beneficios en ninguno de los ejercicios hasta 1997, esta reserva todavía no ha sido constituida.

2.2.9. *Ingresos a distribuir en varios ejercicios*

El detalle de este epígrafe a 31 de diciembre de 1996 y de 1997 es el siguiente:

Ingresos a distribuir en varios ejercicios	31.12.96	31.12.97
Subvenciones de capital	147.822	98.548
Otros Ingresos a distribuir	15.299	10.822
TOTAL	163.121	109.370

Importes en miles de pesetas

Fuente: Datos obtenidos de los mayores de Túnel del Cadí, SAC

2.2.9.1. *Subvenciones de capital*

La subvención de capital corresponde a la subvención de 492,74 MPTA recibida de la Generalidad de Cataluña en el año 1989 para compensar la mayor inversión consiguiente a la ampliación del trazado de la Concesión (tramo Alp/Nacional 152), tal como se explica en el epígrafe 1.2.1 de los antecedentes de la sociedad.

El tratamiento que se ha dado a este importe es el de subvención de capital de acuerdo con el Decreto de su concesión. Sin embargo, a partir de la Instrucción de la Intervención de la Generalidad del año 1994 que regula el tratamiento de las transferencias de capital recibidas de la Generalidad, éstas han de

considerarse como “Aportaciones a cuenta de capital” y no se tienen que amortizar.

Teniendo en cuenta que Túnel del Cadí, SAC no es empresa pública hasta el año 1995, se siguió el mismo criterio para el resto de subvención pendiente de amortizar.

2.2.9.2. Otros ingresos a distribuir

En otros ingresos a distribuir se incluye el importe de la prima de 2 Swaps (contratos de permuta financiera) realizados con Midland Bank, en los que se intercambié tipo variable de interés por tipo fijo. Los ingresos se distribuyen a lo largo del período de devengo, que va del 30 de setiembre de 1994 al 31 de mayo del año 2000, y se pasan mensualmente a la Cuenta de pérdidas y ganancias, de forma correcta.

2.2.10. Provisiones para riesgos y gastos

El detalle de las provisiones incluidas y su movimiento a lo largo del año 1997 es el siguiente:

Provisiones para riesgos y gastos	Provisión Impuesto sobre bienes inmuebles	Provisión Impuesto sobre transmisiones patrimoniales	TOTAL
Saldos a 31 de diciembre de 1996	325.379	99.075	424.454
Dotaciones del ejercicio	87.300	0	87.300
Aplicaciones	(75.245)	(99.075)	(174.320)
Saldos a 31 de diciembre de 1997	337.434	0	337.434

Importes en miles de pesetas

Fuente: Datos extraídos de las cuentas anuales de Túnel del Cadí, SAC

- **Provisión Impuesto sobre bienes inmuebles:** la sociedad no paga las liquidaciones del Impuesto sobre bienes inmuebles de los ayuntamientos de Urús, Guardiola de Berguedà, Bagà y Bellver, de los años 1990 a 1997 (salvo las liquidaciones de 1994 que se han pagado en el año 1997, excepto Bellver). Por tanto, la sociedad ha contabilizado una provisión por el Impuesto sobre bienes inmuebles correspondiente a los ejercicios 1990 a 1997 por el importe reclamado por la Administración (base imponible más intereses), a pesar de que estas liquidaciones han sido recurridas, al entender la sociedad que no se han liquidado de forma adecuada, tanto respecto a la valoración utilizada como base de cálculo, como respecto a las bonificaciones aplicadas.

La problemática en estas 2 situaciones es la siguiente:

- A- Bonificación del 95% de la cuota: Al amparo de la Ley de autopistas, del año 1972, en la actualidad todas las sociedades concesionarias de autopistas cuya concesión se otorgó con anterioridad a la Ley 39/1988 de haciendas locales, disfrutaban del beneficio del 95% de la cuota del impuesto sobre bienes inmuebles (antes Contribución territorial urbana).

El Tribunal Superior de Justicia de Cataluña ha resuelto, respecto a determinadas liquidaciones, que Túnel del Cadí, SAC no tiene derecho a la bonificación del 95% de la cuota. Así, para aquellos supuestos en que no haya prescrito la acción de revisión de oficio de la concesión de la bonificación, los ayuntamientos pueden establecer nuevas liquidaciones sin bonificación de ningún tipo, como efectivamente han hecho.

Túnel del Cadí, SAC ha recurrido en casación dichas resoluciones judiciales ante el Tribunal Supremo, al entender que la concesión se rige por la Ley de autopistas, que la bonificación tiene carácter no discrecional y también por la aplicación del principio de igualdad ante la Ley. Estos recursos están pendientes de resolución.

- B- Valoración del suelo: por otro lado, las Ponencias de valores complementarios de los bienes inmuebles de naturaleza urbana valoraron los bienes inmuebles de la concesión a un coste del km. de vial, actualizado a 1992, de 783 MPTA/km. cuando, según los cálculos de la sociedad, resulta ser, actualizado a 1992, de 455,85 MPTA. La diferencia viene dada principalmente por la inclusión en la inversión actualizada de la activación de pérdidas, de los costes de las áreas de servicio, de la maquinaria de peaje y de las instalaciones de transporte de energía eléctrica hasta el Túnel.

Actualmente, está pendiente de resolución el recurso contencioso administrativo ante la Audiencia Nacional.

Por estos dos motivos la sociedad no paga las liquidaciones antes mencionadas, y tiene correctamente contabilizada la provisión, siguiendo un criterio de prudencia, por el importe reclamado de las liquidaciones (intereses devengados incluidos).

- Provisión Impuesto sobre transmisiones patrimoniales: hasta el año 1997, la sociedad contabilizaba el gasto por el ITP por la cancelación de las obligaciones, distribuyéndolo a lo largo de la vida de éstas y creando la correspondiente provisión en el Pasivo del Balance. Una sentencia del Tribunal Supremo, de 3 de noviembre de 1997, declara exenta de este impuesto la escritura de amortización y cancelación de obligaciones, con lo que la sociedad ha cancelado la provisión acumulada hasta la fecha, lo que ha generado un resultado extraordinario de 55 MPTA.

Provisión por el ITP a 31 de diciembre de 1996	99.075
Coste (neto de amortizaciones) de los gastos de ITP por cancelación de las obligaciones, incluido como "Gastos a distribuir en varios ejercicios" y dado de baja en el año 1997	(44.005)
Ingreso extraordinario generado	55.070

Importes en miles de pesetas

Fuente: Elaborado por la Sindicatura de Cuentas a partir de los datos de la sociedad

2.2.11. Acreedores a corto y largo plazo por deudas con entidades de crédito

El detalle de la deuda con entidades de crédito, desglosado entre corto y largo plazo, es el siguiente:

ENTIDAD	Importe inicial	Fecha formalización	Plazo (años)	Carencia (años)	Amortización	Saldo a 31.12.97	
						Corto Plazo	Largo Plazo
Crédito sindicado multidivisa La Caixa	2.500 MPTA	26-04-91	9	4	5 anualidades a partir del 26-04-95	451.047	451.047
Crédito sindicado multidivisa La Caixa	2.500 MPTA	09-12-91	9	4	9 semestres a partir del 09-12-95	522.011	522.011
Deudas por intereses						20.626	0
TOTAL						993.684	973.058

Importes de las dos últimas columnas en miles de pesetas

Fuente: Datos obtenidos de los contratos de crédito y de los mayores de Túnel del Cadí, SAC

Los importes de las deudas con las entidades de crédito están correctamente clasificados en función de su vencimiento, entre corto y largo plazo, en el Balance de situación a 31 de diciembre de 1997.

Ambos créditos están avalados por la Generalidad de Cataluña y a 31 de diciembre de 1997 se encuentran dispuestos en francos suizos. Sin embargo, para ambos préstamos existen Swaps; por lo tanto no están expuestos al riesgo de cambio y, además, devengan interés fijo en pesetas.

Se han revisado los contratos de estos préstamos verificando el cumplimiento de las condiciones pactadas, así como el correcto cálculo y pago de intereses y de su periodificación a fin de año, sin salvedades.

2.2.12. Emisiones de obligaciones y otros valores negociables a corto y largo plazo

El detalle de las emisiones de obligaciones, desglosadas entre corto y largo plazo, es el siguiente:

SINDICATURA DE CUENTAS DE CATALUÑA — INFORME 37/1997-D

Fecha de formalización	Importe inicial	Tipo de interés	Plazo (años)	Fecha de reembolso	Tipo de obligaciones	Saldo a 31.12.97	
						Corto plazo	Largo plazo
Mayo 1992	5.000 MPTA	11,79%	6	03-12-1998	Cupón cero, intereses al vencimiento de la emisión	5.000.000	-
Mayo 1994	8.000 MPTA	9,85%	9	31-04-2004	Pago anual del cupón	-	8.000.000
					Deudas por intereses	4.705.333	-
					TOTAL	9.705.333	8.000.000

Importes de las dos últimas columnas en miles de pesetas

Fuente: Datos obtenidos de los contratos y de los mayores de Túnel del Cadí, SAC

La emisión de obligaciones de mayo de 1992, de 5.000 MPTA, es de obligaciones cupón cero; es decir, se pagan los intereses al vencimiento de la emisión. El 3 de diciembre de 1998 se ha reembolsado el importe de la emisión, más los intereses.

La emisión de mayo de 1994 se puede amortizar anticipadamente de forma opcional en el año 2000 por parte del tenedor. Además, existe un Swap mediante el cual la sociedad pagará un tipo de interés variable sobre un importe de 4.000 MPTA hasta el año 2000. La operación anterior se ha ligado con la contratación de otros dos Swaps que aseguran el pago de un tipo de interés fijo medio del 6,475% para el período comprendido entre el 30 de mayo de 1997 y el 30 de mayo de 1998.

2.2.13. Acreedores comerciales y otras deudas no comerciales

El detalle de Acreedores comerciales y de las Otras deudas no comerciales a 31 de diciembre de 1997 es el siguiente:

Acreedores comerciales	31.12.97
Proveedores	24.896
Dietas consejeros, pendientes	15.502
Otras deudas, pendientes	11.510
TOTAL Acreedores comerciales	51.908
Otras deudas no comerciales	31.12.97
Empresas del grupo, acreedoras	2.421
Administraciones públicas	26.036
Deudas	37.301
TOTAL Otras deudas no comerciales	65.758

Importes en miles de pesetas

Fuente: Datos obtenidos de los mayores de Túnel del Cadí, SAC

- Dentro de Proveedores se incluyen los saldos pendientes de pago a 31 de diciembre. De la revisión efectuada, se ha verificado la razonabilidad de los saldos, sin salvedad.

- Dentro de Dietas consejeros, pendientes, se incluye una previsión de las dietas a pagar al vicepresidente (presidente en funciones), por los años 1996 y 1997. Esta previsión se ha efectuado de acuerdo con los importes que cobraba el antiguo presidente. En el año 1998 el Consejo de Administración acuerda el importe que se pagará al vicepresidente (que será el mismo importe en concepto de dietas que para el resto de consejeros) y se regulariza, abonando a resultados, el exceso de dicha previsión.
- Dentro de Otras deudas, pendientes se incluyen diversas periodificaciones como por ejemplo la del gasto por la auditoría del año 1997, las de electricidad y teléfono del mes de diciembre, los gastos por avales varios y la de gratificaciones al personal. Además, también se incluye la previsión del importe a pagar por el Acta de Inspección que Hacienda levantó por el IRPF correspondiente a los años 1993 a 1996, que ascendía a 4,16 MPTA, por diferencias entre las cantidades ingresadas por Túnel del Cadí, SAC en concepto de retenciones practicadas al personal asalariado, y las calculadas por la Agencia Tributaria como procedentes.

Se ha verificado la razonabilidad de los importes periodificados a 31 de diciembre, sin salvedad.

- Dentro de Empresas del grupo, acreedoras, se incluye un saldo acreedor con Cadí-Augusta, AIE, que corresponde al efectivo que tenía la sociedad y que en el momento de decidir su liquidación se repartió entre los dos accionistas en proporción a su participación en el capital. El movimiento entre años corresponde al pago de los pequeños gastos que tiene la sociedad, y que los accionistas asumen directamente.
- Dentro de Administraciones Públicas se incluyen los saldos a pagar a la Hacienda Pública. Estos saldos se analizan en el epígrafe 2.2.14 de este Informe, junto con los saldos activos.
- Dentro de Otras deudas se incluye la periodificación de las pagas extras del personal, los proveedores de inmovilizado y el importe sobrante (cuando se da mal el cambio) del recuento de las cajas de los peajes. De acuerdo con el Decreto de Concesión, estos sobrantes deben guardarse un tiempo a la espera de que el cliente los reclame. Si no son reclamados, deben traspasarse a un fondo social a favor de los empleados. En el año 1998 el saldo de esta cuenta se ha traspasado por primera vez a un Fondo Social.

Se ha verificado la razonabilidad de los importes incluidos a 31 de diciembre en el epígrafe de Otras deudas, sin salvedad.

2.2.14. Administraciones públicas

El detalle de los saldos activos y pasivos con las administraciones públicas a 31 de diciembre de 1997 es el siguiente:

	31.12.97
CUENTAS DE ACTIVO:	
HP, deudora por IVA	5.625
HP, retenciones	39
TOTAL CUENTAS DE ACTIVO	5.664
CUENTAS DE PASIVO:	
HP, acreedora por IVA	16.377
HP, acreedora por IRC	49
HP, acreedora por IRPF	4.809
Organismos SS, acreedores	4.801
TOTAL CUENTAS DE PASIVO	26.036

Importes en miles de pesetas

Fuente: Datos de los mayores de Túnel del Cadí, SAC

Túnel del Cadí, SAC tiene abiertas a inspección fiscal las declaraciones de los impuestos que le son de aplicación, para todos los ejercicios no prescritos, a excepción del Impuesto sobre la renta de las personas físicas, por el que se levantó acta de liquidación definitiva en febrero de 1998 para los ejercicios 1993 a 1996.

Se ha obtenido la documentación referente a las declaraciones de los ejercicios 1993 a 1997, abiertos todavía a inspección fiscal, correspondientes al IVA, al Impuesto sobre sociedades, al IRPF (año 1997), al IRC y a la Seguridad Social. Se ha verificado su correcto cálculo y pago dentro de los plazos legales, así como la razonabilidad del pasivo registrado al cierre del ejercicio 1997.

2.3. NOTAS A LA CUENTA DE PÉRDIDAS Y GANANCIAS**2.3.1. Importe neto de la cifra de negocios**

Dentro del epígrafe importe neto de la cifra de negocios se incluyen los ingresos por los peajes, así como los descuentos y rappels sobre ventas. El detalle de estos ingresos para el ejercicio 1997 es el siguiente:

Importe neto de la cifra de negocios	1997
Ingresos por peajes, pago en efectivo	1.030.948
Ingresos por peajes, pago aplazado	938.742
Ventas de abonos no consumidos	5.212
TOTAL Peajes	1.974.902
Descuentos sobre peajes, tarjetas crédito	(29.710)
Descuentos sobre peajes, abonos	(78.431)
Rappels sobre peajes	(1.506)
Diferencias de recuento de moneda	672
TOTAL Descuentos y rappels sobre ventas	(108.975)
TOTAL Importe neto de la cifra de negocios	1.865.927
Importes en miles de pesetas	
Fuente: Datos obtenidos de los mayores de Túnel del Cadí, SAC	

Dentro de Peajes se distinguen aquellos pagos realizados en efectivo, de los pagos efectuados con tarjetas de crédito. Además, también se incluyen los ingresos por abonos vendidos (ventas de abonos no consumidos) que han caducado sin que hayan sido consumidos.

Dentro de los Descuentos y rappels sobre ventas se incluyen los descuentos que se hacen a los residentes en La Cerdanya y a los trabajadores de La Caixa (descuentos sobre peajes, tarjetas de crédito), los descuentos sobre los abonos multiviajes (10% para ida y vuelta y 15% para los de 10 viajes) y los rappels sobre peajes que se aplican a empresas de servicios que utilizan el Túnel para desarrollar su actividad, en función de los viajes que efectúen. También se incluyen las diferencias de recuento en los cambios de las divisas, con ganancia para la empresa.

Del análisis efectuado se puede concluir que las cifras para el año 1997 son correctas. El análisis de la evolución de los ingresos por peajes se analiza en el Capítulo 5 de este Informe, correspondiente a la fiscalización de la gestión.

2.3.2. Otros ingresos de explotación

El detalle de Otros ingresos de explotación es el siguiente:

Otros ingresos de explotación	1997
Trabajos efectuados por la empresa para el inmovilizado	9.776
TOTAL Trabajos efectuados por la empresa para inmovilizado	9.776
Ingresos por arrendamientos	7
Ingresos por servicios al personal	355
Ingresos por área de servicio	4.810
Ingresos por servicios varios	15.087
TOTAL Otros ingresos de explotación	20.259

Importes en miles de pesetas
Fuente: Datos obtenidos de los mayores de Túnel del Cadí, SAC

- Dentro de Trabajos efectuados por la empresa para el inmovilizado se incluyen las horas que el personal de Túnel del Cadí, SAC ha empleado para la implantación de nuevo inmovilizado, valoradas a coste.
- Otros ingresos de explotación: Se observa una disminución de los Otros ingresos de explotación del año 1997 respecto del año 1996 (de 92,1 MPTA 20,26 MPTA). Este hecho se debe principalmente al hecho de que en el año 1996 todavía se incluían los ingresos que generaba la actividad de dirección de obras (61,95 MPTA), actividad que en el año 1997 la empresa ya no lleva a cabo. En el año 1997 los conceptos de ingreso son básicamente los siguientes:

A- Los ingresos por área de servicio corresponden al canon sobre ventas por los contratos de cesión de explotación de servicios de la estación gasolinera (con Repsol) y por el área de servicio (con General de Restaurantes).

B- Dentro de Ingresos por servicios varios se incluyen los ingresos por la producción de energía eléctrica que se produce en la central hidráulica que tiene la sociedad y que se vende a FECSA a precios regulados. Estos ingresos han disminuido significativamente respecto al año 1996 debido a que las condiciones climatológicas no han sido tan favorables para la generación de energía como en aquel año.

También se incluyen otros conceptos como por ejemplo los ingresos por recuperación de siniestros, o la factura que Túnel del Cadí, SAC ha realizado a La Caixa por el 50% del coste que supone la implementación de las tarjetas SETI.

2.3.3. Gastos de personal

El detalle de los gastos de personal para el año 1997 y su comparación con los del año 1996 es el siguiente:

Gastos de personal	31.12.96	31.12.97
Sueldos y salarios	242.385	170.431
Indemnizaciones	82.377	15.481
Seguros sociales	63.903	49.835
Otros gastos sociales	22.791	25.161
TOTAL Gastos de personal	411.456	260.908

Importes en miles de pesetas

Fuente: Datos extraídos de los mayores de Túnel del Cadí, SAC

- Los gastos de personal han sufrido una disminución muy significativa del año 1996 al año 1997, causada principalmente por la disminución de la plantilla como consecuencia de la reorganización de Túnel del Cadí, SAC (véase Capítulo 5 referente a la gestión). Así, la plantilla media de Túnel del Cadí,

SAC ha pasado de 57 personas en el año 1996 a 45 personas en el año 1997. Por otro lado, ha disminuido también el sueldo medio a causa de los cambios en la Dirección de la sociedad: se pasa de directores propios a un gasto proporcional de los directores general, economico-financiero y de explotación de TABASA, que pasan a serlo también de Túnel del Cadí, SAC.

- Convenio colectivo: El convenio colectivo vigente para el año 1997 es el que se firmó el 19 de junio de 1989, que se ha ido prorrogando tácitamente cada año, tal y como estaba previsto en el mismo convenio. Los salarios se han ido actualizando cada año. Para los años 1996 y 1997, se ha visto que los porcentajes de aumento, aprobados por el Consejo de Administración, han sido también aprobados por la Dirección General de Presupuestos y Tesoro del Departamento de Economía y Finanzas, y por la Dirección General de la Función Pública, mediante el correspondiente informe preceptivo.

Durante el año 1998 se ha negociado un nuevo convenio, con una vigencia de 4 años desde el mismo año 1998.

- Otros gastos de personal: Se incluyen conceptos como por ejemplo vestuario y material de seguridad, dietas a los miembros del Consejo de Administración, formación profesional y seguro colectivo, entre otros. Además, se incluye el pago que se hace al Sr. Valls, primer gerente de Túnel del Cadí, SAC, de una mensualidad indefinida y vitalicia, según pacto de 29 de diciembre de 1987 entre el entonces presidente de la sociedad, Sr. Díaz-Morera y el Sr. Valls. El pacto fijaba la cantidad de 3 MPTA brutos anuales que se fueron actualizando hasta el año 1996. Con el cambio de dirección de la sociedad, se decide no actualizar más esta cantidad, y mantenerla fija en el importe correspondiente al año 1996, es decir, 5,06 MPTA.
- Dietas de los miembros del Consejo de Administración: El importe de las dietas que cobran los miembros del Consejo de Administración por asistir a las reuniones es de 191.100 PTA por sesión (con periodicidad bimensual), importe que fue aprobado por el Consejo de Administración el 28 de enero de 1994, fecha en que la sociedad no era todavía empresa pública de la Generalidad. El año 1995, una vez la Generalidad adquiere la mayoría del capital de la sociedad y, por lo tanto, ésta pasa a ser empresa pública, se solicita al Gobierno la aprobación del importe de las dietas de los miembros del Consejo de Administración, ya que este importe superaba los límites que fija el Acuerdo del Gobierno de 21 de enero de 1994 sobre derechos de asistencia por la concurrencia a reuniones de consejos de administración de empresas con capital de la Generalidad, entre otros. En fecha 28 de diciembre de 1995 el Gobierno acuerda autorizar específicamente los derechos de asistencia por la concurrencia a las reuniones del Consejo de Administración de la sociedad.

2.3.4. Otros gastos de explotación

El detalle de los otros gastos de explotación para los ejercicios 1996 y 1997 es el siguiente:

Otros gastos de explotación	1996	1997
Arrendamientos y cánones	6.980	18.830
Reparaciones y conservación	32.122	40.232
Servicios profesionales independientes	32.881	26.514
Transportes	733	1.007
Primas de seguros	19.986	17.175
Servicios bancarios y similares	29.480	28.796
Publicidad, propaganda y relaciones públicas	9.288	8.358
Suministros	15.054	14.282
Otros servicios	20.332	13.680
TOTAL Servicios exteriores	166.856	168.874
 Tributos	 75.124	 88.105

Importes en miles de pesetas

Fuente: Datos extraídos de los mayores de Túnel del Cadí, SAC

- Dentro de Arrendamientos y cánones se incluye el importe que Túnel del Cadí, SAC paga a TABASA en concepto de alquiler por las oficinas y plazas de aparcamiento, de los gastos de mantenimiento, los gastos por el personal compartido y otros gastos varios (ya que como se ha dicho, comparten oficinas). Este importe se estableció mediante un convenio entre las dos sociedades firmado el 31 de julio de 1996. El convenio se apoya en un estudio previo realizado por KPMG Peat Marwick. El estudio analiza los m² utilizados, el precio del m² del alquiler, los gastos de mantenimiento y funcionamiento del edificio, así como las prestaciones de servicio, y llega a un importe mensual de 1,56 MPTA desglosado en los siguientes conceptos:

Alquiler de parte de las oficinas	420
Gastos mantenimiento y funcionamiento del edificio y varios servicios disponibles	325,6
Personal compartido: Dirección General, Dirección de Explotación, Secretaría de	(A) 795
Dirección General, administración, residente y varios	
Alquiler de las plazas de aparcamiento	25
TOTAL Importe mensual	1.565,6

Importes en miles de pesetas

Nota (A): No incluye la Dirección financiera ya que en el momento de firmar el convenio, Túnel del Cadí tenía todavía una dirección financiera propia

Fuente: Datos extraídos del convenio TABASA/TÚNEL DEL CADÍ

Además, se prevé la facturación de un importe variable en concepto de material diverso y en función de su consumo.

El convenio prevé la actualización de las cuantías de acuerdo con la prestación de servicios real en cada ejercicio.

Se ha revisado la razonabilidad del cargo mensual a pesar de que, a la vista de los cambios producidos con posterioridad (por ejemplo, la Dirección Financiera compartida) a consecuencia de la reestructuración y el cambio del sistema informático, creemos que se tendría que revisar una vez estos cambios estén totalmente consolidados.

- Dentro de Reparaciones y conservación se incluyen los gastos por las reparaciones en general, la limpieza (de los edificios, del túnel y del tronco principal y de los ramales) y la conservación de los edificios, de la obra exterior, del túnel, del área de servicios y el área de peaje, de la minicentral hidráulica, de los vehículos, etc.
- Dentro de Servicios de profesionales independientes se incluyen los honorarios profesionales de los asesores jurídicos, fiscales y laborales y de los auditores, entre otros. Además, también se incluyen 6,5 MPTA que GISA factura a Túnel del Cadí, SAC en concepto de trabajos de asesoramiento en el mantenimiento y explotación del Túnel del Cadí, SAC, que finalizan en el año 1997.

La disminución en el saldo de esta cuenta de 1997 se debe al hecho de que en el año 1996 se incluían 6,76 MPTA por una factura de Andersen Consulting por el 50% del coste del estudio del Plan de integración de gestión (el otro 50% lo paga TABASA).

- En cuanto a las primas de seguros, se ha verificado la existencia de un Informe favorable de la Dirección General del Patrimonio, previo a su contratación, así como la razonabilidad de la periodificación del gasto a final de año.
- Dentro de Servicios bancarios se incluyen las comisiones que cobran los bancos por el pago con tarjetas de crédito.
- Dentro de Publicidad y propaganda se incluye principalmente gastos por anuncios varios (para la campaña de nieve, etc.), en la prensa generalmente.
- Dentro de Otros servicios se incluyen gastos como por ejemplo los de material de oficina, los de comunicaciones, los gastos de viaje y los de publicaciones y suscripciones. Se ha revisado, sin salvedad.

Dentro de los gastos de viaje se incluyen, entre otros, los gastos por kilometraje, que se pagan a 30 PTA/km., y se aplica la retención de IRPF sobre las 6 PTA/km. que exceden de las 24 PTA/km. que, según el límite legal, están exentas.

2.3.5. Gastos e ingresos financieros

El detalle de los gastos y de los ingresos financieros para el año 1997 es el siguiente:

Gastos e ingresos financieros	1997
GASTOS FINANCIEROS	
Comisiones:	3.886
Intereses emisión obligaciones mayo 1992	982.521
Intereses emisión obligaciones mayo 1994	788.000
Intereses préstamo sindicado divisa 1991, de 9 de diciembre	130.598
Intereses préstamo sindicado divisa 1991, de 26 de abril	92.670
Intereses de deudas a corto plazo	1.084
Amortización de gastos de formalización de obligaciones	41.864
Amortización de gastos de formalización de préstamos	25.976
Diferencias negativas préstamo sindicado divisa de 9.12.91	72.137
Diferencias negativas préstamo sindicado divisa de 26.04.91	67.777
TOTAL Gastos financieros	2.206.513
INGRESOS FINANCIEROS	1997
Ingresos de cuentas corrientes bancarias	127
Ingresos por inversiones financieras temporales	146.801
Ingresos por Swaps de intereses de obligaciones	116.071
TOTAL Ingresos financieros	262.999

Importes en miles de pesetas

Fuente: Datos obtenidos de los mayores de Túnel del Cadí, SAC

Como se observa, dentro de gastos financieros se incluyen las comisiones bancarias, los intereses devengados por las obligaciones de mayo de 1992 y de mayo de 1994, los intereses de los préstamos sindicados en divisas del año 1991, la amortización de gastos de formalización de las obligaciones y de los préstamos, y las diferencias negativas de los préstamos sindicados en divisa del año 1991. Se ha verificado la razonabilidad de los gastos financieros para el año 1997, para todos los conceptos, siendo el resultado correcto.

Hay que subrayar la importancia de los gastos financieros respecto de los gastos totales de la Cuenta de pérdidas y ganancias. Así pues, mientras los gastos de explotación ascienden en el año 1997 a 557,59 MPTA, los gastos financieros ascienden a 2.206,51 MPTA. El hecho de tener un endeudamiento ajeno (préstamos con entidades de crédito y emisión de obligaciones) que supone un 51% del total del pasivo) que supone un 51% del total del pasivo (es decir, 19.672,06 MPTA), contratado en los años en que los tipos de interés eran elevados, hace que la carga financiera sea muy significativa en el conjunto de los gastos.

Dentro de Ingresos financieros se incluyen los ingresos de cuentas corrientes, los ingresos por las inversiones financieras temporales, así como los ingresos por los Swaps que contrata la sociedad relacionados con los pagos de los intereses de las obligaciones. Se ha verificado la razonabilidad de los ingresos financieros para el año 1997, para todos los conceptos, siendo correcto el resultado.

2.3.6. Gastos e ingresos extraordinarios

Dentro de los gastos extraordinarios se incluye la pérdida por la venta de elementos del inmovilizado material.

Dentro de los ingresos se incluyen 49,27 MPTA correspondientes a la parte de la subvención de capital traspasada a resultado del ejercicio, de acuerdo con el criterio empleado por la sociedad y explicado en el epígrafe 2.2.9.1 de este Informe. Además, también se incluyen los 55,07 MPTA de ingreso extraordinario que la retrocesión de la provisión que hacía la sociedad por el gasto en concepto de ITP por la cancelación de los préstamos ha generado como consecuencia de la Sentencia del Tribunal Supremo que declara este hecho no sujeto al ITP, tal como se explica en el epígrafe 2.2.10 de este Informe.

2.3.7. Resultado del ejercicio

De acuerdo con las órdenes ministeriales de 18 de mayo y de 7 de junio de 1976, aplicables a las Sociedades concesionarias de autopistas, puentes y túneles de peaje, el exceso de los gastos operacionales y de la carga financiera sobre los ingresos puede ser capitalizado mediante la revalorización de la inversión en el Túnel, siempre y cuando este exceso no supere el importe resultante de la aplicación de los índices del incremento del coste de la vida (correspondientes al año anterior) aprobados por el Gobierno, a la inversión en el Túnel. Eso puede hacerse durante la primera fase del período de explotación, que se entiende finalizada en el primer ejercicio con resultado positivo en la Cuenta de pérdidas y ganancias.

En consecuencia, la inversión en el Túnel se ha incrementado cada año por este concepto desde el inicio de su explotación, sin exceder los límites establecidos y, por tanto, el resultado del ejercicio ha sido de cero cada año.

2.4. HECHOS POSTERIORES

Con posterioridad al cierre del ejercicio 1997, se han producido dos hechos que hay que mencionar y que se explican a continuación.

2.4.1. Venta de la antigua sede social

Con fecha 27 de febrero de 1998, la sociedad ha vendido los locales, las instalaciones y el mobiliario de la antigua sede social, ubicada en la Avenida de Josep Tarradellas 8-10, por un importe de 167,5 MPTA, hecho que ha generado un beneficio extraordinario de 122,58 MPTA, contabilizado correctamente en el ejercicio 1998.

2.4.2. Aprobación de las normas de adaptación del Plan general de contabilidad a las sociedades concesionarias de autopistas, túneles, puentes y otras vías de peaje

La Orden de 10 de diciembre de 1998 aprueba unas nuevas normas de adaptación del Plan general de contabilidad a las sociedades concesionarias de autopistas, túneles, puentes y otras vías de peaje. Esta Orden empieza a ser de aplicación en el ejercicio 1999 y con efectos desde el inicio de la explotación, y supone la modificación de una serie de criterios que se venían aplicando hasta la fecha, en relación a aspectos tan importantes como el Fondo de reversión, la Plusvalía por revalorización del activo (aspecto que ya no se prevé), etc. Los efectos de la aplicación de esta Orden están todavía en estudio pero implican, entre otras cuestiones, la realización de un nuevo Plan económico-financiero que recoja los nuevos criterios, el aplazamiento de los gastos financieros a lo largo del período concesional para hacer efectivo el principio de correlación de ingresos y gastos, la creación del fondo de reversión desde el inicio de la explotación, etc. La aplicación de los nuevos criterios contenidos en esta Orden tendrá su impacto en la presentación de las cuentas anuales correspondientes al ejercicio 1999.

3. FISCALIZACIÓN DE LA LIQUIDACIÓN PRESUPUESTARIA

Los presupuestos de Túnel del Cadí, SAC se incluyen en las leyes de presupuestos de la Generalidad a partir del año 1996, que es el primer año en que pasa a ser empresa pública catalana.

Los presupuestos de Túnel del Cadí, SAC correspondientes al ejercicio 1997 y aprobados por la Ley 19/1996, de 27 de diciembre, de presupuestos de la Generalidad de Cataluña para 1997, preveían unos ingresos y gastos en el presupuesto de explotación de 2.831,22 MPTA y unos recursos y dotaciones en el presupuesto de capital de 1.218,98 MPTA.

3.1. LIQUIDACIÓN DEL PRESUPUESTO DE EXPLOTACIÓN

A continuación se presenta la liquidación del presupuesto de explotación de Túnel del Cadí, SAC correspondiente al ejercicio 1997:

SINDICATURA DE CUENTAS DE CATALUÑA — INFORME 37/1997-D

A/C	INGRESOS	Presupuesto 1998 (I)	Real (II)	Desviación (II)-(I)
301	Prestación de servicios a terceros	1.944.680	1.865.927	(78.753)
302	Otras ventas	20.148	30.035	9.887
30	VENTAS Y PRESTACIONES DE SERVICIOS	1.964.828	1.895.962	(68.866)
310	EXCESO DE PROVISIONES PARA RIESGOS Y GASTOS	0	55.070	55.070
31	PROVISIONES APLICADAS A SU FINALIDAD	0	55.070	55.070
3	INGRESOS PROPIOS	1.964.828	1.951.032	(13.796)
45	DE LA GENERALIDAD DE CATALUÑA	0	49.274	49.274
4	SUBVENCIONES CORRIENTES RECIBIDAS	0	49.274	49.274
533	INTERESES DE DEPÓSITO	271.120	262.999	(8.121)
534	REVALORIZACIÓN DE ACTIVOS	595.273	501.862	(93.411)
5	INGRESOS PATRIMONIALES	866.393	764.861	(101.532)
	TOTAL INGRESOS	2.831.221	2.765.167	(66.054)

A/C	GASTOS	Presupuesto 1998	Real	Desviación
100.01	Sueldos y salarios	174.629	170.431	(4.198)
100.02	Indemnizaciones	13.655	15.481	1.826
10	SUELDOS Y SALARIOS	188.284	185.912	(2.372)
110.01	Seguridad Social a cargo de la empresa	50.633	49.835	(798)
11	SEGUROS Y PRESTACIONES SOCIALES	50.633	49.835	(798)
120.01	Otros gastos	46.050	25.161	(20.889)
12	OTROS GASTOS SOCIALES	46.050	25.161	(20.889)
1	REMUNERACIONES DEL PERSONAL	284.967	260.908	(24.059)
210	Alquileres de bienes muebles e inmuebles	18.792	18.830	38
211	Cánones	60	0	(60)
212	Conservación y reparación	47.005	40.232	(6.773)
213	Servicios profesionales independientes	20.915	26.514	5.599
214	Transportes	100	1.007	907
215	Primas de seguros	22.046	17.175	(4.871)
216	Publicidad, propaganda y relaciones públicas	17.500	8.358	(9.142)
217	Suministros	29.350	14.281	(15.069)
219	Otros gastos varios	47.016	42.952	(4.064)
21	SERVICIOS EXTERIORES	202.784	169.349	(33.435)
220	Otros tributos	105.164	88.105	(17.059)
22	TRIBUTOS	105.164	88.105	(17.059)
2	GASTOS DE BIENES CORRIENTES Y SERVICIOS	307.948	257.454	(50.494)
300.01	Intereses	1.985.944	1.998.760	12.816
300.02	Gastos de emisión, modificación y cancelación	65.141	67.840	2.699
30	DEUDA A LARGO PLAZO	2.051.085	2.066.600	15.515
320	Diferencias negativas de cambio	139.914	139.914	0
32	DIFERENCIAS NEGATIVAS DE CAMBIO	139.914	139.914	0
3	GASTOS FINANCIEROS	2.190.999	2.206.514	15.515
50	AMORTIZACIÓN INMOVILIZADO INMATERIAL	2.888	2.888	0
51	AMORTIZACIÓN INMOVILIZADO MATERIAL	21.986	14.971	(7.015)
52	AMORTIZACIÓN GASTOS AMORTIZABLES	22.433	22.432	(1)
5	AMORTIZACIONES	47.307	40.291	(7.016)
	TOTAL GASTOS	2.831.221	2.765.167	(66.054)

Importes en miles de pesetas

Fuente: Liquidación del presupuesto elaborada por Túnel del Cadí, SAC

La sociedad liquida correctamente el presupuesto de explotación. Además, incluye una explicación de las principales desviaciones, que han sido verificadas por esta SCC, y que analizamos a continuación:

- INGRESOS

- Desviación de las ventas producida básicamente por el crecimiento de la IMD inferior al previsto y la congelación de tarifas hasta el mes de setiembre.
- En cuanto a otros ingresos, se obtuvieron unos ingresos no previstos por trabajos realizados para el propio inmovilizado.
- Se ha retrocedido un exceso de las provisiones realizadas en años anteriores que no estaban presupuestadas, debido a la Sentencia del Tribunal Supremo que declara exenta del ITP la cancelación de obligaciones, según se explica en el epígrafe 2.2.10.
- No se presupuestó la periodificación de las subvenciones recibidas en años anteriores. Puesto que es un concepto recurrente y de importe fijo, creemos que se tendría que haber previsto.

- GASTOS

Por lo que respecta a los gastos de explotación se han reducido los costes de manera considerable respecto de los importes previstos, destacando los otros gastos sociales, cuyo importe previsto fue excesivo si tenemos en cuenta los importes reales de 1996 y de 1997; el suministro para el aprovechamiento de la minicentral hidroeléctrica y los tributos, concepto en el cual la previsión hecha también fue excesiva teniendo en cuenta los importes reales de 1996 y de 1997.

- En cuanto a aquellos conceptos en que el gasto real ha sido superior al gasto previsto, hay que destacar los servicios profesionales independientes. En este caso ha sido así porque incluyen los gastos originados por los trabajos de asesoramiento en el mantenimiento y explotación que prestó GISA a Túnel del Cadí, SAC, que no estaban previstos. Pese a ello, el gasto real del año 1997 ha disminuido respecto al de 1996.
- Los gastos de amortización no han sufrido variaciones significativas excepto en el caso del inmovilizado material, puesto que las inversiones se han realizado con posterioridad a lo que estaba previsto, retrasándose las amortizaciones pertinentes.
- En cuanto al gasto financiero hay que destacar la cancelación anticipada de un préstamo no dispuesto, que ha supuesto pasar como resultados unos gastos asociados a él durante este año y que no estaban previstos.

3.2. LIQUIDACIÓN DEL PRESUPUESTO DE CAPITAL

A continuación se presenta la liquidación del presupuesto de capital de Túnel del Cadí, SAC correspondiente al ejercicio 1997:

A/C	DOTACIONES	Presupuesto (I)	Real (II)	Desviación (II)-(I)
	Inversión en autopista	65.000	167.719	102.719
67	INVERSIÓN INMOVILIZADO MATERIAL	65.000	167.719	102.719
691	Gastos de formalización de deuda	0	1.623	1.623
69	GASTOS DE ESTABLECIMIENTO	0	1.623	1.623
6	INVERSIONES REALES	65.000	169.342	104.342
85	VARIACIÓN CAPITAL CIRCULANTE	180.228	39.671	(140.557)
8	VARIACIÓN DE ACTIVOS FINANCIEROS	180.228	39.671	(140.557)
911	Fuera del sector público	973.058	973.059	1
91	AMORTIZACIONES DE PRÉSTAMOS A LARGO P.	973.058	973.059	1
94	VARIACIÓN PASIVOS FINANCIEROS A LARGO P.	695	75.245	74.550
9	VARIACIÓN DE PASIVOS FINANCIEROS	973.753	1.048.304	74.551
	TOTAL DOTACIONES	1.218.981	1.257.317	38.336

A/C	RECURSOS	Presupuesto	Real	Desviación
56	RECURSOS GENERADOS POR LAS OPERACIONES	689.582	708.246	18.664
5	INGRESOS PATRIMONIALES Y DÉFICIT DE EXPLOTACIÓN	689.582	708.246	18.664
67	ENAJENACIÓN INVERSIÓN EN AUTOPISTA	0	2.447	2.447
6	ENAJENACIÓN INVERSIONES REALES	0	2.447	2.447
88	REALIZACIÓN INVERSIONES FINANCIERAS	529.399	543.733	14.334
8	VARIACIÓN ACTIVOS FINANCIEROS	529.399	543.733	14.334
93	VARIACIÓN PASIVOS FINANCIEROS A L. P.	0	2.891	2.891
9	VARIACIÓN DE PASIVOS FINANCIEROS	0	2.891	2.891
	TOTAL RECURSOS	1.218.981	1.257.317	38.336

Importes en miles de pesetas

Fuente: Liquidación del presupuesto elaborada por Túnel del Cadí, SAC

La sociedad liquida correctamente el presupuesto de capital, e incluye también una explicación de las principales desviaciones, que han sido verificadas por esta Sindicatura y que analizamos a continuación:

- DOTACIONES

- Inversiones reales: la desviación de 102,72 MPTA se debe principalmente a la inversión realizada por el sistema de integración de Túnel del Cadí con TABASA, que no estaba prevista, por un importe de 95,20 MPTA, que incluye el coste del nuevo software (FICOS) implantado por Andersen Consulting, el nuevo hardware, y la inversión en la unificación de vías de peaje que implanta Arce Sistemas, SA.
- Variación de pasivos financieros: La desviación de 74,55 MPTA corresponde al pago de la cuota de los IBI del año 1994, que estaban provisionados aunque se ha presentado recurso.

- La variación de activos financieros, que presenta una desviación negativa de 140,55 MPTA, corresponde a la parte a corto plazo de los préstamos a 31 de diciembre de 1996, que se han pagado a lo largo del año 1997.

- **RECURSOS**

Por lo que respecta a los recursos, no se observan desviaciones significativas y, en todo caso, son positivas, destacando el 18,66 MPTA de más recursos generados por las operaciones.

- Enajenación de inversiones reales: Venta de inmovilizado diverso (equipos informáticos y mobiliario, principalmente) no presupuestada, que supone unos recursos adicionales de 2,45 MPTA.
- Variación de activos financieros: Corresponde al importe colocado a final de año en inversiones financieras temporales, con una desviación positiva respecto de la cifra prevista, de 14,33 MPTA.
- Variación de pasivos financieros: Corresponde a la variación en el inmovilizado financiero, que ha disminuido 2,89 MPTA básicamente a causa de la devolución de los préstamos al personal.

Por lo tanto, teniendo en cuenta su forma de realización y dadas las desviaciones anteriores, consideramos correcta la liquidación de los presupuestos de explotación y de capital para el ejercicio 1997.

4. FISCALIZACIÓN DE LA LEGALIDAD

En la fiscalización de los estados financieros y de las liquidaciones presupuestarias se han analizado aspectos legales de carácter contable, presupuestario, laboral, fiscal, etc. En este capítulo la fiscalización de la legalidad se centra en los procedimientos de contratación.

4.1. CONTRATACIÓN

En este epígrafe se analiza el cumplimiento de la legalidad con respecto a los procedimientos de contratación que sigue Túnel del Cadí, SAC.

4.1.1. Legislación aplicable

De acuerdo con lo establecido en la disposición adicional sexta de la Ley 13/1995, de 18 mayo, de contratos de las administraciones públicas, las sociedades mercantiles con capital mayoritario de la Administración, sus organismos autónomos o entidades de derecho público ajustarán su actividad contractual a los principios de publicidad y concurrencia, lo cual establece en el mismo sentido la Ley del Estatuto de la empresa pública catalana. El mismo criterio regía en la anterior Ley de contratos del Estado.

La aplicación de estos principios se debe hacer de manera conjunta. Esto implica que es necesario no sólo consultar distintas empresas a la hora de llevar a cabo una determinada contratación, sino también que, en aplicación del principio de publicidad, y para hacer verdaderamente efectivo el principio de concurrencia, se publique el correspondiente anuncio de licitación en un periódico de los de mayor tirada o bien en un Diario Oficial.

Además, dado que la Ley de contratos permite la adjudicación por el procedimiento negociado en contratos de bajo importe, y otros supuestos previstos en la Ley, se podría utilizar, por analogía, esta previsión para las empresas públicas.

4.1.2. Procedimientos empleados por Túnel del Cadí, SAC

La sociedad tiene elaborado un manual donde se detallan los circuitos y procedimientos que han de seguir las compras de material y la contratación de servicios. Este documento establece que, como norma general, para la adquisición de bienes por importe superior a 100.000 PTA, y para toda la contratación de servicios, hay que disponer de un mínimo de 3 ofertas. Cuando esto no sea posible o conveniente, se detallarán las razones en la Propuesta de pedido que deberá ser conformada por el Director General.

Asimismo, en cuanto a los importes a partir de los cuales se deberá hacer publicidad, la sociedad sigue el procedimiento y los límites aprobados por el Consejo de Administración de TABASA. Entendemos que, a pesar de que las dos sociedades tengan órganos de dirección comunes, haría falta que el Consejo de Administración de Túnel del Cadí aprobase explícitamente sus propios límites.

4.1.3. Trabajo realizado

Para realizar el trabajo se han analizado las adquisiciones de bienes de inversión más importantes del ejercicio 1997, así como la contratación de aquellos servicios más importantes por el importe de que se trata o por el concepto que recogen.

- **CONTRATACIÓN DE BIENES DE INVERSIÓN**

En concreto, se han analizado 4 contratos, que suponen el 54,09% sobre las adquisiciones de inmovilizado del ejercicio:

- a) Contrato con Arce Sistemas para la sustitución de las vías manuales y automáticas en la barrera del peaje, y la renovación de los ordenadores de control de estación, por un importe de 45 MPTA, firmado en febrero de 1997.

No se pidieron ofertas a otras empresas por razones de compatibilidad del sistema. Hay un informe justificativo de la propuesta de adjudicación, donde se recomienda la adjudicación a Arce Sistemas, que es la empresa que instaló las otras vías no obsoletas.

- b) Contrato con Sainco para la sustitución del sistema de seguridad y vigilancia del Túnel, firmado en octubre de 1994, por un importe de 17,86 MPTA. Se pidieron varias ofertas, de las cuales se preparó un cuadro comparativo y se escogió la más adecuada.

- c) Contrato con Andersen Consulting para elaborar el Plan de Integración de gestión, por un importe de 13,5 MPTA. Se adjudica a Andersen Consulting la elaboración de un Plan de integración de las dos compañías, TABASA y Túnel del Cadí, previo acuerdo del Consejo de Administración de TABASA. Hay un informe donde se justifica la adjudicación a Andersen Consulting, puesto que ya implantó en su momento el sistema de gestión de TABASA, y posee los conocimientos suficientes en cuanto a organización, sistemas y procesos.

- d) Contrato con Andersen Consulting para la implantación del Plan de integración y la implantación del Sistema integrado de gestión, alternativa FICOS OPEN, firmado en febrero de 1997, por un importe total de 83,5 MPTA, sin IVA, a dividir entre las dos compañías (Túnel del Cadí y TABASA). Este contrato se adjudica a Andersen Consulting, previo acuerdo del Consejo de Administración de TABASA, y tras haber analizado 4 soluciones en el Plan de integración anterior, se escoge ésta por precio y por idoneidad de las especificidades técnicas.

En la revisión de estos contratos, se ha encontrado que en todos los casos falta un expediente donde queden archivados todos los documentos relativos a la contratación correspondiente, lo que facilitaría el seguimiento.

CONTRATACIÓN DE SERVICIOS

En general, los servicios contratados son de pequeño importe y responden a conceptos como por ejemplo mantenimiento, limpieza, conservación, etc. Nuestra revisión se ha basado en el análisis de aquellos gastos de la Cuenta de pérdidas y ganancias susceptibles de contratación externa. En general, los importes no son

superiores a 5 MPTA. Para estos gastos se ha visto que se piden varias ofertas, se hace un cuadro comparativo de todas ellas y se escoge aquella que tiene el coste más bajo.

No obstante, al igual que en el caso de contratación de bienes de inversión, creemos que se debería elaborar un expediente individualizado donde se recogieran todos los documentos relacionados con la contratación del servicio.

4.1.4. Conclusiones

La contratación realizada por la sociedad ha sido correcta, tanto en lo referente a la contratación de bienes de inversión como en cuanto a la contratación de servicios. Sin embargo, sería recomendable una mejora en los aspectos formales del procedimiento de contratación, sobre todo en cuanto a la elaboración de un expediente donde quedasen recogidos todos los documentos referentes a la contratación (ofertas, cuadro comparativo, informe justificativo de la adjudicación, contrato, etc.).

En lo que al manual de procedimiento existente se refiere, sería necesario que la sociedad estableciese explícitamente unos límites cuantitativos propios a partir de los cuales fuese necesario dar publicidad a la contratación, y que éstos fuesen aprobados por su Consejo de Administración.

5. FISCALIZACIÓN DE LA GESTIÓN

El alcance de la fiscalización de la gestión de Túnel del Cadí, SAC se centra en los 3 aspectos siguientes:

- Por un lado, en la reestructuración que se ha llevado a cabo en la sociedad desde el momento en que pasó a ser empresa pública, cuando la Generalidad de Cataluña se convierte en el accionista mayoritario después de la ampliación de capital del año 1995 (véase el epígrafe 5.2). En concreto se analiza el Plan de integración y los efectos de la reestructuración, basado en la evolución de las principales magnitudes de la Cuenta de pérdidas y ganancias, que son las que dan una idea del impacto que ha supuesto esta reestructuración.
- Por otro lado, se ha analizado el PEF vigente en el ejercicio 1997 como principal instrumento de control de gestión, y también en cuanto a las variables más importantes que incorpora y a su grado de cumplimiento (véase el epígrafe 5.3).
- Por último, se han analizado el resto de mecanismos de control de gestión empleados por la sociedad (véase el epígrafe 5.4).

Antes de entrar en el análisis de dichos aspectos, y para entender la evolución de la actividad hasta el momento actual, incluimos a continuación un epígrafe donde se explican los factores que condicionan la actividad de la sociedad, y las principales causas.

5.1. FACTORES CONDICIONANTES

La evolución de la actividad de la sociedad (explotación del Túnel del Cadí) y sobre todo la evolución de los resultados de esta actividad, se encuentra condicionada por dos factores: las tarifas y el tráfico. Estas dos variables se hallan fuera del ámbito de decisión de la sociedad; la primera, por su regulación tasada, y la segunda, porque su evolución depende de condicionantes sociales y demográficos cuya modificación no está al alcance de la sociedad.

A) Tarifas: Las tarifas de Túnel del Cadí están reguladas desde la promulgación del Decreto 712/1973, de 22 de marzo, de adjudicación de la concesión, en el cual se indicaban las tarifas iniciales.

Por otro lado, el Decreto 106/1989, de 17 de abril, en su artículo 2, regula las tarifas para los años 1989 a 1992.

Posteriormente, Túnel del Cadí, SAC revisó sus tarifas de acuerdo con la legislación vigente, y según establece la cláusula 45 del Pliego de cláusulas generales para la construcción, la conservación y la explotación de autopistas en régimen de concesión, modificada por Real decreto 210/1990, de 16 de febrero.

Las sucesivas revisiones de tarifas fueron aprobadas según la Orden de 8 de mayo de 1990 (mercancías peligrosas y vehículos especiales), Orden de 24 de diciembre de 1990, Orden de 1 de marzo de 1991 (descuentos, abonos y bonificaciones), Orden de 31 de diciembre de 1991 (IVA del 13%), Orden de 24 de marzo de 1992 (descuentos, abonos y bonificaciones), Orden de 28 de julio de 1992 (IVA del 15%), Orden de 30 de marzo de 1993 (modalidad productores), Orden de 21 de marzo de 1994, Orden de 31 de diciembre de 1994 (IVA 16%), sucesivas Órdenes anuales de actualización de las tarifas por el DPTOP a través de la Delegación del Gobierno, y Real decreto ley 14/1997, de 29 de agosto, por el que se modifica la Ley 37/1992, de 28 de diciembre, del Impuesto sobre el valor añadido (IVA), y rebaja del peaje del 16% al 7% para los turismos.

Las tarifas medias (sin IVA) de los años 1996 y 1997 son de 1.125 y de 1.157 PTA, respectivamente.

B) Tráfico: Desde el inicio de la explotación del Túnel del Cadí, el tráfico ha estado siempre (excepto los dos primeros años) por debajo de las previsiones

efectuadas e incluidas en el PEF. La evolución de los últimos años y su comparación con las cifras en el PEF dan una idea de esta evolución negativa:

AÑO	IMD según PEF 89	IMD según PEF actual	IMD real
1991	4.576	-	5.180
1992	4.942	-	5.294
1993	5.239	-	4.663
1994	5.553	-	4.529
1995	5.886	-	4.486
1996	6.239	4.530	4.506
1997	6.614	4.598	4.420
1998	7.010	4.737	4.808

Notas: Datos extraídos del PEF de 1989 y del PEF actualmente vigente

Datos estimados a diciembre de 1998

IMD referida a vehículos

Se han incluido también las IMD previstas en el PEF anterior para los años 1996 a 1998. La comparación de estas IMD con las ya más ajustadas del PEF actual y con las reales de cada año, dan una idea de la importante desviación existente en cuanto a las previsiones del tráfico desde el inicio de la concesión.

Como se observa, la IMD real superó las previsiones en los años 1991 y 1992. En los años 1993 a 1995 se observa una desviación negativa muy significativa de la IMD real respecto de la IMD prevista en el PEF. En los años 1996 a 1998, años en que ya se aplica el nuevo PEF, que ya recoge las nuevas previsiones de IMD reajustadas a la realidad, las desviaciones ya no son tan significativas y se observa, además, una mejora en la IMD real del año 1998 respecto de la IMD prevista.

En el año 1994 se realizó un estudio relativo a los efectos sobre el tráfico en el Túnel del Cadí de las actuaciones viarias programadas para los próximos años. Posteriormente, se puso al día en el año 1995 efectuándose el estudio Revisión y actualización de los efectos sobre los tráficos en el Túnel del Cadí de las actuaciones viarias programadas para los próximos años.

En estos estudios se consideraron las actuaciones viarias ya ejecutadas y las correspondientes a los proyectos a llevar a cabo en el eje de El Llobregat. También se analizó la elasticidad de los volúmenes de tráfico respecto al peaje a partir de los datos previstos en el Túnel del Cadí y la situación actual, así como las variaciones del tráfico en función de las condiciones de circulación en sus itinerarios alternativos.

Fundamentalmente, se ha constatado una fuerte sensibilidad de la demanda respecto al peaje, una disminución de la actividad económica de la zona, una fuerte sensibilidad a las condiciones de circulación sobre el Eje de El Llobregat y a las mejoras de los itinerarios alternativos. Todo esto hace que la evolución del tráfico no sea tan favorable como la prevista inicialmente y no dependa de

variables que estén al alcance de la sociedad sino de variables y condicionantes externos a Túnel del Cadí, SAC.

Consecuencia de esta desviación tan importante de las previsiones de tráfico desde el inicio de la concesión, que ha supuesto también un decremento de los ingresos previstos, han sido las fuertes ampliaciones de capital necesarias para la financiación de los elevados resultados negativos de la sociedad.

5.2. LA REESTRUCTURACIÓN DE LA SOCIEDAD

5.2.1. El Plan de integración

Desde su constitución, Túnel del Cadí realizaba dos actividades diferenciadas: Por un lado, la explotación del túnel propiamente dicha y, por otro lado, la Dirección de obras externas a la sociedad. Una vez pasado el período expansivo olímpico, esta actividad atípica fue perdiendo su importancia y, finalmente, en el año 1995 el Consejo de Administración decidió abandonarla.

Desde el momento en que la sociedad pasó a ser empresa de la Generalidad, y teniendo en cuenta que su objeto social incluye la gestión de la concesión administrativa en los aspectos de construcción, conservación y explotación del itinerario del Túnel del Cadí y sus accesos, actividad similar a la que ya tenía otra empresa de la Generalidad, TABASA, con respecto a los Túneles de Vallvidrera, se decidió llevar a cabo la gestión conjunta de las dos sociedades, con el fin de aprovechar las sinergias que pudiesen producirse.

El principal cambio que se produjo fue en el equipo directivo, que pasó a ser compartido con TABASA. De hecho, el Presidente (que lo es desde que la sociedad pasó a ser empresa de la Generalidad), el Director General, el Director de Explotación y, con posterioridad, el Director Económico-Financiero de TABASA pasaron también a serlo de Túnel del Cadí, SAC.

La sociedad hasta aquella fecha había tenido cada año pérdidas elevadas debido principalmente al hecho de que el tráfico no ha sido nunca el previsto en el PEF. Por ello, la sociedad se plantea una reestructuración, tanto en lo referente a la plantilla como en lo referente a los gastos generales. Uno de los objetivos principales de la gestión conjunta de ambas sociedades es obtener ahorros que permitan adecuar los costes de estructura al tránsito real.

En cuanto al personal, debe decirse que la plantilla era muy elevada. La sociedad tenía una plantilla media en 1995 de 84,5 personas. De éstas, buena parte se dedicaban a la actividad de dirección de obras, por lo cual, una vez abandonada esta actividad, se produce una disminución significativa de plantilla que en el año 1996 pasa a 58 personas y en el año 1997 a 45.

La decisión de la gestión conjunta de TABASA y Túnel del Cadí, SAC comportaba que se produjesen una serie de ahorros si se compartían las oficinas, los gastos generales de mantenimiento, de servicios generales, etc. Por todo ello, se decidió contratar un estudio de aprovechamiento de las posibles sinergias que pudiesen surgir. A partir de este estudio, donde se ven las sinergias en todos los campos comunes, la sociedad entra en un proceso de reestructuración de funciones, informático, etc.

Con el fin de iniciar la gestión conjunta de TABASA y Túnel del Cadí, SAC se decide el traslado de domicilio social de Túnel del Cadí, SAC a las oficinas de TABASA en Vallvidrera. De esta forma, Túnel del Cadí, SAC obtiene un beneficio extraordinario por la venta de sus oficinas.

Los efectos que esta política de integración de la gestión entre ambas compañías ha supuesto para Túnel del Cadí pueden verse principalmente en la evolución de las principales magnitudes de la Cuenta de pérdidas y ganancias, que se analiza en el epígrafe 5.2.2. Ha supuesto una reducción de costes importante, así como un aligeramiento de la estructura de la sociedad.

Nuestro análisis, por lo que respecta al proceso de reestructuración, se ha centrado en el Plan de integración de TABASA-CADÍ, que resumimos a continuación.

El Plan de integración de TABASA-CADÍ

El Plan de integración recoge la planificación para la correcta implantación de los procesos y sistemas de ambas compañías.

El modelo de integración se compone del modelo de gestión, del modelo organizativo y del modelo tecnológico. A continuación incluimos un cuadro resumen del modelo de gestión (el modelo organizativo busca objetivos de optimización de la gestión de los recursos humanos, de la mejora del clima laboral, etc., mientras que el modelo tecnológico busca objetivos y beneficios técnicos y, por lo tanto, no han sido objeto de nuestro análisis):

Modelo de gestión

Objetivo: Optimizar los procesos y reducir los costes	
Medidas a adoptar	Beneficios a obtener
Racionalizar los procesos de las dos empresas, garantizando el grado de control adecuado: .Eliminar tareas redundantes .Optimizar la secuencia de tareas .Optimizar el flujo de información	.Reducir los recursos dedicados a cada proceso .Simplificar, agilizar los procesos .Evitar la duplicidad de tareas
Homogeneizar los procesos de negocio de las dos empresas para conseguir la gestión unificada respetando los aspectos diferenciales de las dos empresas	.Simplificar las tareas de gestión .Facilitar la comparación y el análisis de la gestión de las dos empresas
Unificar, tanto como sea posible, las relaciones con terceros	.Mejorar las condiciones de compra y de crédito .Simplificar el proceso de negociación
Potenciar las herramientas de apoyo para automatizar tareas repetitivas sin valor añadido	Reducir el tiempo dedicado a las tareas administrativas facilitando la realización de tareas de valor añadido

Fuente: Datos obtenidos del resumen del Modelo de integración

Dentro del modelo organizativo se incluye el organigrama tal como ha quedado después de la integración. La presidencia, dirección general, dirección de explotación y dirección económico-financiera están compartidas. También se comparten las secretarías y la informática. Quedan separadas la explotación de Cadí y la explotación de TABASA por razones de ubicación física. El resto de funciones dentro del área económico-financiera (contabilidad, tesorería, control de gestión, recursos humanos) están compartidas.

Como consecuencia de todo ello, se calculó un cargo mensual que Túnel del Cadí, SAC ha de pagar a TABASA en concepto de alquiler por las oficinas y plazas de aparcamiento, de los gastos de mantenimiento, los gastos por el personal compartido y otros gastos varios. Este importe se estableció mediante un convenio entre las dos sociedades firmado el 31 de julio de 1996. El convenio está apoyado por un estudio previo realizado por KPMG Peat Marwick. El estudio analiza los m² utilizados, el precio del m² del alquiler, los gastos de mantenimiento y funcionamiento del edificio, así como las prestaciones de servicio. El resultado del estudio supone que el pago mensual ha de ser de 1,56 MPTA desglosado en los siguientes conceptos:

Alquiler de parte de las oficinas	420
Gastos mantenimiento y funcionamiento del edificio y varios servicios disponibles	325,6
Personal compartido: Dir. General, Dir. de Explotación, secretaría de Dir. General, Administración de residentes y varios	(*) 795
Alquiler de las plazas de aparcamiento	25
TOTAL Importe mensual	1.565,6

Importes en miles de pesetas

Nota (*): No incluye la Dirección financiera ya que en el momento de firmar el convenio, Túnel del Cadí tenía todavía una dirección financiera propia

Fuente: Datos extraídos del convenio TABASA/TÚNEL DEL CADÍ

En el siguiente epígrafe se analizan los efectos de esta reestructuración en la Cuenta de pérdidas y ganancias que inciden básicamente en la reducción de costes y en el aligeramiento de la estructura de la sociedad.

5.2.2. Los efectos de la reestructuración: evolución de la Cuenta de pérdidas y ganancias

A fin de ver los efectos de la reestructuración llevada a cabo simultáneamente con la gestión conjunta con TABASA, lo que mejor nos indica lo que ha sucedido, sobre todo para ver el impacto en la reducción de costes, es el análisis de las principales partidas de la cuenta de pérdidas y ganancias de los últimos 4 años. A continuación incluimos un cuadro donde se observan los importes de estas partidas:

Concepto:	1995	1996	1997	1998
Resultado	(887,37)	(621,88)	(501,86)	(167,77)
Gastos personal	541,73	411,45	260,91	237,73
Servicios exteriores	280,86	166,85	168,87	195,7
Ventas	1.765,65	1.854,72	1.865,93	2.085,56
Tarifa media	1.078	1.125	1.157	1.207
IMD	4.486	4.506	4.420	4.808
Plantilla media	85	45	41	40

Importes de resultado, gastos de personal, servicios exteriores y ventas en millones de pesetas

Fuente: Datos obtenidos de las cuentas anuales de los años respectivos, así como de otros informes mensuales elaborados por la sociedad.

Se observa una significativa tendencia a la baja del resultado negativo, desde el año 1995 hasta el año 1998, debida principalmente a la disminución de los gastos de personal (al pasar la plantilla media de 85 a 40 personas) y a la reducción de gastos generales (servicios exteriores) del año 1995 al año 1996.

Por otro lado, se aprecia un ligero aumento de los ingresos por ventas; éste viene dado principalmente por el incremento de las tarifas y no por la evolución positiva de la IMD ya que ésta, a excepción del año 1998 en que ha aumentado un 8,8%, para el resto de años se ha mantenido o ha disminuido.

Así, los principales factores que han intervenido en esta disminución de resultados negativos son los siguientes:

- Una significativa disminución de plantilla de 85 a 40 personas en 4 años.
- La venta de las oficinas de la antigua sede social de Túnel del Cadí, que ha generado unos beneficios extraordinarios en el año 1996 de 31,32 MPTA, y en el año 1998, de 122,58 MPTA.

- La disminución de los costes de estructura al decidir compartir las direcciones (general, financiera y de explotación), los servicios de mantenimiento y el resto de servicios generales con TABASA.
- Un aumento de los ingresos de explotación, debido más al incremento de las tarifas que a la evolución de la intensidad del tráfico.

Una vez conseguido este nivel de reducción de costes, la previsión es mantenerlos en esta línea.

5.3. EL PLAN ECONÓMICO-FINANCIERO (PEF)

A continuación se analiza el PEF como documento que elabora la sociedad en cumplimiento de la normativa que lo regula y que engloba las previsiones generales a largo plazo de lo que será la marcha de la sociedad hasta el término de la concesión y donde se expone su evolución desde el inicio de la actividad de la sociedad. Además, se presentan las principales previsiones que se han establecido en el PEF vigente y se evalúa su grado de cumplimiento.

5.3.1. El PEF como documento legal de planificación

Las cláusulas 46 y 47 del Pliego de Cláusulas generales adjunto al Decreto 215/73 y las órdenes de 18 de mayo y de 7 de junio de 1976 del Ministerio de Hacienda regulan el PEF. Específicamente, la Orden de 7 de junio de 1976 establece que el PEF de las sociedades concesionarias deberá presentarse necesariamente el primer ejercicio en el que la concesionaria pretenda ejercer las facultades de revalorización establecidas en dichas Órdenes y que éste deberá contener, como mínimo, las previsiones del Balance de situación, Cuenta de pérdidas y ganancias y flujo de tesorería correspondiente a todos los ejercicios del período concesional, y contemplará expresamente las revalorizaciones de activos a efectuar. Además, se establece que el PEF deberá actualizarse, a iniciativa de la propia sociedad o de la Administración, cuando los resultados reales comporten desviaciones respecto a las previsiones incluidas en el PEF ya aprobado.

A partir de ciertas variables (como la intensidad media diaria de tránsito –IMD–, las tarifas, los IPC de cada año, el tipo de interés por la financiación, etc.) se genera un Balance de situación y una Cuenta de pérdidas y ganancias para cada año.

Por lo tanto, se puede considerar el PEF como un programa de actuación a largo plazo, un marco general de la evolución prevista de la sociedad en el período de duración de la concesión, y que da cumplimiento a lo establecido en dicha legislación.

Con la elaboración del PEF inicial y de sus modificaciones cuando se producen cambios sustanciales, la sociedad da también cumplimiento a los artículos 28 y 29 de la Ley 4/1985, de 29 de marzo, del estatuto de la empresa pública

catalana, que establecen de modo específico la obligación de la elaboración de un programa de actuación, de inversiones y de financiación (PAIF), así como los plazos de realización, tramitación, aprobación y publicación (esta obligación queda también establecida, de modo similar, en el Decreto legislativo 9/1994, de 13 de julio, que actualiza y refunde la Ley 10/1982, de 12 de julio, de finanzas públicas de Cataluña, en los artículos 54, 55 y 56). Entendemos que el PEF cubre sobradamente los objetivos y la finalidad que se pretenden obtener con la elaboración del PAIF, puesto que:

- el contenido del PEF se adecua a las prescripciones exigidas para el PAIF.
- las características peculiares de la sociedad como concesionaria de la explotación de un túnel en régimen de peaje hace que no se produzcan modificaciones sustanciales cada año en la actividad de la sociedad,
- el PEF es aprobado por Acuerdo de Gobierno y, cuando se producen modificaciones sustanciales, y por tanto la sociedad ha de modificar el PEF, se solicita de nuevo su aprobación por parte del Gobierno,
- la sociedad está sometida al régimen legal específico de las sociedades concesionarias de autopistas de peaje que regula la elaboración del PEF como instrumento de planificación a largo plazo y, por tanto, se asimila a los PAIF en cuanto a la finalidad prevista en su regulación.

5.3.2. Evolución de los PEF

Con fecha 30 de diciembre de 1984 la sociedad presentó ante la Delegación del Gobierno el correspondiente PEF, previamente aprobado por el Consejo de Administración, al que hace referencia la cláusula 47 del Pliego de cláusulas generales adjunto al Decreto 215/1973 y las órdenes del Ministerio de Hacienda de 18 de mayo y de 7 de junio de 1976, y que fue aprobado por el Consejero de Economía y Finanzas el 18 de febrero de 1985.

La experiencia obtenida en la explotación de la sociedad puso de manifiesto profundas desviaciones respecto de las previsiones contenidas en el PEF, debidas fundamentalmente a los siguientes factores:

- a) Incremento de la inversión como consecuencia del mayor volumen de obra consiguiente a la ampliación del trazado de la concesión (tramo Alp/N-152), para dar servicio a las instalaciones de la concesión.
- b) Menor tráfico del previsto como consecuencia de las dificultades existentes para acceder al Túnel.
- c) Tarifas inferiores a las previstas a causa de una inflación menor que la programada y de la inviabilidad de la fórmula polinómica de revisión.
- d) Aumento de los tipos reales de interés que hace más gravosa la carga financiera de la deuda.

Por estas circunstancias, la sociedad presentó la actualización de su PEF, que fue aprobado por Decreto 106/1989, de 17 de abril, de la Generalidad de Cataluña.

Posteriormente se produjeron nuevas modificaciones sustanciales respecto a las previsiones incluidas en el PEF; fundamentalmente las siguientes:

- a) Menor tráfico del previsto.
- b) Variación del tipo de interés real respecto del previsto.
- c) Actualización de la inversión y de las amortizaciones de los activos revertibles con vida inferior al período concesional.
- d) Ampliación de capital.

Por lo tanto, la sociedad actualizó y reajustó el segundo PEF, de acuerdo con dichas disposiciones, que fue aprobado por el Gobierno de la Generalidad con fecha 30 de enero de 1997. Este PEF es el que está vigente actualmente.

5.3.3. Principales previsiones del PEF vigente

El PEF incorpora las previsiones para todos los años que dura la concesión, en cuanto a estructura financiera; la inversión en autopista; los resultados de explotación (ingresos y gastos); los sistemas de amortización previstos; la política de dividendos y reservas que ha de cumplir la cláusula 54 del Pliego de Cláusulas generales antes mencionado, y el activo y el pasivo circulante. A continuación se pasa brevemente revista a las hipótesis adoptadas en la elaboración del PEF que resultan más relevantes.

1. Previsión del tráfico

Como ya se ha dicho, la evolución real del tráfico desde el inicio de la concesión siempre ha estado por debajo de la prevista.

De los resultados de todos los estudios mencionados en el epígrafe 5.1, se determinan las cifras de la previsión del tráfico en las cuales se tiene en cuenta la influencia de la cuantificación monetaria del ahorro de tiempo y de distancia. Se prevé una mejora de la situación económica a partir del año 1996 y se identifican diferentes cadencias de crecimiento hasta los años 2001, 2006, 2016 y 2023. Además, se tienen en cuenta los efectos de la ejecución de diversas actuaciones viarias sobre el Eje de El Llobregat de acuerdo con las siguientes hipótesis de calendario:

Año 2002	Autopista Sallent-Navàs y mejora enlace Cadí-Pimorent
Año 2004	Autopista Navàs-Berga
Año 2009	Desdoblamiento Berga-Bagà

Los incrementos medios anuales vienen determinados de acuerdo con el aumento de la demanda, y su reparto según las condiciones de las vías alternativas y las propias variables que se consideran en el modelo de previsión del tráfico. Se ha limitado este crecimiento a un máximo de 2,5%, excepto para los años en que se producen mejoras en el Eje de El Llobregat.

Las IMD anuales y los crecimientos previstos para los 5 años siguientes son:

Año	IMD	Crecimiento %
1996	4.530	-
1997	4.598	1,5
1998	4.667	1,5
1999	4.737	1,5
2000	4.808	1,5

2. Previsión de tarifas

El régimen de peaje de la concesión es de peaje único; es decir, abierto, quedando libre de peaje el acceso a Puigcerdà por Alp, Carretera 154 y un tramo del acceso a Bellver.

Las revisiones de tarifa se hacen aplicando sólo el 0,95 del IPC de acuerdo con lo que se establece en el Decreto 164/91, de 16 de julio.

El PEF prevé la tarifa media, calculada a partir de la tarifa media real a 31 de diciembre de 1995, consecuencia de los porcentajes reales de las diferentes categorías y de la incidencia del descuento medio.

En consecuencia las tarifas medias sin IVA, expresadas en pesetas, previstas en el PEF para los años 1996 a 2000 son las siguientes:

Año	Tarifa media sin IVA
1996	1.122
1997	1.159
1998	1.197
1999	1.236
2000	1.276

3. Previsión de la inflación

Para poder prever el crecimiento esperado en cada uno de los conceptos que interesan en el comportamiento económico-financiero, se han considerado unas previsiones del IPC del 3,5% para todos los años.

4. Estructura financiera

- a) Capital Social: El capital social desembolsado inicialmente se ha ido ampliando a fin de restablecer el equilibrio financiero motivado por las desviaciones que se han generado respecto a las previsiones incluidas en el anterior Plan económico-financiero aprobado, fundamentalmente por el menor tráfico.

También con esta finalidad el Decreto 106/1989, de 17 de abril, establecía que la sociedad concesionaria debía ampliar su capital para dejarlo fijado en la cantidad de 8.780 MPTA.

Con posterioridad se produjeron diversas ampliaciones hasta llegar el capital social, a mayo de 1995 a 9.564,5 MPTA. En el transcurso del año 1995 se amplió nuevamente el capital en 8.019,45 MPTA, el cual quedó suscrito y desembolsado en el mes de julio de 1995 en la cantidad de 17.538,95 MPTA, hasta la fecha.

Esta cifra de capital es la que se prevé hasta el final de la concesión.

- b) Las necesidades financieras que se prevén deben ser completadas con recursos ajenos. A tal efecto el PEF estima una financiación externa para refinanciar la deuda, fundamentalmente a partir de finales de 1998, y soportar los resultados de la compañía hasta el punto de equilibrio, así como atender las necesidades derivadas de la reposición de las instalaciones con vida útil inferior al período concesional. Se prevé un endeudamiento de 19.253 MPTA, después de que la última ampliación de capital producida el año 1995 permitiese amortizar una parte de la deuda. Así, se prevé que el endeudamiento empiece a disminuir de forma significativa a partir del año 200. Para los 5 primeros años, las previsiones de endeudamiento son las siguientes:

Año	Previsión
1996	19.253
1997	19.262
1998	17.822
1999	17.860
2000	18.877

La previsión de los costes del endeudamiento se ha fijado en un diferencial de puntos sobre el índice del IPC de cada año y se han considerado dos escenarios: un primero hasta el año 2001, y un segundo a partir del año 2002. Con estas consideraciones, los tipos de interés que se aplican al Plan económico-financiero resultan ser, desde finales de 1989 hasta el año 2001, de un 9,5%, y a partir del año 2000 en adelante, del 10,5%. La previsión de este tipo de interés viene condicionada por la estructura de la deuda a largo plazo ya contratada, e incluye el margen y los gastos originados por la contratación y mantenimiento de los

nuevos créditos. De acuerdo con las variables indicadas y teniendo en cuenta también las amortizaciones, se obtienen las siguientes previsiones:

1 ^{er} año con beneficios:	2008
Endeudamiento máximo:	19.686 MPTA
Año de endeudamiento máximo:	2003
Año de endeudamiento cero:	2022

5. Inversión en autopista

La obra inicialmente ejecutada se ha ido completando con diversas actuaciones debidamente autorizadas, encaminadas fundamentalmente a mejorar los accesos al Túnel, así como incrementando los niveles de seguridad, calidad y comodidad de los usuarios.

La inversión total prevista a 31 de diciembre de 1996 es de 17.391,79 MPTA, de los cuales 12.099,62 MPTA corresponden a inversión en obras, 4.586,49 MPTA a los gastos de administración y financieros activados como más valor del inmovilizado, y 705,68 MPTA como actualizaciones de las leyes presupuestarias de los años 1981 y 1983.

6. Resultados de explotación

La valoración de los ingresos de peaje a lo largo de un año determinado resulta de multiplicar el tránsito que se espera que pase por el peaje por la tarifa media de base aumentada por el factor de revisión del año considerado y que tiene en cuenta el sistema de descuentos y bonificaciones establecido en el pago del peaje.

Los gastos de explotación incluyen los correspondientes a los de administración, comerciales y los propios de explotación, mantenimiento, consumo y conservación. Dentro de cada uno de éstos quedan recogidos los conceptos de personal, trabajos, suministros y servicios externos, conservación y mantenimiento de equipos y de vehículos, conservación de la autovía, tributos y gastos varios.

Las previsiones se han hecho considerando los gastos de explotación reales a 31 de diciembre de 1995, ajustándolos a las previsiones del año 1996 y a las necesidades del mismo crecimiento del tráfico y al incremento anual del coste de la vida. Los gastos anuales para los 5 primeros años son los siguientes:

Año	Previsión
1996	638
1997	594
1998	577
1999	599
2000	621

En cuanto a las amortizaciones, se han tenido en cuenta las amortizaciones por reversión, las amortizaciones técnicas de los activos reversibles y las amortizaciones de los inmovilizados no reversibles.

7. Política de dividendos y de reservas

Por lo que respecta a los dividendos y reservas la sociedad estará sujeta a lo dispuesto en la cláusula 54 del Pliego de Cláusulas generales para la construcción, conservación y explotación en régimen de concesión aprobado por Decreto 215/1973 y la legislación vigente, repartiendo todos los beneficios que obtenga una vez haya dotado las reservas correspondientes. De esta manera el PEF prevé la dotación a reservas, de acuerdo con las reservas legales que le son de aplicación y que explicamos en el epígrafe 2.2.8 de este Informe.

5.3.4. Grado de cumplimiento del PEF

Las principales partidas de las cuentas de explotación previstas en el PEF para los años 1996 a 1998 y su comparación con los datos reales (los definitivos del año 1998 se han obtenido en la última fase de elaboración de este informe) son las siguientes:

	1996		1997		1998	
	PEF	Real	PEF	Real	PEF	Real
Ingresos	1.862	1.946,82	1.965	1.895,96	2.227	2.109,11
Gastos de explotación	(638)	(653,44)	(594)	(517,30)	(577)	(494,74)
Excedente de explotación	1.224	1.293,38	1.371	1.378,66	1.651	1.614,37
Gastos financieros netos	(1.937)	(1.928,62)	(1.969)	(1.943,51)	(2.051)	(1.897,91)
Resultados extraordinarios	(47)	56,63	(49)	104,34	(49)	164,75
Amortizaciones	(63)	(43,28)	(47)	(40,29)	(127)	(50,98)
Resultado (1)	(823)	(621,89)	(694)	(501,86)	(576)	(169,77)

Importes en millones de pesetas

(1) El resultado negativo se activa como mayor inversión en el Túnel

De todo lo que hemos expuesto y del cuadro presentado se pueden extraer las siguientes conclusiones:

- La sociedad ha cumplido las prescripciones establecidas en los pliegos de cláusulas generales y particulares al elaborar un PEF de acuerdo con las especificaciones obligatorias, el cual ha sido aprobado por la autoridad competente.
- Durante los años 1996 a 1998 se han producido desviaciones significativas entre el resultado negativo previsto en el PEF y el resultado negativo real:
 - Los ingresos reales, a excepción del año 1996, han estado por debajo de los previstos.

- Los gastos de explotación reales, que en el año 1996 estuvieron por encima de los previstos en 17,44 MPTA, en el año 1997 y 1998 estuvieron por encima de forma significativa, llegando a desviaciones de un 15% para el año 1998.
- El excedente de explotación real ha presentado en los 3 años, cifras muy similares a las previstas, a causa de la compensación de la desviación negativa de los ingresos con la desviación positiva de los gastos.
- Los gastos financieros netos reales se han mantenido en cifras muy similares a las previstas en el PEF para los años 1996 y 1997, mientras que en el año 1998 ya se comienza a producir una mejora en la cifra real.
- Los resultados extraordinarios reales han sido positivos en los 3 años, y con desviaciones significativas respecto de las cifras previstas, que eran negativas. Principalmente, ha influido la venta de las oficinas de la calle Josep Tarradellas.
- Las amortizaciones se han mantenido a un nivel muy estable en los 3 años. Hay que destacar la desviación en el año 1998, ya que se había previsto que la nueva amortización de los elementos sustituidos tuviese un efecto mayor en la Cuenta de pérdidas y ganancias.
- Finalmente, es en el resultado donde se observan las principales desviaciones, ya desde el año 1996. A causa de todos y cada uno de los efectos de la reestructuración que se han visto en el epígrafe anterior, se observa una disminución significativa en los resultados negativos, que está previsto que afecte también los años siguientes.

Por lo tanto, se puede afirmar que, en líneas generales, las previsiones del PEF vigente se han cumplido.

A pesar de ello, a causa de la entrada en vigor, a partir del 1 de enero de 1999, de la adaptación del Plan general de contabilidad a las sociedades concesionarias de autopistas, túneles, puentes y otras vías de peaje, tal y como se explica en el epígrafe 2.4.2 de este Informe, la sociedad está obligada a actualizar el PEF para adecuarlo a los nuevos criterios de contabilización.

5.4. OTROS DOCUMENTOS DE CONTROL DE GESTIÓN

5.4.1. Introducción

La evaluación de los mecanismos de control de gestión que utiliza la sociedad son un buen indicativo para determinar el nivel de eficacia de la empresa, y el nivel de control de la gestión llevada a cabo por la dirección de ésta. En el epígrafe 5.3. anterior, se ha hecho un análisis del PEF como instrumento de planificación a largo plazo que elabora la sociedad. Hay que decir que, para su concreción anual, necesita ser plasmado en una serie de documentos de planificación y control a corto plazo. Eso es lo que hace la sociedad cuando, a partir del PEF, elabora otros informes de carácter anual (el Plan de gestión) y de carácter mensual (el informe mensual y el informe de explotación) mediante los cuales se hace una definición más concreta de las previsiones incluidas en el PEF, y se hace

un seguimiento de las desviaciones producidas entre el PEF, la concreción anual del PEF que es el presupuesto anual, y las cifras reales.

A continuación incluimos una explicación de cada uno de estos documentos, que como se verá en su análisis detallado, son una herramienta de control básica para la sociedad.

5.4.2. El Plan de gestión

El Plan de gestión se elabora anualmente y se presenta en el primer Consejo de Administración del año para su aprobación. Contiene los objetivos generales a conseguir durante el año, y el Plan de actuaciones para cada una de las áreas financiera, explotación, informática y marketing. Incluye también el presupuesto para el año, y una comparación de las principales cifras previstas en el Plan de gestión y en el PEF vigente.

Así, el Plan de gestión es el primer documento en el que se ajustan las cifras del PEF a las previsiones más reales del ejercicio a iniciar. Por tanto, se puede considerar el Plan de gestión como una herramienta de planificación general.

5.4.3. El Informe de explotación

El Informe de explotación es mensual y se refiere a la evolución de los principales indicadores de la marcha de la actividad de la sociedad, como son el tráfico, los servicios de asistencia, etc. Incluye un cuadro comparativo de la IMD para todos los meses del año en curso comparado con los del año anterior. También incluye estadísticas de tráfico en el período (intensidad del tráfico, días de máximo y de mínimo tráfico en el mes y en el año, tráfico por categorías de vehículos, tráfico por tipos de vías, tráfico por matrículas, etc.), de las modalidades de pago (en efectivo, prepago, tarjetas de crédito, teletac, etc.), y de las ventas de abonos. Incluye también un cuadro comparativo del tráfico del año en curso y del año anterior, la situación del tráfico en las principales autopistas de peaje de Cataluña, en el túnel del Pimorent y en el total del sector a nivel nacional, y su variación respecto al inicio del año. Por último incluye una recopilación de incidencias en la explotación (servicios de asistencia mecánica, accidentes y reclamaciones), un control de los errores en los abonos (por ilegibles, atascados, etc.), y la plantilla del personal a fecha del Informe.

En definitiva, la información incluida en este Informe es muy útil para el seguimiento de la evolución del tráfico, así como para el seguimiento de la explotación del Túnel propiamente dicha, dado que incorpora una serie de indicadores de eficiencia como por ejemplo el número de reclamaciones.

5.4.4. El Informe mensual

El informe mensual incluye un análisis de inversiones y un análisis de los resultados durante el año hasta la fecha del Informe. Este Informe analiza las desviaciones de las cifras previstas en el PEF, de las cifras previstas en el Plan de gestión y, por tanto, presupuestadas para el año, con las cifras reales. Es el informe donde se hace el seguimiento mensual del grado de cumplimiento y de las desviaciones de las cifras presupuestadas y, como tal, resulta muy útil como herramienta de seguimiento y control de resultados y de desviaciones. Una vez acabada la implantación del programa informático FICOS OPEN, este informe se procesará de forma automática.

5.4.5. Conclusión

Los documentos de control de gestión empleados por la sociedad, que han sido analizados, resultan ser un buen instrumento de control y seguimiento de las actuaciones para la dirección. Así, sobre la base del PEF, como herramienta de planificación a largo plazo, la empresa se dota de otros elementos de control a corto plazo (informes mensuales y anuales) que le permiten conocer la evolución de su actividad y su nivel de eficacia.

6. CONCLUSIONES

A lo largo de este Informe se han señalado las observaciones que resultan pertinentes sobre los aspectos financiero-contables, de control interno y de procedimientos, de legalidad y de carácter presupuestario. Asimismo, se han formulado las recomendaciones necesarias para corregir los defectos detectados.

1. Control financiero:

Las cuentas de Túnel del Cadí, SAC relativas al ejercicio 1997, expresan de forma razonable el patrimonio, la situación financiera y los resultados obtenidos en aquel ejercicio. Además, las cuentas comprenden la información necesaria y suficiente para su interpretación y comprensión adecuadas, de conformidad con los principios y normas contables generalmente aceptados.

2. Control presupuestario:

Las liquidaciones de los presupuestos de explotación y de capital del ejercicio 1997 han sido correctamente realizadas y presentadas.

3. Control de la legalidad: Contratación

La contratación se ha realizado de forma correcta tanto en lo referente a los bienes de inversión como en lo referente a los servicios. Sin embargo, sería recomendable una mejora en los aspectos formales del procedimiento de contratación, sobre todo en lo que respecta a la elaboración de un expediente donde queden recogidos todos los documentos referentes a la contratación (ofertas, cuadro comparativo, informe justificativo de la adjudicación, contrato, etc.).

Por lo que respecta al manual de procedimiento existente, sería necesario que la sociedad estableciese explícitamente unos límites cuantitativos propios a partir de los cuales fuese necesario dar publicidad a la contratación, y que éstos fuesen aprobados por su Consejo de Administración.

4. Control de la gestión:

Del análisis llevado a cabo de la gestión de Túnel del Cadí, SAC durante el período 1996-1998 se desprenden las siguientes conclusiones:

- La sociedad ha realizado un esfuerzo para mejorar su estructura administrativa y de dirección, a través del aprovechamiento de los efectos de sinergia derivados de una gestión conjunta con TABASA. Esta acción ha tenido su reflejo en la cuenta de resultados, con una disminución apreciable de los gastos de personal y de servicios generales.
- Esta disminución de los gastos de explotación se ha visto compensada por una baja en los ingresos obtenidos respecto de los estimados por la sociedad durante el período, derivada de una menor intensidad del tráfico real respecto de la prevista, a pesar del incremento experimentado por las tarifas. De este modo, el PEF ha podido cumplirse en líneas generales.
- A pesar de ello, la entrada en vigor, a partir del 1 de enero de 1999, de la adaptación del Plan general de contabilidad a las sociedades concesionarias de autopistas, túneles, puentes y otras vías de peaje, provocará la necesidad de una revisión del PEF actualmente vigente.
- La sociedad tiene establecidos unos mecanismos de control y seguimiento de su actividad que resultan ser unas herramientas muy útiles para el control de la gestión.

7. TRÁMITE DE ALEGACIONES

A los efectos previstos por el artículo 6 de la Ley 6/1984, de 5 de marzo, de la Sindicatura de Cuentas, modificada por la Ley 15/1991, de 4 de julio, el presente Informe de Fiscalización fue remitido a la empresa Túnel del Cadí, SAC.

La respuesta de la empresa Túnel del Cadí, SAC, una vez conocido el informe, es la que se reproduce a continuación:



Sindicatura de Comptes de Catalunya	
Número: 1563	
Data: 23.7.99	Hora: 19:20
Registre d'entrada	
Passi a: S. Petit	Núm. int. 33
Data: 23.7.99	

SINDICATURA DE COMPTES
Sr. Jordi Petit Fontserè
Síndic de Comptes
Plaça de Catalunya, 20
08002-BARCELONA

Senyor,

Em plau justificar la recepció del projecte d'Informe 37/1997-D de l'empresa TÚNEL DEL CADÍ, S.A.C., referit a l'exercici 1997.

Tanmateix us manifesto que no tenim al·legacions a formular al seu contingut.

Ben atentament,


Joan Deu i Pañella
Director General

Barcelona, 21 de juliol de 1999

Inscrita en el Registre Mercantil de Barcelona Tom 20438. Foli 180. Full B-6990 N.I.F. A 08-223471