



ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
ADIF-Alta Velocidad

Cuentas Anuales

31 de diciembre de 2013

INDICE

Balance de Situación	1
Cuenta de Pérdidas y Ganancias	3
Estado de Cambios en el Patrimonio Neto	4
Estado de Flujos de Efectivo	6
Memoria	7
(1) Actividad de la Entidad y Entorno Jurídico-Legal	8
1.a) Estatuto de ADIF-Alta Velocidad	11
1.b) Encomiendas de gestión entre ADIF y ADIF-Alta Velocidad	13
1.c) Otras disposiciones	15
1.d) Cánones y tasas	16
(2) Bases de Presentación de las Cuentas Anuales	18
2.a) Imagen fiel	18
2.b) Comparación de la información	18
2.c) Aspectos críticos de la valoración y estimación de la incertidumbre y juicios relevantes en la aplicación de políticas contables	19
2.d) Moneda funcional y moneda de presentación	19
(3) Normas de Registro y Valoración	20
3.a) Inmovilizaciones intangibles	20
3.b) Inmovilizaciones materiales	20
3.c) Inversiones inmobiliarias	27
3.d) Activos financieros	28
3.e) Pasivos financieros	29
3.f) Efectivo y otros activos líquidos equivalentes	30
3.g) Subvenciones, donaciones y legados recibidos	30
3.h) Pasivo por retribuciones a largo plazo al personal	32
3.i) Provisiones	32
3.j) Clasificación de los activos y pasivos entre corrientes y no corrientes	33
3.k) Saldos y transacciones en moneda extranjera	33
3.l) Impuesto sobre beneficios	33
3.m) Contabilización de ingresos y gastos	34
3.n) Transacciones con partes vinculadas	35
3.ñ) Arrendamientos	35

INDICE

3.o) Criterios de Segregación	35
(4) Inmovilizaciones Materiales, Intangibles e Inversiones Inmobiliarias	41
4.a) Inmovilizado material en explotación	43
4.b) Obras en curso	44
4.c) Gastos financieros capitalizados	45
4.d) Bienes totalmente amortizados	45
4.e) Subvenciones oficiales recibidas	46
4.f) Inmovilizado intangible	46
4.g) Deterioro de valor del inmovilizado material, intangible e inversiones inmobiliarias	46
4.h) Inversiones inmobiliarias	47
4.i) Compromisos de venta (terrenos asociados a la estación de Chamartín en Madrid)	47
(5) Inversiones en Empresas del Grupo y Asociadas	48
5.a) Instrumentos de patrimonio en empresas del grupo y asociadas a largo plazo	48
5.b) Créditos a largo plazo a empresas del grupo y asociadas	49
5.c) Inversiones financieras en empresas del grupo y asociadas a corto plazo	50
(6) Otros Activos Financieros	50
6.a) Inversiones financieras	51
6.b) Deudores comerciales y otras cuentas a cobrar	52
(7) Efectivo y Otros Activos Líquidos Equivalentes	55
(8) Fondos Propios	55
8.a) Aportación patrimonial	55
8.b) Reservas	56
8.c) Aplicación del resultado del ejercicio	56
(9) Subvenciones, donaciones y legados	56
9.a) Fondos de Cohesión	57
9.b) Fondo Europeo de Desarrollo Regional (FEDER)	57
9.c) Ayudas financieras comunitarias a proyectos de interés común en el ámbito de las redes transeuropeas de transporte (RTE)	58
(10) Provisiones para Riesgos y Gastos	58
(11) Pasivos Financieros	61
11.a) Deudas con entidades de crédito	62

INDICE

11.b) Otros pasivos financieros	62
11.c) Deudas con empresas del grupo y asociadas	64
11.d) Acreedores comerciales y otras cuentas a pagar	64
(12) Situación Fiscal	65
12.a) Impuesto sobre beneficios	66
12.b) Impuesto sobre el valor añadido	68
12.c) Ejercicios abiertos a inspección	69
(13) Importe Neto de la Cifra de Negocios.....	69
13.a) Ingresos por liquidación de cánones ferroviarios.....	69
(14) Otros Ingresos de Explotación	70
(15) Gastos de Personal	70
(16) Otros Gastos de Explotación	71
(17) Imputación de Subvenciones de Inmovilizado y Otros.....	72
(18) Gastos Financieros	72
(19) Ingresos Financieros.....	73
(20) Información Medioambiental	74
(21) Información sobre los Miembros del Consejo de Administración y la Alta Dirección	74
(22) Gestión de Riesgos Financieros	74
22.a) Riesgo de crédito	74
22.b) Riesgo de tipos de interés.....	75
22.c) Riesgo de liquidez	75
(23) Compromisos y contingencias	77
(24) Hechos posteriores	79
Anexo I	81
Anexo II	82

Estados Financieros
31 de diciembre de 2013

Balance de Situación
31 de diciembre de 2013

Expresado en Miles de Euros

ACTIVO	NOTA	2013
Inmovilizado intangible	4	<u>8.124</u>
Inmovilizado material	4	<u>38.893.386</u>
Terrenos y construcciones		3.265.781
Instalaciones técnicas, maquinaria, utillaje, mobiliario, y otro inmovilizado material		23.216.354
Inmovilizado en curso y anticipos	4.b	12.411.251
Inversiones inmobiliarias	4	<u>209.531</u>
Inversiones en empresas del grupo y asociadas a largo plazo		<u>8.496</u>
Instrumentos de patrimonio	5.a	8.496
Créditos a terceros	5.b	-
Inversiones financieras a largo plazo	6.a	<u>108.465</u>
Instrumentos de patrimonio	6.a.1	1.406
Administraciones Públicas	6.a.2	106.546
Otros activos financieros		513
<u>Total activos no corrientes</u>		<u>39.228.002</u>
Deudores comerciales y otras cuentas a cobrar	6.b	279.247
Clientes y deudores, empresas del grupo y asociadas corto plazo	6.b.1	817
Deudores varios	6.b.2	247.023
Personal		1
Otros créditos con las Administraciones Públicas	6.b.3	31.406
Efectivo y otros activos líquidos equivalentes	7	274.733
Tesorería		124.448
Otros activos líquidos equivalentes		150.285
<u>Total activos corrientes</u>		<u>553.980</u>
TOTAL ACTIVO		39.781.982

Balance de Situación
31 de diciembre de 2013

Expresado en Miles de Euros

PATRIMONIO NETO Y PASIVO	NOTA	2013
Fondos propios	8	<u>14.192.221</u>
Aportación Patrimonial	8.a	14.423.518
Reservas	8.b	36
Resultado del ejercicio		(231.333)
Subvenciones, donaciones y legados recibidos	9	<u>8.160.780</u>
<u>Total patrimonio neto</u>		<u>22.353.001</u>
Provisiones a largo plazo	10	<u>47.433</u>
Obligaciones por prestaciones a largo plazo al personal		291
Otras provisiones		47.142
Deudas a largo plazo	11	<u>11.793.160</u>
Deudas con entidades de crédito	11.a	10.596.576
Otros pasivos financieros	11.b	1.196.584
Pasivos por impuesto diferido	12	<u>3.497.477</u>
Periodificaciones a largo plazo		<u>77.427</u>
<u>Total pasivos no corrientes</u>		<u>15.415.497</u>
Provisiones a corto plazo	10	<u>129.455</u>
Obligaciones por prestaciones a corto plazo al personal		177
Otras provisiones		129.278
Deudas a corto plazo		<u>1.726.834</u>
Deudas con entidades de crédito	11.a	1.490.251
Otros pasivos financieros	11.b	236.583
Deudas con empresas del grupo y asociadas a corto plazo	11.c	<u>16.867</u>
Acreeedores comerciales y otras cuentas a pagar	11.d	<u>140.328</u>
Proveedores y acreedores varios		139.569
Proveedores y acreed., empresas del grupo y asociadas	11.c	454
Personal		305
<u>Total pasivos corrientes</u>		<u>2.013.484</u>
TOTAL PATRIMONIO NETO Y PASIVO		39.781.982

Cuenta de Pérdidas y Ganancias
correspondiente al ejercicio anual terminado en
31 de diciembre de 2013

Expresado en Miles de Euros

	NOTA	2013
OPERACIONES CONTINUADAS		
Importe neto de la cifra de negocios	13	396.160
Trabajos realizados por la empresa para su activo		8.704
Aprovisionamientos		(17)
Otros ingresos de explotación	14	395.721
Gastos de personal	15	(14.415)
Otros gastos de explotación	16	(631.869)
Servicios exteriores		(626.195)
Tributos		(4.029)
Pérdidas, deterioro y variación de provisiones por operaciones comerciales		(1.645)
Amortización del inmovilizado		(294.331)
Imputación de subvenciones de inmovilizado no financiero y otras	17	78.881
Excesos de provisiones		4.066
Deterioro y resultado por enajenaciones del inmovilizado		(574)
		<u>(57.674)</u>
<u>Resultado de explotación</u>		
Ingresos financieros	19	124.096
De participaciones en instrumentos de patrimonio		4
De valores negociables y de otros instrumentos financieros		7.689
Incorporación al activo de gastos financieros		90.674
Otros		25.729
Gastos financieros	18	(283.723)
Por deudas con terceros		(283.572)
Por actualización de provisiones		(151)
Deterioro y resultado por enajenaciones de instrumentos financieros		(14.032)
		<u>(173.659)</u>
<u>Resultado financiero</u>		
		<u>(231.333)</u>
<u>Resultado antes de impuestos</u>		
Impuestos sobre beneficios	12.a	-
Resultado del ejercicio		(231.333)

Estado de Cambios en el Patrimonio Neto correspondiente al ejercicio anual
terminado en 31 de diciembre de 2013

A) Estado de Ingresos y Gastos Reconocidos
correspondiente al ejercicio anual terminado
en 31 de diciembre del ejercicio 2013

Expresado en Miles de Euros

	NOTA	2013
<u>Resultado de la cuenta de pérdidas y ganancias</u>		<u>(231.333)</u>
Ingresos y gastos imputados directamente al patrimonio neto		
Subvenciones, donaciones y legados	9	730.456
Por ganancias y pérdidas actuariales y otros ajustes	8.b	36
Efecto impositivo	9 y 12.a	(219.136)
<u>Total ingresos y gastos imputados directamente en el patrimonio neto</u>		<u>511.356</u>
Transferencias a la cuenta de pérdidas y ganancias		
Subvenciones, donaciones y legados	17	(78.881)
Efecto impositivo	12.a	23.664
<u>Total transferencias a la cuenta de pérdidas y ganancias</u>		<u>(55.217)</u>
Total de ingresos y gastos reconocidos		224.806

Estado de Cambios en el Patrimonio Neto correspondiente al ejercicio anual terminado en 31 de diciembre de 2013

B) Estado Total de Cambios en el Patrimonio Neto correspondiente al ejercicio anual terminado el 31 de diciembre de 2013

Expresado en Miles de Euros

	Aportaciones Patrimoniales (nota 8.a))	Reserva por pérdidas y ganancias actuariales (nota 8.b))	Resultado del ejercicio	Subvenciones, donaciones y legados recibidos (nota 9)	Total
Saldos al 1 de enero de 2013 (nota 3.o))	14.376.758	-	-	7.704.677	22.081.435
Total Ingresos y gastos reconocidos	-	36	(231.333)	456.103	224.806
Aumentos de aportaciones patrimoniales	46.760	-	-	-	46.760
Saldos al 31 de diciembre de 2013	14.423.518	36	(231.333)	8.160.780	22.353.001

Estados de Flujos de Efectivo correspondiente al ejercicio anual terminado en
31 de diciembre de 2013

Expresado en Miles de Euros

	2013
Flujos de efectivo de las actividades de explotación	
Resultado del ejercicio antes de impuestos	<u>(231.333)</u>
Ajustes del resultado	<u>364.844</u>
Amortización del inmovilizado (+)	294.331
Correcciones valorativas por deterioro (+/-)	15.677
Variación de provisiones (+/-)	(17.780)
Imputación de subvenciones (-)	(78.881)
Resultados por bajas y enajenaciones del inmovilizado (+/-)	574
Ingresos financieros (-)	(124.096)
Gastos financieros (+)	283.723
Otros ingresos y gastos (-/+)	(8.704)
Cambios en el capital corriente	<u>(547.048)</u>
Deudores y otras cuentas a cobrar (+/-)	1.026.344
Acreedores y otras cuentas a pagar (+/-)	(1.613.005)
Otros pasivos corrientes (+/-)	(1.362.833)
Otros activos y pasivos no corrientes (+/-)	1.402.446
Otros flujos de efectivo de las actividades de explotación	<u>(258.284)</u>
Pagos de intereses (-)	(243.873)
Cobros de dividendos (+)	5
Cobros de intereses (+)	1.813
Otros pagos (cobros) (-/+)	(16.229)
<u>Flujos de efectivo de las actividades de explotación</u>	<u>(671.821)</u>
Flujos de efectivo de las actividades de inversión	
Pagos por inversiones (-)	<u>(1.281.355)</u>
Empresas del grupo y asociadas	(784)
Inmovilizado material, intangible e inmobiliario	(1.280.571)
<u>Flujos de efectivo de las actividades de inversión</u>	<u>(1.281.355)</u>
Flujos de efectivo de las actividades de financiación	
Cobros y pagos por instrumentos de patrimonio	<u>261.283</u>
Emisión de instrumentos de patrimonio	46.760
Subvenciones, donaciones y legados recibidos	214.523
Cobros y pagos por instrumentos de pasivo financiero	<u>1.922.554</u>
Emisión	2.013.665
Deudas con entidades de crédito (+)	1.525.000
Otras deudas (+)	488.664
Devolución y amortización de	(91.110)
Deudas con entidades de crédito (-) (nota 11.a)	(87.511)
Otras deudas (-)	(3.599)
<u>Flujos de efectivo de las actividades de financiación</u>	<u>2.183.837</u>
<u>Aumento/disminución neta del efectivo o equivalentes</u>	<u>230.661</u>
Efectivo o equivalentes al comienzo del ejercicio	44.072
Efectivo o equivalentes al final de ejercicio	274.733

Memoria de las
Cuentas Anuales

31 de diciembre de 2013

Cuentas Anuales
31 de diciembre de 2013**(1) Actividad de la Entidad y Entorno Jurídico-Legal**

La Entidad Pública Empresarial ADIF-Alta Velocidad (en adelante, ADIF-AV o la Entidad) se crea el 31 de diciembre de 2013, tras la aprobación del Real Decreto-ley 15/2013 sobre la reestructuración de la Entidad Pública Empresarial Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (en adelante, ADIF) y otras medidas urgentes en el orden económico.

ADIF-AV se crea mediante la escisión de la rama de actividad de construcción y administración de las infraestructuras ferroviarias de alta velocidad de ADIF, y otras que se le atribuyan y estén encomendadas hasta la fecha de entrada en vigor de dicho Real Decreto-ley, permaneciendo en ADIF la actividad de construcción y administración de las infraestructuras ferroviarias de la red convencional.

A raíz de la entrada en vigor del mencionado Real Decreto-ley 15/2013, el 27 de diciembre se publica la Orden PRE/2443/2013 (en adelante, la Orden o la Orden PRE/2443), del Ministerio de la Presidencia, por la que se determinan los activos y pasivos de ADIF que pasan a ser titularidad de ADIF-AV. La integración de dichos activos y pasivos en el patrimonio de ADIF-AV se efectúa y registra según el valor contable de los mismos, y los efectos de la escisión se retrotraen contablemente al 1 de enero de 2013, tal y como se establece en dicha Orden y en el Real Decreto-ley.

Además, el artículo 2 del Real Decreto-ley 15/2013 y la Orden PRE/2443/2013 regulan la asignación a ADIF-AV de determinados bienes que constituían la Red de Titularidad del Estado, que fueron asignados a ADIF tras la entrada en vigor del Real Decreto-ley 4/2013, de 22 de febrero. En dicho artículo se estipula que la transmisión a ADIF y ADIF-AV de la titularidad sobre dichos activos se considera una transferencia a título gratuito de bienes afectos a la realización de la actividad de administración de infraestructuras ferroviarias, y se efectuará por el valor que se deduzca del Sistema de Información Contable y de los registros del Ministerio de Fomento, una vez deducidas las amortizaciones. El traspaso de estos activos tuvo lugar en el momento que el Real Decreto-ley 4/2013, de 22 de febrero, entró en vigor.

La Entidad Pública Empresarial Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (en adelante, ADIF) fue creada por la Ley de Bases de 24 de enero de 1941, bajo la denominación de Red Nacional de los Ferrocarriles Españoles (en adelante, RENFE).

Hasta 31 de diciembre de 2004, correspondía a RENFE, de acuerdo con la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres, explotar los ferrocarriles de la Red Nacional Integrada, los que no formando parte de ésta correspondiesen a la competencia del Estado y cuya gestión le fuese encomendada por éste, los de competencia de las Comunidades Autónomas o de los Ayuntamientos cuando dichas Entidades le encomendasen su gestión y realizar la construcción de nuevas líneas ferroviarias que le fuesen encomendadas por el Estado y, en su caso, por las Comunidades Autónomas o por los Ayuntamientos.

Cuentas Anuales 31 de diciembre de 2013

Con fecha 31 de diciembre de 2004 entró en vigor la Ley 39/2003, de 17 de noviembre, del Sector Ferroviario (en adelante LSF), que tiene como objetivo no sólo la incorporación al Derecho español de diversas directivas comunitarias que establecen un nuevo marco para este sector, sino también una completa reordenación del sector ferroviario estatal, sentando las bases que permiten una progresiva entrada de nuevos actores en este mercado. Para alcanzar estos objetivos, se reguló la administración de las infraestructuras ferroviarias y se encomendó esta función a Renfe, que pasó a denominarse Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (ADIF), manteniendo su naturaleza jurídica de entidad pública empresarial e integrando, además, a la Entidad Pública Empresarial Gestor de Infraestructuras Ferroviarias (en adelante, GIF). ADIF puede, según la citada ley, construir, de acuerdo con lo que determine el Ministerio de Fomento, infraestructuras ferroviarias con cargo a sus propios recursos o mediante recursos ajenos. Asimismo, administrará las infraestructuras de su titularidad y aquellas otras cuya administración se le encomiende mediante un convenio. La LSF contempla, también, la creación de una nueva Entidad Pública Empresarial denominada Renfe Operadora, que asumirá los medios y activos que RENFE tenía afectos a la prestación del servicio de transporte ferroviario. Al igual que ADIF, ADIF-AV y Renfe Operadora están sujetas a lo dispuesto en la LSF.

En el Real Decreto 1044/2013, de 27 de diciembre, que modifica los estatutos de ADIF, se aprueban los estatutos de ADIF-AV y se establecen las funciones y competencias de éste último, siendo las principales las siguientes:

- La aprobación de los proyectos básicos y de construcción de infraestructuras ferroviarias de alta velocidad que deban formar parte de la Red Ferroviaria de Interés General, si así se establece en la correspondiente Resolución del Ministerio de Fomento que determine su establecimiento o modificación, y su construcción siempre que se lleve a cabo con sus propios recursos y, en todo caso, con arreglo a lo que disponga el Ministerio de Fomento.
- La construcción de infraestructuras ferroviarias de alta velocidad, con recursos de un tercero, conforme al correspondiente convenio.
- La administración de las infraestructuras ferroviarias de su titularidad.
- El control e inspección de la infraestructura ferroviaria, de sus zonas de protección y de la circulación ferroviaria que sobre ella se produzca.
- La explotación de los bienes de su titularidad.
- La elaboración y publicación de la declaración sobre la red relativa a las infraestructuras que administre, en los términos previstos en la Ley del Sector Ferroviario y en sus normas de desarrollo.
- La adjudicación de capacidad de infraestructura a las empresas ferroviarias que lo soliciten.

Cuentas Anuales
31 de diciembre de 2013

- La emisión de informes con carácter previo al otorgamiento, por el Ministerio de Fomento, de las licencias de empresa ferroviaria y de las autorizaciones para prestar servicios que se hayan declarado de interés público, en los casos previstos en la Ley del Sector Ferroviario, así como la emisión de cualquier otro informe que le sea requerido por dicho Ministerio o por cualquier otro órgano de las Administraciones Públicas.
- La elaboración de las instrucciones y circulares necesarias para determinar, con precisión, las condiciones de operación sobre las infraestructuras ferroviarias integradas en la Red Ferroviaria de Interés General que administre.
- La prestación de servicios adicionales y, en su caso, de servicios complementarios y auxiliares al servicio de transporte ferroviario en las infraestructuras de su titularidad.
- La elevación al Ministerio de Fomento de las propuestas de tarifas por la prestación de servicios adicionales y complementarios, y la fijación de las correspondientes a los servicios auxiliares que se presten en las infraestructuras de su titularidad.
- La propuesta de modificación y actualización de los cánones por utilización de las infraestructuras ferroviarias que administre, la gestión, liquidación y recaudación de los que se devenguen por la utilización de dichas infraestructuras, así como, en su caso, el cobro de las tarifas por los servicios adicionales, complementarios y auxiliares.
- La cooperación, con los organismos que en otros Estados miembros de la Unión Europea administren las infraestructuras ferroviarias de alta velocidad, para establecer y adjudicar capacidad de infraestructura que abarque más de una red nacional.
- La celebración, con las empresas ferroviarias, de acuerdos marco.
- La adquisición de energía eléctrica para el suministro del servicio de corriente al sistema ferroviario.
- El establecimiento de las pautas que regulen el procedimiento para realizar la investigación de los accidentes ferroviarios que le correspondan.
- La elaboración de un informe anual que contemple todos los incidentes y accidentes producidos como consecuencia de la prestación del servicio de transporte ferroviario.
- La elaboración de un plan de contingencias que recoja las medidas necesarias para restablecer la situación de normalidad en caso de accidente, de fallo técnico o de cualquier otra incidencia que perturbe el tráfico ferroviario.

Cuentas Anuales
31 de diciembre de 2013

- La resolución de las reclamaciones de responsabilidad patrimonial que se formulen respecto de la actuación del mismo.
- Cuantas otras le atribuya la normativa aplicable.

Para llevar a cabo su actividad, los principales recursos económicos de ADIF-AV, de acuerdo con el Real Decreto-ley 15/2013 y la LSF son, entre otros, los siguientes:

- Aportaciones patrimoniales del Estado, que constituirán los recursos propios de ADIF-AV.
- Los que obtenga por la gestión y explotación de su patrimonio y por la prestación de servicios a terceros.
- Fondos de la UE que le puedan ser asignados.
- Subvenciones que, en su caso, puedan incluirse en los Presupuestos Generales del Estado, así como las transferencias corrientes y de capital de la Administración General del Estado (en adelante, AGE) y de otras Administraciones.
- Recursos financieros procedentes de operaciones de endeudamiento, cuyo límite anual será fijado en las Leyes de Presupuestos Generales del Estado de cada ejercicio.

1.a) Estatuto de ADIF-Alta Velocidad

El Estatuto de ADIF-AV fue aprobado mediante el Real Decreto 1044/2013, de 27 de diciembre, que entró en vigor el 31 de diciembre de 2013, cuyos aspectos más destacables son los siguientes:

- ADIF-AV se configura como una entidad pública empresarial de las previstas en el artículo 43.1.b) de la Ley 6/1997, de 14 de abril, de Organización y Funcionamiento de la Administración General del Estado. Esta Ley regula fundamentalmente el régimen, la organización y los criterios de funcionamiento del aparato administrativo estatal dentro del cual se incluyen las Entidades Públicas Empresariales, siendo pues la Entidad parte del mismo y estando adscrita al Ministerio de Fomento.
- ADIF-AV como entidad pública empresarial, está sometida a la Ley 47/2003 General Presupuestaria. Aplica un régimen de contabilidad separada de sus actividades según sea de construcción de infraestructuras ferroviarias, administración de éstas o prestación de servicios adicionales, complementarios o auxiliares. Asimismo, está sometida a control económico financiero por la Intervención General de la Administración del Estado (IGAE), en los términos previstos en la Ley 47/2003.

Cuentas Anuales
31 de diciembre de 2013

- ADIF-AV se crea mediante la escisión de la rama de actividad de construcción y administración de las infraestructuras ferroviarias de alta velocidad y otras que se le atribuyan y estén encomendadas hasta la fecha de su creación al Administrador de Infraestructuras ferroviarias (ADIF).
- ADIF-AV asumirá las funciones asignadas al administrador de infraestructuras ferroviarias por la Ley 39/2003, de 17 de noviembre, del Sector Ferroviario, en relación con aquellas infraestructuras cuya titularidad le haya sido atribuida, así como en relación con aquellas que se le atribuyan en el futuro
- Los Ministerios de Economía y Hacienda y Fomento podrán encomendar a ADIF-AV la administración de las infraestructuras de titularidad del Estado mediante los correspondientes convenios o contratos - programas.
- ADIF-AV tendrá, para el cumplimiento de sus fines, un patrimonio propio, distinto del de la Administración General del Estado, integrado por el conjunto de bienes, derechos y obligaciones de los que sea titular.
- La gestión, administración y explotación de los bienes y derechos de titularidad de ADIF-AV se sujetarán a lo dispuesto en su norma de creación, en la Ley 39/2003, de 17 de noviembre, del Sector Ferroviario y en el presente Estatuto y, en lo no dispuesto en estas normas, a lo establecido en la Ley 33/2003, de 3 de noviembre, del Patrimonio de las Administraciones Públicas.
- En todo caso, los bienes y derechos que a continuación se enumeran se consideran de titularidad de ADIF-AV:
 - a. Todos los bienes, muebles e inmuebles, y derechos que, a la fecha de su constitución perteneciesen o estuviesen adscritos al Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (ADIF), que se le asignen mediante orden del Ministro de Fomento y del Ministro de Hacienda y Administraciones Públicas, de conformidad con lo previsto en el artículo 1.5 del Real Decreto 15/2013, de 13 de diciembre.
 - b. Todos los bienes, demaniales o patrimoniales, que configuran las líneas ferroviarias, que hasta la fecha de la creación de ADIF-AV fuesen de titularidad del Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (ADIF), y cuya titularidad se le atribuya.
 - c. Todas las estaciones y terminales que sirvan a las líneas de alta velocidad cuya titularidad tenga atribuida y otros bienes inmuebles que resulten permanentemente necesarios para la prestación de los servicios que constituyen su actividad.
 - d. Asimismo, ADIF-AV será titular de las infraestructuras ferroviarias que construya o adquiera con sus propios recursos y de las que le corresponda en función de los convenios que celebre.

Cuentas Anuales
31 de diciembre de 2013

- e. En ningún caso, serán de patrimonio de ADIF-AV, con arreglo al artículo 24 de la Ley 39/2003, de 17 de noviembre, del Sector Ferroviario, las infraestructuras que, en el futuro, construya con cargo a los recursos de un tercero.
- ADIF-AV podrá ejercer, en cualquier momento, respecto de los bienes de dominio público de su titularidad, las facultades de administración, defensa, policía, investigación, deslinde y recuperación posesoria que otorga a la Administración General del Estado la Ley 33/2003, de 3 de noviembre, del Patrimonio de las Administraciones Públicas. Corresponderá, asimismo a ADIF-AV, respecto de dichos bienes, establecer su régimen de uso y otorgar las concesiones, autorizaciones, arrendamientos y demás títulos que permitan su eventual utilización por terceros.

1.b) Encomiendas de gestión entre ADIF y ADIF-Alta Velocidad

El artículo 20 de la Ley 39/2003, de 17 de noviembre, del Sector Ferroviario, prevé que la administración de las infraestructuras ferroviarias y, en su caso, su construcción, corresponderán, dentro del ámbito de la competencia estatal, a una o varias entidades públicas empresariales adscritas al Ministerio de Fomento, que tendrán personalidad jurídica propia, plena capacidad de obrar y patrimonio propio, y se regirán por lo establecido en la propia Ley del Sector Ferroviario, en la Ley 6/1997, de 14 de abril, de Organización y Funcionamiento de la Administración General del Estado, en su Estatuto y en las demás normas que les sean de aplicación.

ADIF-AV asume las funciones asignadas al administrador de infraestructuras ferroviarias por la Ley del Sector Ferroviario, en relación con aquellas infraestructuras ferroviarias cuya titularidad le haya sido atribuida, así como con las que se le atribuyan en un futuro.

El artículo 1.7 del Real Decreto-ley 15/2013, de 13 de diciembre, establece que ADIF-AV y ADIF podrán encomendarse, mediante la suscripción del oportuno convenio, la realización de determinadas actividades. En dichos convenios habrá necesariamente de contemplarse la compensación económica que correspondería a la entidad a favor de la que se haga la encomienda, por la prestación de los servicios encomendados.

En particular, ambas entidades podrán encomendarse la gestión de la capacidad de la infraestructura y, debido a la interconexión de las redes cuya administración tienen atribuida ambas Entidades, y como excepción a lo previsto en el artículo 22.4 de la Ley del Sector Ferroviario, también la gestión de los sistemas de control, circulación y seguridad.

Por otra parte, en caso de que una de dichas Entidades encomiende a la otra la realización de tareas relacionadas con la seguridad ciudadana y la protección civil, el responsable de esa materia será el mismo en ambas Entidades. Lo anterior será asimismo de aplicación al responsable de la prevención de riesgos laborales, seguridad y salud en el trabajo.

Cuentas Anuales
31 de diciembre de 2013

Por Resoluciones de los Presidentes de ADIF y de ADIF-AV de 31 de diciembre de 2013, dichas Entidades se encomendaron mutuamente la realización de determinadas tareas; previéndose en dichas resoluciones que las condiciones de dicha encomienda de gestión se recogerán en los correspondientes convenios a suscribir por ADIF y ADIF -AV.

En virtud de estos antecedentes, se redactan los documentos "Convenio entre el Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (ADIF) y ADIF-AV para la encomienda a esta última entidad de la prestación de determinados servicios" y el "Convenio entre ADIF-AV y el Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (ADIF) para la encomienda a esta última Entidad de la prestación de determinados servicios".

En estos Convenios se indica que las actividades a realizar por ambas entidades para la prestación de los servicios objeto de encomienda, se detallarán en adendas a los respectivos convenios a suscribir entre ADIF y ADIF-AV en relación con cada uno de los servicios encomendados.

De esta forma se han redactado las siguientes Adendas:

- Adendas al Convenio de encomienda de gestión suscrito por el Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (ADIF) y ADIF-AV, por la que se encomienda a ADIF:
 - la prestación de servicios de prevención de riesgos laborales, seguridad y salud en el trabajo.
 - la prestación de servicios de seguridad en la circulación.
 - la prestación de servicios de adjudicación de la capacidad y gestión del tráfico, así como de todos sus servicios asociados.
 - la prestación de servicios de mantenimiento de la red de fibra óptica, instalaciones de operadores, derechos de paso y regulación de derechos de uso por parte de ADIF.
 - la prestación de servicios de ingeniería e innovación a ADIF-AV.
 - la prestación de servicios de telecomunicaciones de voz y datos.
 - la prestación de servicios informáticos.
 - la prestación de servicios integrales de comunicación.
 - la prestación de servicios de recursos humanos.
 - la gestión integral del patrimonio inmobiliario titularidad de la Entidad pública empresarial ADIF-AV.
 - la gestión integral de la protección y seguridad.
 - la gestión integral del mantenimiento de las líneas en explotación de titularidad de ADIF-AV.
 - la prestación de servicios de suministro de gasóleo bonificado.

Cuentas Anuales
31 de diciembre de 2013

- la prestación de servicios de coordinación y seguimiento de obras.
 - la prestación de servicios de prevención de mantenimiento integral de estaciones de titularidad de ADIF - AV.
 - la prestación de servicios relativos a sociedades de integración, filiales y participadas.
 - la prestación de servicios en el ámbito económico financiero.
 - la prestación de servicios jurídicos corporativos.
 - la prestación de servicios en el ámbito de administración y control de gestión de las direcciones generales operativas.
 - la atención integral de la función de auditoría Interna.
- Adendas al Convenio de encomienda de gestión suscrito por el Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (ADIF) y ADIF-AV, por la que se encomienda a ADIF-AV:
 - la prestación del servicio de asesoramiento en materia de eficiencia energética.
 - la prestación de servicios para la gestión de expedientes de expropiación forzosa en la que la primera ostente la condición de beneficiaria.
 - la prestación de servicios para prestación de servicios en el ámbito de las actuaciones técnicas (medio ambiente,...).
 - la prestación de servicios para la gestión de la energía eléctrica de_usos distintos de tracción (UDT).

1.c) Otras disposiciones

- El Real Decreto Ley 15/2013, de 13 de diciembre, sobre reestructuración de la entidad pública empresarial ADIF y otras medidas urgentes en el orden económico en la disposición final cuarta, contempla una autorización para el incremento neto máximo del endeudamiento a largo plazo de ADIF Alta Velocidad con entidades financieras, proveedores y por emisiones de valores de renta fija por un total de 2.625.000 miles de euros.
- El Real Decreto-ley 22/2012 de 20 de julio, mediante la disposición adicional segunda, asignó al patrimonio de ADIF la conexión del corredor Mediterráneo con la Línea de Alta Velocidad Madrid-Barcelona-Frontera Francesa: Vandellós-Área Tarragona y el tramo A Coruña-Vigo del eje atlántico de alta velocidad, que fueron construidos por el Estado con anterioridad a la encomienda hecha a ADIF para la ejecución de ambas infraestructuras. En virtud de la orden PRE/2443/2013, de 27 de diciembre se asigna al patrimonio de ADIF Alta Velocidad el eje atlántico de alta velocidad, tramo Santiago de Compostela-Vigo.

Cuentas Anuales
31 de diciembre de 2013

- El Real Decreto-ley 4/2013 de 22 de febrero, en su artículo 34 establece la transmisión a la Entidad Pública Empresarial Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (ADIF) de la titularidad de la red ferroviaria del Estado cuya administración le fue encomendada. En su apartado 1 se indica:

“las infraestructuras ferroviarias y estaciones que constituyen la red de titularidad del Estado cuya administración ADIF tiene encomendada, pasarán a ser de titularidad de la entidad pública empresarial Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (ADIF) a partir de la entrada en vigor del presente Real Decreto-ley”, esto es el 23 de febrero de 2013.

Adicionalmente, el Real Decreto-ley 15/2013, de 13 de diciembre sobre reestructuración de la entidad pública empresarial “Administrador de Infraestructuras ferroviarias” (ADIF) establece en su artículo 2 la atribución a ADIF-Alta Velocidad de las infraestructuras entregadas por el Estado a ADIF en función de lo dispuesto en la Orden PRE 2443/2013, de 27 de diciembre por la que se identifican los activos y pasivos que forman parte de la Entidad.

En base a lo anterior, en el ejercicio 2013 le ha sido atribuida a ADIF-AV la titularidad de las infraestructuras, estaciones y otras instalaciones en explotación o en construcción entregadas por el Estado en 2013 a ADIF, según se indica a continuación:

- Línea de alta velocidad Madrid - Cuenca - Valencia y enlace por alta velocidad con Albacete y Alicante.
 - Tramo Valencia - Vandellós perteneciente al Corredor Mediterráneo.
 - Eje Atlántico de Alta Velocidad tramo Santiago de Compostela - Vigo.
 - La estación de Castellón de la Plana.
 - La red de fibra óptica, así como las torres repetidoras e instalaciones accesorias ubicadas en el Tramo Orense-Santiago de la Línea de Alta Velocidad a Galicia.
- La Orden FOM/2438/2013, de 17 de diciembre establece la relación de personal de la entidad pública empresarial Administrador de Infraestructuras Ferroviarias que se integran en la entidad pública empresarial ADIF-AV.

1.d) Cánones y tasas

La LSF establece en sus artículos 74 y 75 los cánones que ha de percibir ADIF por la utilización de las infraestructuras ferroviarias por parte de los operadores de transporte ferroviario. Dichos cánones son desarrollados a través de la Orden/FOM/898/2005, de 8 de abril, por la que se fija su cuantía, que ha sido modificada mediante la Orden FOM/2336/2012, de 31 de octubre. Esta normativa es aplicable a ADIF-AV.

De acuerdo con lo señalado en ambas normas, los cánones ferroviarios pueden clasificarse en dos tipos:

Cuentas Anuales
31 de diciembre de 2013

- El canon por utilización de las líneas ferroviarias integrantes de la Red de Interés General, que comprende cuatro modalidades:
 - i.** Acceso (modalidad A), cuya cuantía se determina en función del volumen de tráfico anual previsto en la declaración de actividad del sujeto pasivo.
 - ii.** Reserva de capacidad (modalidad B), que se determina en función de los kilómetros reservados, distinguiendo por tipo de línea y hora del día que se reserva, así como por tipo de servicio de transporte y tren.
 - iii.** Circulación (modalidad C), que se calcula en base a los kilómetros efectivamente utilizados, considerando los mismos parámetros establecidos en el canon de reserva de capacidad, excepto el horario.
 - iv.** Tráfico (modalidad D), que se ha establecido en función del valor económico del servicio de transporte ferroviario de viajeros medido en términos de capacidad ofertada (plazas por kilómetro), considerando el tipo de línea y la hora del día en que se presta.
- El canon por utilización de estaciones y otras instalaciones ferroviarias, que presenta cinco modalidades:
 - i.** Utilización de estaciones por parte de los viajeros (modalidad A): esta modalidad se aplica a los viajeros que utilicen el servicio de transporte ferroviario, en función de la distancia recorrida y de la categoría de la estación donde se inicie o finalice el viaje.
 - ii.** Estacionamiento y utilización de andenes en las estaciones (modalidad B): se determina en función del tiempo de estacionamiento del tren y la categoría de la estación, con especial incidencia en aquellas estaciones que pueden presentar problemas de congestión (estaciones de primera categoría).
 - iii.** Paso por cambiadores de ancho (modalidad C): se calcula en función de los pasos del tren por un cambiador de ancho.
 - iv.** Utilización de vías de apartado (modalidad D): se calcula en función del tiempo que permanece el tren estacionado en una vía de apartado, que son las vías no consideradas de circulación en la declaración de red publicada por ADIF, y del tipo de línea a que pertenece la estación en que aquella se ubica. Sólo se aplica en las líneas de alta velocidad.
 - v.** Prestación de servicios que precisen de autorización para la utilización del dominio público ferroviario: esta modalidad grava el uso del dominio público ferroviario y se determina en función de la superficie ocupada y el tipo de terreno.

Cuentas Anuales
31 de diciembre de 2013

Los importes devengados por cada uno de estos cánones en el ejercicio 2013, que se presentan en el epígrafe Importe neto de la cifra de negocios de la Cuenta de Pérdidas y Ganancias adjunta se detallan en la nota 13.

(2) Bases de Presentación de las Cuentas Anuales**2.a) Imagen fiel**

Las cuentas anuales se han formulado a partir de los registros contables de la Entidad, con el objeto de mostrar la imagen fiel del patrimonio y de la situación financiera al 31 de diciembre de 2013 y de los resultados de sus operaciones, de los cambios en el patrimonio neto y de sus flujos de efectivo correspondientes al ejercicio anual terminado en dicha fecha.

ADIF-AV presenta sus cuentas anuales de acuerdo con los principios contables y normas de valoración establecidos en el Real Decreto 1514/2007 de 16 de noviembre, por el que se aprueba el Plan General de Contabilidad, aplicando, entre otros, el principio de empresa en funcionamiento de acuerdo con su régimen jurídico y estatutario descrito en la nota 1, así como, las modificaciones al referido Plan General de Contabilidad incorporadas mediante el Real Decreto 1159/2010, de 17 de septiembre, así como en base a los principios y criterios contables fijados por la Intervención General de la Administración del Estado (en adelante, IGAE) mediante resolución promulgada con fecha 30 de diciembre de 1992 (en adelante, la Resolución), que continúa en vigor en todo aquello que no se oponga a lo establecido en el citado Plan General de Contabilidad. Adicionalmente, la Entidad ha contemplado en la formulación de las cuentas anuales lo dispuesto en la Orden EHA/733/2010 de 25 de marzo, publicada en el BOE de 26 de marzo de 2010, por la que se aprueban aspectos contables de empresas públicas que operan en determinadas circunstancias.

La Entidad ha formulado las cuentas anuales correspondientes al ejercicio 2013 con fecha 15 de julio de 2014, aunque debido a que ha considerado necesario incluir algunas observaciones en la memoria, ha decidido reformularlas.

2.b) Comparación de la información

Tal y como se detalla en la nota 1, aunque la Entidad se ha constituido el 31 de diciembre de 2013 se ha hecho con efecto retroactivo a 1 de enero de 2013, tal y como se establece en la Orden PRE/2443/2013 y el Real Decreto-ley 15/2013, por lo que su ejercicio social corresponde al ejercicio comprendido entre el 1 de enero de 2013 y el 31 de diciembre de 2013. Dado que éste es el primer ejercicio de la Entidad, no se han incluido saldos comparativos en el balance, la cuenta de pérdidas y ganancias, el estado de cambios en el patrimonio neto, el estado de flujos de efectivo y las notas de estos estados financieros.

Cuentas Anuales
31 de diciembre de 2013**2.c) Aspectos críticos de la valoración y estimación de la incertidumbre y juicios relevantes en la aplicación de políticas contables**

La preparación de las cuentas anuales de la Entidad requiere la realización de estimaciones que están basadas en la experiencia histórica y en otros factores que se consideran razonables de acuerdo con las circunstancias actuales y que constituyen la base para establecer el valor de los activos y pasivos cuya cuantificación no es fácilmente determinable mediante otras fuentes. La Entidad revisa sus estimaciones de forma continua. No obstante, dada la incertidumbre inherente a las mismas, existe un riesgo importante de que pudieran surgir ajustes significativos en el futuro sobre los valores de los activos y pasivos afectados, de producirse un cambio significativo en las hipótesis, hechos y circunstancias en las que se basan.

Los supuestos clave acerca del futuro, así como otros datos relevantes sobre la estimación de la incertidumbre y los juicios relevantes en la aplicación de las políticas contables en la fecha de cierre del ejercicio, que llevan asociados un riesgo importante de suponer cambios significativos en el valor de los activos o pasivos de próximos ejercicios son los siguientes:

- Amortización de las infraestructuras de alta velocidad: la amortización de los inmovilizados materiales integrados en las infraestructuras ferroviarias de alta velocidad exige la realización de estimaciones para determinar su vida útil, así como la depreciación que sufren por su normal funcionamiento y utilización. La Dirección de la Entidad ha tenido que estimar dicha depreciación en función de la utilización de estas instalaciones durante su vida útil, considerando diferentes hipótesis en cuanto a la evolución de los tráficos ferroviarios en función de la demanda esperada.
- Activos por impuesto diferidos: para determinar el importe de los activos por impuesto diferido a registrar, la Dirección de la Entidad evalúa la probabilidad de disponer de ganancias fiscales futuras así como sus importes y las fechas en que se obtendrían (véase nota 12 (a)).
- Deterioro de valor del inmovilizado no financiero (véase nota 3(b)).
- Provisiones para riesgos y gastos: las provisiones se reconocen cuando es probable que una obligación presente, fruto de sucesos pasados, de lugar a una salida de recursos y el importe de la obligación se puede estimar de forma fiable. La Dirección de la Entidad realiza estimaciones, evaluando toda la información y los hechos relevantes, la probabilidad de ocurrencia de las contingencias y el importe del pasivo a liquidar a futuro.

2.d) Moneda funcional y moneda de presentación

Las cuentas anuales se presentan en miles de euros, que es la moneda funcional y de presentación de la Entidad, redondeadas al millar más cercano.

Cuentas Anuales
31 de diciembre de 2013**(3) Normas de Registro y Valoración****3.a) Inmovilizaciones intangibles**

El inmovilizado intangible, que comprende principalmente aplicaciones informáticas y gastos de investigación y desarrollo, se valora a su coste de adquisición o coste de producción y se presenta neto de su correspondiente amortización acumulada, que se calcula utilizando el método lineal o creciente, en el caso que sean bienes vinculados a líneas de alta velocidad, de acuerdo con los siguientes años de vida útil estimada:

	<u>AÑOS</u>
Gastos de I+D	25
Aplicaciones informáticas	5

Los gastos de investigación y desarrollo se reconocen en el activo de la Entidad como un inmovilizado intangible en el momento en que se cumplen las siguientes condiciones:

- Están individualizados por proyectos y su coste establecido para que pueda ser distribuido en el tiempo.
- Existen motivos fundados del éxito técnico y de la rentabilidad económica del proyecto.

3.b) Inmovilizaciones materiales

Los activos fijos atribuidos a ADIF-AV pueden clasificarse en las siguientes categorías:

- Bienes de dominio público ferroviario: estos activos comprenden las líneas ferroviarias, los terrenos donde están situadas y las instalaciones construidas en la zona de dominio público (artículo 24 de la LSF). Según el artículo 13 de la LSF, la zona de dominio público comprende los terrenos ocupados por las líneas ferroviarias que formen parte de la Red Ferroviaria de Interés General y una franja de terreno de ocho metros a cada lado de la plataforma, existiendo normas especiales en función de la infraestructura relacionada (túneles, puentes, etc.). La mayoría de los activos aportados a ADIF-AV se consideran bienes de dominio público. Para poder ser enajenados, tendría que modificarse previamente la situación legal de dichos activos mediante su desafectación, que se llevaría a cabo previa declaración de innecesariedad acordada por el Consejo de Administración de la Entidad [artículo 16, apartado 1, letra q) y artículo 31 del Real Decreto 1044/2013]. Dicha desafectación determinará la incorporación de los bienes objeto de la misma al patrimonio de la Entidad, como bienes de naturaleza patrimonial (de titularidad privada de la Entidad), pudiendo ser objeto de enajenación o permuta.

Cuentas Anuales
31 de diciembre de 2013

- Activos de titularidad privada: los que no están incluidos en las definiciones legales de dominio público ferroviario. Los activos de titularidad privada de ADIF-AV comprenden estaciones, terminales u otros edificios o instalaciones para servicios de pasajeros, distintos a las líneas ferroviarias y los terrenos tal como se describe anteriormente. No obstante, por lo que se refiere a algunos de estos bienes (estaciones, terminales u otros edificios o instalaciones para servicios vinculados al transporte ferroviario), si su adquisición se efectuó mediante expropiación forzosa, y a pesar de su carácter patrimonial establecido por la Ley y el Reglamento del Sector Ferroviario, por seguridad jurídica se someten al mismo procedimiento de desafectación expresa previsto para los bienes de dominio público, en atención a lo previsto en el artículo 66.2.c) de la Ley 33/2003, de 3 de noviembre, del Patrimonio de las Administraciones Públicas. Finalmente, esta categoría también podría incluir todos los edificios asociados a líneas ferroviarias que han sido cerradas o abandonadas.

- ***Coste del inmovilizado material***

El inmovilizado material se presenta en el balance de situación por su valor de coste minorado en el importe de las amortizaciones y correcciones valorativas por deterioro acumulado. El criterio general utilizado para su valoración es el precio de adquisición o coste de producción, incluyendo materiales, mano de obra directa y gastos incurridos.

Adicionalmente, ADIF-AV incluye en el coste de la infraestructura ferroviaria en curso que requiere un período de tiempo superior a un año para estar en condiciones de explotación, los gastos financieros correspondientes a los préstamos suscritos con el Banco Europeo de Inversiones (B.E.I.) y con otras entidades financieras, destinados a la financiación específica de la construcción de dichos inmovilizados. En aquellos supuestos en los que una línea de alta velocidad se encuentra parcialmente en explotación, la Entidad ha estimado y capitalizado los gastos financieros correspondientes exclusivamente a los tramos en construcción en proporción al coste total de la inversión realizada en la misma.

Durante el ejercicio 2013 han sido capitalizados gastos financieros por importe de 90.674 miles de euros mediante la partida "incorporación al activo de gastos financieros (véase notas 4.c) y 19), de los cuales, fundamentalmente, 17.830 miles de euros han sido incluidos como coste del tramo Barcelona-Figueras de la Línea de Alta Velocidad Madrid-Barcelona-Figueras, 23.899 miles de euros han sido incluidos como coste de la línea Madrid- Castilla la Mancha-Com. Valenciana-Región de Murcia, 17.157 miles de euros han sido incluidos como coste de la Y Vasca de la Línea de Alta Velocidad del País Vasco, 6.059 miles de euros han sido incluidos como coste del tramo Valladolid-Vitoria de la Línea de alta velocidad Madrid-País Vasco/Frontera Francesa y 9.820 miles de euros han sido incluidos en la variante de Pajares de la Línea de alta velocidad Madrid-Asturias.

Cuentas Anuales
31 de diciembre de 2013

Los costes de ampliación, modernización o mejora que representan un aumento de la productividad, capacidad o eficiencia, o un alargamiento de la vida útil de los bienes, se capitalizan como mayor coste de los correspondientes activos. Los gastos de conservación y mantenimiento se cargan a la cuenta de pérdidas y ganancias del ejercicio en que se incurren.

Asimismo, se capitalizan también como un mayor coste de los activos afectados, los fondos destinados a financiar trabajos de conservación y enriquecimiento del Patrimonio Histórico Español, regulados por la Ley 16/1985 y el Real Decreto 111/1986. Según lo establecido en ambas normas, en el presupuesto de cada obra pública, financiada total o parcialmente por el Estado, se incluirá una partida equivalente al 1% de los fondos de aportación estatal para financiar este tipo de trabajos.

Los trabajos que la Entidad realiza para su propio inmovilizado que suponen una mejora o alargamiento de la vida útil son considerados como inversiones y se registran al coste acumulado que resulta de añadir a los costes externos, según facturas de proveedores, los costes internos, determinados en función de los consumos propios de materiales de almacén y el resto de los costes incurridos. La capitalización del coste de producción se realiza a través del epígrafe "Trabajos realizados por la empresa para su activo" de la cuenta de pérdidas y ganancias.

Cuando proceda, el coste inicial del inmovilizado material se corrige cuando surgen diferencias entre el IVA soportado no deducible inicialmente reconocido por la Entidad como coste y el que es finalmente aplicable cuando hay una enmienda a la interpretación de la legislación fiscal o viene determinada por un tribunal o la Administración Tributaria.

La Entidad clasifica las operaciones de adquisición de inmovilizados materiales por permuta consistentes en la adquisición de un inmovilizado material mediante la entrega de activos no monetarios o de una combinación de activos monetarios y no monetarios, en operaciones de permuta comercial o no comercial de acuerdo con los siguientes criterios:

- a)** Tienen la consideración de permutas comerciales aquellas para las que la configuración de los flujos de efectivo del inmovilizado recibido difiere significativamente de la configuración de los flujos del activo entregado o cuando el valor actual de los flujos de efectivo después de impuestos de las actividades afectadas por la operación se ve modificado como consecuencia de la permuta.
- b)** El resto de las permutas se consideran como permutas no comerciales.

Cuando la permuta no tiene carácter comercial, la Entidad valora el activo recibido por el valor neto contable del activo entregado, incrementado, en su caso, por el importe de las contrapartidas monetarias recibidas, con el límite máximo del valor razonable del activo recibido.

Cuentas Anuales
31 de diciembre de 2013

En el caso de las permutas comerciales, el activo recibido se valorará por el valor razonable del activo entregado, incrementado, si procede, en el importe de las contrapartidas monetarias recibidas.

Según lo establecido en la Orden PRE/2443/2013 mencionada en la nota 1, los activos y pasivos transferidos de ADIF a ADIF-AV han sido integrados en ADIF-AV a su valor contable, tal y como estaban contabilizados en ADIF a la fecha de segregación.

Los criterios utilizados para la valoración de la infraestructura ferroviaria hasta 31 de diciembre de 2012 en ADIF y posteriormente por ADIF-AV son los siguientes:

- a)** La realizada por la Entidad incluye tanto el coste de construcción como el de elaboración de informes, planos, proyectos, estudios, asistencias técnicas y vigilancia, etc., que están relacionados directamente con dicha infraestructura; el coste de los estudios complementarios e informes necesarios para el planeamiento y diseño de las líneas; los trabajos realizados para el inmovilizado y el importe del IVA soportado no deducible.
- b)** Otras infraestructuras recibidas del Estado en adscripción se valoraron por un importe igual al que figuraba en las correspondientes actas de subrogación, al precio de adquisición o coste de producción en que ha incurrido el Ministerio de Fomento, de acuerdo con los datos que figuran en su Sistema de Información Contable y en sus registros contables, deducida su amortización acumulada en la fecha de transferencia. No obstante, si con posterioridad a la valoración inicial se ponen de manifiesto modificaciones en los valores incluidos en las correspondientes actas de entrega u otras disposiciones mediante las cuales se transmiten a ADIF-AV infraestructuras ferroviarias o se identifican nuevas inversiones relacionadas con las líneas o tramos previamente adscritos, dichos ajustes se registran en el ejercicio en el que se conocen los nuevos valores y se firman las correspondientes actas rectificativas o se modifican las disposiciones citadas.
- c)** Los bienes cedidos por el Estado a Renfe mediante el Acta de Entrega y Recepción de la Línea de Alta Velocidad Madrid-Sevilla, fueron valorados por el Ministerio de Fomento a su coste de adquisición, deducida su amortización acumulada a 31 de diciembre de 2004, que fue calculada utilizando los criterios de amortización aplicados por Renfe en función del tipo de activo y de la fecha de puesta en funcionamiento.

Cuentas Anuales
31 de diciembre de 2013

- d) Inversiones en curso y en explotación en el Eje Atlántico de Alta Velocidad y en el enlace con el Corredor Mediterráneo que de acuerdo con lo establecido en la disposición adicional segunda del Real Decreto Ley 22/2012 de 20 de julio se asignaron al patrimonio de ADIF sin contraprestación y han sido escindidos al patrimonio de ADIF-AV según la Orden de Segregación. Estos activos, fueron construidos por el Estado con anterioridad a las encomiendas efectuadas a ADIF para la ejecución de ambas infraestructuras, mediante sendas Resoluciones de la Secretaría de Estado de Infraestructuras de fecha 11 de mayo de 2012. Estos bienes y obras en curso se registraron por un importe de 2.476.419 miles de euros que corresponde al precio de adquisición o coste de producción en que incurrió el Ministerio de Fomento, de acuerdo con los datos que figuran en su sistema de información financiera y en sus registros contables, deducida su amortización acumulada en la fecha de transferencia, y que es equivalente al valor razonable de los citados activos dado que se estableció en el marco de los procedimientos de licitación previstos en la legislación aplicable a la Administración General del Estado y es el resultado de un proceso de adjudicación público efectuado entre partes independientes y suficientemente informadas.
- e) Los terrenos y bienes naturales se valoran en función de las cantidades satisfechas en concepto de expropiaciones y por el valor de adscripción en el caso de las expropiaciones que fueron abonadas en su día por el Ministerio de Fomento y en las que se subrogó la Entidad. ADIF-AV no ha determinado el valor por el cual deberán registrarse determinados terrenos por los que discurren ciertas líneas, principalmente la línea Madrid-Sevilla en el trayecto construido por el Ministerio de Fomento, así como aquellos terrenos sobre los que se ubican determinados recintos ferroviarios procedentes de RENFE.

ADIF-AV registra en su inmovilizado tanto las infraestructuras ferroviarias recibidas mediante acta de entrega y/o a través de una norma con rango de Ley, acuerdo del Consejo de Ministros u Orden Ministerial, como las infraestructuras ferroviarias y estaciones que constituyen la red de titularidad del Estado cuya administración ADIF-AV tiene encomendada y que han entrado en servicio, aunque éstas no hayan sido objeto de entrega formal.

- ***Trasposos de inmovilizado en curso***

La Entidad clasifica los activos de obra en curso a inmovilizado según su naturaleza en la fecha en la que las obras se encuentran en condiciones de explotación.

- Amortización del inmovilizado material

Cuentas Anuales
31 de diciembre de 2013

- Amortización de la infraestructura ferroviaria de alta velocidad

La amortización de la infraestructura ferroviaria de alta velocidad, se realiza, con carácter general de forma creciente, en progresión geométrica del 3% anual, de acuerdo con los siguientes años de vida útil estimada:

	Años
Plataforma	
- Movimientos de tierras	100
- Obras de fábrica	100
- Túneles y puentes	100
- Drenajes	25
- Cerramientos	50
Superestructura de vía	30-60
Instalaciones eléctricas	
- Línea aérea de contacto	20
- Elementos soporte de catenaria	60
- Subestaciones eléctricas	60
Instalaciones de señalización, seguridad y comunicaciones	25
Edificios y otras construcciones	50
Material móvil	10-20

- Amortización del resto del inmovilizado material.

El resto de los bienes de inmovilizado material se amortiza siguiendo el método lineal, de acuerdo con los siguientes años de vida útil estimada:

	Años
Edificios y construcciones	50
Elementos de transporte	10 - 30
Otras inmovilizaciones materiales	5 - 40

La Entidad revisa anualmente las vidas útiles de sus activos inmovilizados.

- Deterioro del valor de los activos

En aplicación de la Orden EHA/733/2010 de 25 de marzo, la Entidad ha considerado que los bienes que constituyen su inmovilizado han de clasificarse, básicamente, como activos no generadores de flujos de efectivo, dadas sus características, ya que corresponden a elementos de las infraestructuras ferroviarias incluidas en la Red Ferroviaria de Interés General y se poseen fundamentalmente con la finalidad de generar flujos económicos sociales que benefician a la colectividad, y por tanto, con un objetivo distinto al de generar un rendimiento comercial. Asimismo, en aquellos supuestos en los cuales pudiesen existir dudas sobre si la finalidad principal de poseer un activo es o no la obtención de flujos de efectivo se ha

Cuentas Anuales
31 de diciembre de 2013

aplicado la presunción prevista en la norma segunda de la citada Orden considerando, dados los objetivos generales de la Entidad, que tales activos pertenecen a la categoría de activos no generadores de flujos de efectivo.

La Dirección de la Entidad, de acuerdo con lo previsto en la norma segunda de la mencionada Orden Ministerial evalúa al menos al cierre del ejercicio la existencia de indicios de deterioro de valor en algún inmovilizado material intangible o inversión inmobiliaria, en cuyo caso debería estimar el valor recuperable.

Al evaluar si existe algún indicio relevante de que el activo puede haberse deteriorado, la Entidad tiene en cuenta, entre otras, las siguientes circunstancias:

- Cambios significativos en el entorno tecnológico, regulatorio o legal en los que opera la Entidad acaecidos durante el ejercicio o que se espera se produzcan a corto plazo y que tengan una incidencia negativa sobre la Entidad.
- Disminución significativa del valor de mercado del activo, si éste existe y está disponible, y superior a la esperada por el paso del tiempo o uso normal.
- Evidencia de obsolescencia o deterioro físico del activo.
- Cambios significativos en la forma o en la extensión en que se utiliza el activo acaecidos durante el ejercicio o que se espera se produzcan a corto plazo y que tengan una incidencia negativa sobre la Entidad.
- Existen dudas razonables de que el rendimiento técnico del activo se pueda mantener en el futuro de acuerdo con las previsiones que se tuvieron en cuenta en la fecha de incorporación al patrimonio de la Entidad.
- Interrupción de la construcción del activo antes de su puesta en condiciones de funcionamiento.
- Cese o reducción significativa de la demanda o necesidad de los servicios prestados con el activo. Sin embargo, una mera fluctuación a la baja de la demanda no debe constituir necesariamente un indicio de que se ha producido un deterioro de valor de dichos activos, ya que la demanda o necesidad de estos servicios puede fluctuar a lo largo del tiempo.

En este sentido, la Entidad ha clasificado sus activos en unidades de explotación que permitan evaluar la existencia de indicios de deterioro. Estas unidades son, básicamente, las líneas o ejes ferroviarios de la Red Ferroviaria de Interés General a las que están afectados. A continuación se enumeran las diferentes unidades de explotación consideradas:

Cuentas Anuales
31 de diciembre de 2013

- Línea de Alta Velocidad Madrid - Sevilla y enlace por alta velocidad a Toledo
- Línea de Alta Velocidad Madrid-Zaragoza-Barcelona-Figueras
- Línea de Alta Velocidad Madrid-Segovia-Valladolid-Medina del Campo
- Línea de Alta Velocidad Córdoba-Málaga
- Línea de Alta Velocidad Madrid-Cuenca-Valencia y enlace por alta velocidad con Albacete y Alicante
- Tramo Valencia-Vandellós perteneciente al Corredor Mediterráneo
- Tramo Santiago de Compostela-Vigo del Eje Atlántico de Alta Velocidad

La Entidad, según lo establecido en la norma cuarta de la referida Orden Ministerial reconoce, al menos al cierre del ejercicio, una pérdida por deterioro si el valor contable de las unidades de explotación supera a su importe recuperable, en la fecha de determinación del mismo. A estos efectos se entiende por importe recuperable el mayor importe entre su valor razonable menos los costes de venta y su valor en uso, siendo éste su coste de reposición depreciado.

Una vez registrada dicha corrección valorativa por deterioro o su reversión, se ajustan las amortizaciones de los periodos siguientes considerando el nuevo valor contable. Asimismo, si de las circunstancias específicas de los activos se pone de manifiesto una pérdida de carácter irreversible, ésta se reconoce directamente en la partida de pérdidas procedentes del inmovilizado de la cuenta de pérdidas y ganancias.

3.c) Inversiones inmobiliarias

La Entidad clasifica en este apartado los inmuebles destinados total o parcialmente para obtener rentas, plusvalías o ambas. Los inmuebles que se encuentran en construcción para uso futuro como inversión inmobiliaria, se clasifican como inmovilizado material en curso hasta que están terminados. La Entidad reconoce y valora las inversiones inmobiliarias siguiendo los criterios establecidos para el inmovilizado material.

La amortización de las inversiones inmobiliarias se determina con carácter general siguiendo el método lineal de acuerdo con una vida útil estimada de 50 años.

Los ingresos derivados de contratos de arrendamiento operativo de inmuebles se registran en la cuenta de pérdidas y ganancias en el ejercicio en que se devengan. Las rentas percibidas por anticipado se registran en el pasivo del Balance de Situación como periodificaciones y se imputan a resultados en la vida del contrato suscrito con el arrendatario.

Cuentas Anuales
31 de diciembre de 2013**3.d) Activos financieros**

- Inversiones en el patrimonio de empresas del grupo y asociadas

Incluyen las inversiones en el patrimonio de las empresas sobre las que se tiene control, se tiene control conjunto o se ejerce una influencia significativa. La influencia significativa es el poder de intervenir en las decisiones de política financiera y de explotación de una empresa, sin que suponga la existencia de control o de control conjunto sobre la misma. En la evaluación de la existencia de influencia significativa, se consideran los derechos de voto potenciales ejercitables o convertibles en la fecha de cierre de cada ejercicio, considerando, igualmente, los derechos de voto potenciales poseídos por la Sociedad o por otra empresa.

Las inversiones a largo plazo en el capital de sociedades del grupo y asociadas se valoran inicialmente al coste, que equivaldrá al valor razonable de la contraprestación entregada más los costes de transacción que le sean directamente atribuibles. Tras su reconocimiento inicial, estos activos financieros se valoran a su coste, menos, en su caso, el importe acumulado de las correcciones valorativas por deterioro, que se reconocen cuando existe evidencia de que el valor en libros de una inversión no será recuperable. El importe de la corrección valorativa es la diferencia entre su valor contable y el importe recuperable, entendido éste como el mayor del valor en uso o valor razonable menos los costes de venta. En este sentido, el valor en uso se calcula en función de la participación de la Sociedad en el valor actual de los flujos de efectivo estimados de las actividades ordinarias y de la enajenación final o de los flujos estimados que se espera recibir del reparto de dividendos y de la enajenación final de la inversión. No obstante, y en determinados casos, en la estimación del posible deterioro se toma en consideración el patrimonio neto de la entidad participada corregido por las plusvalías tácitas existentes en la fecha de valoración, que correspondan a elementos identificables en su balance.

No obstante lo anterior, cuando se haya reducido a cero el valor en libros de una inversión, las pérdidas adicionales y el correspondiente pasivo se reconocerán en la medida en que se haya incurrido en obligaciones legales, contractuales, implícitas o tácitas, o bien si ADIF-AV ha efectuado pagos en nombre de dicha sociedad del grupo, multigrupo o asociada.

- Préstamos y partidas a cobrar

En esta categoría se incluyen los créditos por operaciones comerciales y no comerciales cuyos cobros son de cuantía determinada o determinable, que no se negocian en un mercado activo y para los que se estima recuperar todo el valor reconocido por la Entidad, salvo, en su caso, por razones imputables a la solvencia del deudor.

Cuentas Anuales
31 de diciembre de 2013

Estos activos financieros se registran inicialmente por su valor razonable, que, salvo evidencia en contrario, es el precio de la transacción, que equivale al valor razonable de la contraprestación entregada más los costes de transacción que les sean directamente atribuibles. Tras su reconocimiento inicial, estos activos se valoran a su coste amortizado, calculado mediante la utilización del método del "tipo de interés efectivo", que es el tipo de actualización que iguala exactamente el valor inicial de un instrumento financiero a la totalidad de sus flujos de efectivo estimados por todos los conceptos a lo largo de su vida restante. Los intereses devengados se contabilizan en la cuenta de pérdidas y ganancias, aplicando el método citado.

Asimismo, los créditos por operaciones comerciales y no comerciales con vencimiento no superior a un año y que no tienen un tipo de interés contractual, se valoran inicial y posteriormente por su valor nominal, cuando el efecto de no actualizar los flujos de efectivo no es significativo.

Al menos al cierre del ejercicio, la Entidad realiza un "test de deterioro" para estos activos financieros. Se considera que existe evidencia objetiva de deterioro si el valor recuperable del activo financiero es inferior a su valor en libros. Para determinar el valor recuperable la Entidad se basa en general en la experiencia histórica de mora, clasificando los deudores por grupos con características de riesgo similares. Cuando se produce, el registro de este deterioro se imputa en la cuenta de pérdidas y ganancias.

3.e) Pasivos financieros

- Débitos y partidas a pagar

Se incluyen en esta categoría los pasivos financieros que se han originado en la compra de bienes y servicios por operaciones de tráfico de la Entidad o aquellos que sin tener un origen comercial, cumplen los criterios por ser considerados como instrumentos financieros derivados.

Los débitos y partidas a pagar se valoran inicialmente al valor razonable de la contraprestación recibida, ajustada por los costes de la transacción directamente atribuibles. Con posterioridad, dichos pasivos se valoran a su coste amortizado, calculado mediante la utilización del método del "tipo de interés efectivo". Los intereses devengados se contabilizan en la cuenta de pérdidas y ganancias, aplicando el método citado.

No obstante, los pasivos financieros que no tengan un tipo de interés establecido, el importe venza o se espere liquidar en el corto plazo y el efecto de actualizar no sea significativo, se valoran por su valor nominal.

- Contratos de garantía financiera

En el caso de garantías financieras otorgadas a entidades asociadas sin contraprestación, éstas se reconocen inicialmente por su valor razonable (en

Cuentas Anuales
31 de diciembre de 2013

este sentido, se pueden utilizar precios de mercado para contratos de garantía similares) con cargo a la inversión en la entidad asociada, que estará sujeta a los criterios de deterioro aplicables. En ejercicios posteriores el pasivo por la garantía financiera se contabilizará por el mayor de:

- el importe determinado de acuerdo con la política contable de provisiones del apartado i).
 - el importe inicialmente reconocido, menos, cuando proceda, la amortización acumulada reconocida de acuerdo con la política contable de ingresos establecida en el apartado m).
- Confirming

La Entidad tiene contratadas con diversas entidades financieras operaciones de *confirming* para la gestión del pago a los proveedores. Los pasivos comerciales cuya liquidación se encuentra gestionada por las entidades financieras se muestran en el epígrafe "acreedores comerciales y otras cuentas a pagar" del balance hasta el momento en el que se ha producido su liquidación, cancelación o expiración.

3.f) Efectivo y otros activos líquidos equivalentes

Incluye el efectivo en caja, las cuentas corrientes bancarias y los depósitos y adquisiciones temporales de activos que cumplen los siguientes requisitos:

- Son convertibles en efectivo.
- En el momento de su adquisición su vencimiento no era superior a tres meses.
- No están sujetos a un riesgo significativo de cambio de valor.
- Forman parte de la política de gestión normal de tesorería de la Sociedad.

3.g) Subvenciones, donaciones y legados recibidos

En este epígrafe correspondiente al patrimonio neto de la Entidad, se incluyen, básicamente, las subvenciones de capital de carácter no reintegrable concedidas para la construcción de los activos de titularidad de la Entidad, entre las cuales destacan las procedentes de Fondos Europeos (Cohesión, Redes Transeuropeas de Transporte [RTE-T] y el Fondo Europeo de Desarrollo Regional [FEDER]). La Entidad registra dichas subvenciones por el importe concedido, neto de su efecto impositivo, cuando, según lo establecido en la Norma de Registro y Valoración 18 del Plan General de Contabilidad, existe un acuerdo de concesión, se han cumplido las condiciones establecidas para su percepción y no existen dudas razonables sobre su cobro.

Cuentas Anuales
31 de diciembre de 2013

En aplicación de lo indicado en la disposición adicional única de la Orden EHA/733/2010, de 25 de marzo, a los efectos exclusivos de su registro contable, se consideran cumplidas las condiciones establecidas para su concesión cuando en la fecha de formulación de las cuentas anuales se haya ejecutado la actuación, total o parcialmente, cuantificándose en la proporción a la obra ejecutada que se financia.

Adicionalmente, recoge las subvenciones en especie recibidas del Estado por la entrega sin contraprestación de determinadas líneas ferroviarias en explotación o en construcción.

En este sentido y según las correspondientes actas de subrogación, la Dirección de la Entidad, de acuerdo con la respuesta de la Subdirección General de Planificación y Dirección de la Contabilidad de la IGAE, de fecha 22 de abril de 2013 a la consulta realizada por la Intervención Delegada en ADIF respecto a la aplicación contable del Real Decreto Ley 22/2012 de 20 de julio, ha considerado la asignación a ADIF-AV de los bienes terminados y en curso correspondientes a la conexión del Corredor mediterráneo con la línea de Alta Velocidad Madrid-Barcelona-Frontera Francesa y el tramo A Coruña-Vigo del Eje Atlántico de Alta Velocidad como una transferencia a título gratuito de elementos patrimoniales afectos a la realización de una actividad de interés general. La LSF establece en el apartado 2 de su artículo 19 que la administración de infraestructuras ferroviarias es un servicio de interés general y esencial para la comunidad.

Como consecuencia de lo anterior, y en aplicación de lo previsto en la Norma de Registro y valoración 18, así como de acuerdo con lo establecido en el apartado 1 de la norma Sexta de la Orden EHA/733/2010, de 25 de marzo, la Entidad reconoció una subvención de capital por importe de 2.476.419 miles de euros, correspondiente al valor razonable de los bienes recibidos calculado como el coste de reposición depreciado de los mismos según lo indicado en la Orden EHA antes citada (véase nota 3.b)). Esta subvención se imputará a ingresos de cada ejercicio en proporción a la amortización de los elementos patrimoniales recibidos.

De la misma forma y en relación a las obras entregadas por el Estado a ADIF-AV en 2013, en virtud de la aplicación del Real Decreto-ley 4/2013 de 22 de febrero, la Entidad ha reconocido una subvención por el valor de las citadas obras recibidas sin contraprestación (véase nota 1).

La Entidad registra en la cuenta "Deudas transformables en subvenciones" del epígrafe "Otros pasivos financieros" del Balance de Situación las cantidades cobradas para las cuales todavía no se han cumplido todas las condiciones enumeradas en el párrafo anterior.

La Entidad sigue el criterio de registrar estas subvenciones como ingresos de explotación por imputación de subvenciones de inmovilizado no financiero, en proporción a la depreciación efectiva experimentada durante el ejercicio por los activos financiados con dichas subvenciones.

Cuentas Anuales
31 de diciembre de 2013**3.h) Pasivos por retribuciones a largo plazo al personal**

La Entidad clasifica sus compromisos por retribuciones a largo plazo con el personal dependiendo de su naturaleza, en planes de aportación definida y en planes de prestación definida. Son de aportación definida aquellos planes en los que la Entidad se compromete a realizar contribuciones de carácter predeterminado a una entidad separada, y siempre que no tenga la obligación legal, contractual o implícita de realizar contribuciones adicionales si la entidad separada no pudiera atender los compromisos asumidos. Los planes que no tengan el carácter de aportación definida se consideran de prestación definida.

- Planes por prestación definida

Los compromisos a largo plazo de prestación definida se reconocen por el valor actual de las retribuciones comprometidas, que se estima mediante la utilización de métodos actuariales de cálculo y de hipótesis financieras y actuariales insesgadas y compatibles entre sí.

La Entidad registra las dotaciones a estas provisiones a medida que los empleados prestan sus servicios. El importe de las dotaciones devengadas se registra como un gasto por retribuciones en la cuenta de pérdidas y ganancias y como un pasivo, una vez deducidas las cantidades ya pagadas.

Las variaciones en el cálculo del valor actual de estas retribuciones como consecuencia de pérdidas y ganancias actuariales se imputarán en el ejercicio en que surjan directamente en el patrimonio neto, reconociéndose como reservas.

- Planes de aportación definida

Las contribuciones a realizar por retribuciones de aportación a largo plazo darán lugar al reconocimiento de un pasivo, en su caso, por el importe de las contribuciones devengadas y no pagadas al cierre del ejercicio.

Asimismo, las obligaciones devengadas como consecuencia de variaciones en las hipótesis actuariales que sirvieron de base para la determinación de las contribuciones realizadas por la Entidad, se registran en el ejercicio en que surgen con cargo directamente a patrimonio neto, reconociéndose como reservas.

3.i) Provisiones

La Entidad reconoce como provisiones aquellas obligaciones actuales surgidas como consecuencia de sucesos pasados, cuya cancelación es probable que origine una salida de recursos, pero que resultan indeterminadas en cuanto a su importe o fecha de cancelación.

Cuentas Anuales
31 de diciembre de 2013

Las cuentas anuales recogen todas aquellas obligaciones a las que se refiere el párrafo anterior, siempre que se estime que la probabilidad de tener que atender la referida obligación es mayor que la probabilidad de no tener que liquidarla.

Las provisiones se valoran por el valor actual de la mejor estimación posible del importe necesario para cancelar o transferir la obligación, teniendo en cuenta la información disponible sobre el suceso y sus consecuencias, y registrando los ajustes que surjan por la actualización de dichas provisiones como un gasto financiero conforme se van devengando. Cuando se trata de provisiones con vencimiento inferior o igual a un año, y el efecto financiero no es significativo, no se lleva a cabo ningún tipo de descuento. Las provisiones se revisan a la fecha de cierre de cada ejercicio y son ajustadas con el objetivo de reflejar la mejor estimación actual del pasivo correspondiente en cada momento.

3.j) Clasificación de los activos y pasivos entre corrientes y no corrientes

Los activos y pasivos se presentan en el balance clasificados en corrientes y no corrientes. A estos efectos, se clasifican como corrientes aquellos activos y pasivos que están vinculados al ciclo normal de explotación de la Entidad, el cual es inferior a un año y que se esperan recuperar, consumir o liquidar en un plazo igual o inferior a doce meses, contado a partir de la fecha del balance de situación.

3.k) Saldos y transacciones en moneda extranjera

Las transacciones en moneda extranjera se registran al tipo de cambio vigente a la fecha de la operación.

Los préstamos en moneda extranjera se reflejan en el balance de situación al tipo de cambio en vigor a la fecha del balance y las diferencias de cambio se registran en la cuenta de pérdidas y ganancias en el momento en que se producen.

3.l) Impuesto sobre beneficios

El gasto o ingreso por el impuesto sobre beneficios comprende tanto el impuesto corriente como el impuesto diferido.

Los activos o pasivos por impuesto sobre beneficios corriente, se valoran por las cantidades que se espera pagar o recuperar de las autoridades fiscales, utilizando la normativa y tipos impositivos vigentes o aprobados y pendientes de publicación en la fecha de cierre del ejercicio.

El impuesto sobre beneficios corriente o diferido se reconoce en resultados, salvo que surja de una transacción o suceso económico que se ha reconocido en el mismo ejercicio o en otro diferente, contra patrimonio neto o de una combinación de negocios.

Cuentas Anuales
31 de diciembre de 2013(i) Reconocimiento de diferencias temporarias imponibles

Las diferencias temporarias imponibles se reconocen en todos los casos excepto que surjan del reconocimiento inicial del fondo de comercio o de un activo o pasivo en una transacción que no es una combinación de negocios y en la fecha de la transacción no afecta ni al resultado contable ni a la base imponible fiscal.

(ii) Reconocimiento de diferencias temporarias deducibles

Las diferencias temporarias deducibles se reconocen siempre que resulte probable que existan bases imponibles positivas futuras suficientes para su compensación excepto en aquellos casos en los que las diferencias surjan del reconocimiento inicial de activos o pasivos en una transacción que no es una combinación de negocios y en la fecha de la transacción no afecta ni al resultado contable ni a la base imponible fiscal.

Las oportunidades de planificación fiscal sólo se consideran en la evaluación de la recuperación de los activos por impuesto diferido, si la Entidad tiene la intención de adoptarlas o es probable que las vaya a adoptar.

(iii) Valoración

Los activos y pasivos por impuestos diferido se valoran por los tipos impositivos que vayan a ser de aplicación en los ejercicios en los que se espera realizar los activos o pagar los pasivos, a partir de la normativa y tipos que están vigentes o aprobados y pendientes de publicación y una vez consideradas las consecuencias fiscales que se derivarán de la forma en que la Entidad espera recuperar los activos o liquidar los pasivos.

(iv) Compensación y clasificación

Los activos y pasivos por impuesto diferido se reconocen en balance como activos o pasivos no corrientes, independientemente de la fecha esperada de realización o liquidación.

3.m) Contabilización de ingresos y gastos

Los ingresos y gastos se registran contablemente en función del criterio del devengo, es decir, cuando se produce la corriente real de bienes y servicios que los mismos representan, con independencia del momento en que se produzca la corriente monetaria o financiera derivada de ellos.

Los ingresos se valoran por el valor razonable de la contrapartida recibida o por recibir, deduciendo, en su caso, los intereses incorporados al nominal de los créditos. No obstante, la Entidad incluye los intereses incorporados a los créditos comerciales con vencimiento no superior a un año que no tienen un tipo de interés

Cuentas Anuales
31 de diciembre de 2013

contractual, cuando el efecto de no actualizar los flujos de efectivo no es significativo.

En el ejercicio 2013 los ingresos y gastos reconocidos por la Entidad son los atribuidos a la misma en función de los activos y pasivos asociados a la rama de actividad escindida. Asimismo la cuenta de pérdidas y ganancias refleja el impacto de los convenios firmados entre ADIF-AV y ADIF por los que ambas entidades se encomiendan entre otros, la gestión de la capacidad de la infraestructura así como la gestión de los sistemas de control de circulación y seguridad, tal y como se detallan en el apartado 3.p) siguiente.

3.n) Transacciones con partes vinculadas

Las transacciones con partes vinculadas, salvo aquéllas relacionadas con fusiones, escisiones y aportaciones no dinerarias de negocios, se reconocen por el valor razonable de la contraprestación entregada o recibida. La diferencia entre dicho valor y el importe acordado, se registra de acuerdo con la sustancia económica subyacente.

3.ñ) Arrendamientos

Los contratos de arrendamiento, que a su inicio transfieran a la sociedad sustancialmente todos los riesgos inherentes a la propiedad de los activos, se clasificaran como arrendamientos financieros y en caso contrario se clasifican como arrendamientos operativos. Los contratos de arrendamiento vigentes durante 2013, todos ellos clasificados como arrendamientos operativos, consisten principalmente en el alquiler de vehículos y de las oficinas administrativas.

3.o) Criterios de segregación

Tal y como se indica anteriormente, posterior a la entrada en vigor del Real Decreto-ley 15/2013, el 27 de diciembre por el que se crea la entidad pública empresarial ADIF-AV, se publica la Orden PRE/2443/2013, por la que se determinan detalladamente los activos y pasivos de ADIF que pasan a ser titularidad de ADIF-AV. La integración de dichos activos y pasivos en el patrimonio de ADIF-AV se efectúa y registra según el valor contable de los mismos en ADIF, y los efectos de la escisión se retrotraen contablemente al 1 de enero de 2013, tal y como se establece en dicha Orden y en el Real Decreto-ley. El balance de escisión a 1 de enero de 2013 se muestra al final de este apartado.

La citada orden indica los criterios generales para la asignación de bienes, derechos y obligaciones de ADIF a ADIF-AV, siendo los principales los siguientes:

Cuentas Anuales
31 de diciembre de 2013*I. Encomiendas de administración y construcción de líneas de alta velocidad:*

ADIF-AV se subrogará en la posición de ADIF en relación con las encomiendas que fueron otorgadas a dicha entidad para la administración o construcción de líneas ferroviarias y que se enumeran en la nota 4.

II. Inmovilizado material, intangible e inversiones inmobiliarias en explotación:

Se asignan a ADIF-AV los siguientes bienes y derechos del inmovilizado material e intangible en explotación de ADIF:

- Todos los bienes de dominio público o patrimonial que configuran las líneas ferroviarias en explotación que se enumeran a continuación:

- Línea de Alta Velocidad Madrid - Sevilla y enlace por alta velocidad a Toledo.
- Línea de Alta Velocidad Madrid-Zaragoza-Barcelona-Figueras.
- Línea de Alta Velocidad Madrid-Segovia-Valladolid-Medina del Campo
- Línea de Alta Velocidad Córdoba-Málaga.
- Línea de Alta Velocidad Madrid-Cuenca-Valencia y enlace por alta velocidad con Albacete y Alicante.
- Tramo Valencia-Vandellós perteneciente al Corredor Mediterráneo. (*)
- Tramo Santiago de Compostela-Vigo del Eje Atlántico de Alta Velocidad. (*)

(*) Tramo entregado por el Estado en virtud del Real Decreto Ley 4/2013, de 22 de febrero.

Entre dichos bienes se incluyen los terrenos, la obra civil, la vía, las instalaciones vinculadas a la seguridad, al control del tráfico, a las telecomunicaciones, a la electrificación, a la señalización, a la transformación y el transporte de la energía eléctrica y los edificios técnicos anexos, las estaciones asociadas y los bienes inmuebles anexos tales como aparcamientos, etc., así como el resto de terrenos expropiados y/o vinculados a dichas líneas.

- Los activos que configuran la red de fibra óptica y aquellos que se consideran necesarios para su explotación. No obstante, considerando que una parte de los referidos activos es imprescindible para la explotación del servicio ferroviario en las líneas administradas por ADIF se reconoce a ésta un derecho de uso sin contraprestación y por tiempo ilimitado.
- Los activos necesarios para el suministro de energía eléctrica a operadores.
- Todos los elementos del inmovilizado material e intangible asignados a la construcción y coordinación de Alta Velocidad, y telecomunicaciones.

Cuentas Anuales
31 de diciembre de 2013

- El edificio de uso administrativo, sus instalaciones complementarias y sus elementos dotacionales situado en Paseo del Rey, número 32, de Madrid.

a) Inmovilizado en curso y anticipos:

Se asigna a ADIF-AV la titularidad de los siguientes elementos del inmovilizado en curso y anticipos de ADIF:

- Los correspondientes a los activos que le han sido asignados según se detalla en el apartado anterior.
- Los anticipos de inmovilizado correspondientes a la entrega de suelos a cambio de la futura recepción de obra ferroviaria vinculados a inversiones en infraestructuras asignadas a alta velocidad, según los siguientes porcentajes calculados sobre el total asignado a ADIF: 10% del valor de las obras del proyecto Obras Red Arterial Ferroviaria Zaragoza, 50% del valor de las obras del proyecto Obras derivadas de la RAF de Valladolid y 100% del valor de las obras del proyecto Desarrollo Obras derivadas de la Raf de Valencia.

b) Inmuebles arrendados por ADIF:

Se atribuyen a ADIF-AV las instalaciones y equipamientos del inmueble de oficinas sito en la calle Titán, de Madrid. ADIF-AV se subroga en el contrato de arrendamiento suscrito con ADIF.

c) Espacios compartidos:

ADIF-AV continuará ocupando los espacios que en la actualidad se utilizan para la rama de actividad escindida, mientras que ADIF continuará ocupando los espacios necesarios para la realización de su actividad en los inmuebles cuya titularidad se atribuye a ADIF-AV mediante la Orden. Para regular esta situación se han suscrito los correspondientes contratos de arrendamiento entre las partes.

d) Derecho de uso:

En consonancia con el apartado II. anterior, las estaciones de Sevilla Santa Justa y Córdoba han sido traspasados a ADIF-AV, si bien se reconoce un derecho de uso sin contraprestación por una superficie de 1.573 m² a ADIF en la estación de Sevilla Santa Justa y de 337 m² en la estación de Córdoba Central, equivalente al espacio ocupado por el puesto de mando utilizado para regular la circulación de las líneas administradas por ADIF a partir de la entrada en vigor del Real Decreto-ley 15/2013, mientras no se reponga dicha instalación en suelo de titularidad de ADIF. Estos derechos de uso reconocidos se registrarán como un inmovilizado intangible en ADIF y se valorará por el valor contable neto de amortizaciones del edificio afectado en proporción al espacio ocupado en relación con la superficie total del inmueble.

Cuentas Anuales
31 de diciembre de 2013

ADIF asume la obligación de satisfacer a ADIF-AV el coste de los servicios y suministros vinculados al uso de esos espacios, así como, en su caso, la parte que le corresponda de los tributos en función de la superficie ocupada. ADIF-AV asume la obligación de no realizar obra alguna en dichas estaciones que pudiera afectar a la operatividad de esos puestos de mando, sin la previa autorización de ADIF.

e) Subrogación en las obligaciones:

En relación a los derechos de uso reconocidos a la entidad pública empresarial Renfe-Operadora en inmuebles de titularidad de ADIF por la Orden FOM 2909/ 2006 de 19 de septiembre, así como a la obligación por parte de ADIF de reponer dichos espacios por un total de 20.947,76 m², la citada Orden asigna a ADIF-AV la provisión por deterioro del inmovilizado por un total de 4.514 miles de euros y la provisión destinada a cubrir la reposición de estos espacios por un importe de 21.952 miles de euros, que fueron constituidas por ADIF al amparo de lo previsto en la Orden FOM/2909/2006.

f) «Operación Chamartín»:

En el caso de que los bienes inmuebles asignados a ADIF-AV se encontrasen a la fecha de entrada en vigor de la mencionada Orden afectados por operaciones urbanísticas previstas en contratos o convenios suscritos por ADIF, ADIF-AV se subrogará respecto a los referidos bienes en los derechos y obligaciones. En el caso de la operación urbanístico-ferroviaria «Operación Chamartín», los derechos y obligaciones que se derivan para ADIF del contrato suscrito entre ADIF, Renfe-Operadora y «Desarrollo Urbanístico Chamartín, S.A.» el 23 de junio de 2009, se distribuirán entre ADIF-AV y ADIF en razón de la superficie que finalmente se delimite entre ambas entidades y en función de los precios por metro cuadrado establecidos en ese contrato.

g) Bienes de dominio público y patrimoniales:

Se asignan a ADIF-AV, todos los bienes de dominio público o patrimoniales que configuran las líneas y tramos ferroviarios de la red de titularidad del Estado que pasaron a ser de titularidad de ADIF a partir de la entrada en vigor del Real Decreto-ley 4/2013, de 22 de febrero, y corresponden a infraestructuras de altas prestaciones o necesarias para el desarrollo de la red de alta velocidad (tramo Valencia-Vandellós perteneciente al Corredor Mediterráneo mencionado anteriormente), así como las subvenciones de capital asociadas a dicha entrega.

III. Inversiones inmobiliarias:

Se atribuyen a ADIF-AV las inversiones inmobiliarias correspondientes a Centros Comerciales VIALIAS o a instalaciones hoteleras ubicadas en las estaciones que pasan a ser asignadas a ADIF-AV.

Cuentas Anuales
31 de diciembre de 2013*IV. Activos de ADIF en arrendamiento:*

ADIF-AV se subroga en todos los contratos de arrendamiento suscritos por ADIF y correspondientes a inmuebles, espacios o activos en general que hayan sido asignados a la nueva entidad pública empresarial ADIF-AV.

V. Inversiones en empresas del grupo y asociadas y participaciones en otras sociedades y entidades:

- Se asignan a ADIF-AV las participaciones en sociedades o entidades cuyo objeto está vinculado con las funciones y competencias atribuidas a la rama de actividad escindida, así como las correcciones valorativas, por el porcentaje que representa dicha participación con respecto al capital, tal y como se indica en la mencionada Orden. Asimismo se asignan a ADIF-AV los créditos concedidos a empresas del grupo y asociadas en proporción a su participación en el capital de la entidad, así como los intereses devengados.
- ADIF-AV se subroga como patrono en la Fundación de los Ferrocarriles Españoles, asumiendo el 50 % de las obligaciones y derechos derivados de esta condición que correspondían a ADIF.

VI. Efectivo y otros activos líquidos equivalentes:

Se atribuyen a ADIF-AV el 45,63 por ciento de los saldos recogidos en este apartado a 1 de enero de 2013. Para el cálculo del citado porcentaje se han tenido en cuenta los compromisos financieros de ADIF y ADIF-AV en los meses de enero y febrero de dicho año por los conceptos de pagos de personal (salario, IRPF y Seguridad Social) y pagos del servicio financiero de la deuda (amortizaciones de préstamos e intereses).

VII. Fondos propios:

A 1 de enero de 2013, se determinan por diferencia entre el activo total y el pasivo exigible y las subvenciones, donaciones y legados atribuidos a ADIF-AV, de acuerdo con los criterios generales de asignación de bienes, derechos y obligaciones establecidos en la Orden.

VIII. Subvenciones, donaciones y legados recibidos:

Se asignarán a ADIF-AV las subvenciones concedidas que financian inmovilizados terminados y en curso atribuidos a dicha Entidad.

También se asignarán a ADIF-AV los importes registrados como pasivos por impuesto diferido correspondientes a las subvenciones concedidas atribuidas a dicha entidad.

Cuentas Anuales
31 de diciembre de 2013

IX. Resto de activos y pasivos, contingentes y no contingentes, avales recibidos/concedidos así como cartas de garantía:

Se asignan a ADIF-AV en función de los activos atribuidos a dicha entidad, vinculados con la rama de actividad escindida. En el caso de activos y pasivos relacionados con el personal, la distribución se realiza en base a los empleados asignados a la nueva entidad pública empresarial ADIF-AV.

En aquellos supuestos en que existan derechos de cobro/obligaciones con terceros que impliquen servicios prestados de/a las dos entidades públicas, la entidad que asuma el saldo a cobrar/pagar al tercero registrará un derecho de cobro o una obligación de pago correspondientemente frente a la otra entidad.

Asimismo, si con carácter excepcional no pudiese determinarse el origen de una contingencia, ésta será atribuida al 50% entre ADIF y ADIF-AV.

ADIF-AV asume las obligaciones garantizadas por ADIF mediante cartas de compromiso emitidas a favor de diversas empresas asociadas en proporción a la participación en su capital atribuida en la Orden PRE/2443 citada (ver nota 23).

De acuerdo con el Real Decreto 15/2013 y la Orden PRE/2443/2013 ADIF ha comunicado a las distintas entidades financieras así como proveedores y acreedores el cambio de titularidad de las deudas asignadas a ADIF-AV.

X. Bienes, derechos y obligaciones de ADIF:

Todos los bienes, derechos y obligaciones de los cuales era titular ADIF y no han sido atribuidos a la nueva entidad empresarial ADIF-AV mediante la presente Orden PRE/2443/2013 continúan formando parte del patrimonio de ADIF a 1 de enero de 2013.

Los activos netos de ADIF-AV a 1 de enero de 2013 (miles de euros) eran los siguientes:

	Saldo a 1/1/2013
Activo	38.114.500
Total activos no corrientes	37.552.261
Inmovilizado intangible	9.541
Inmovilizado material	36.998.866
Inversiones inmobiliarias	213.411
Inversiones en empresas del grupo y asociadas a largo plazo	8.496
Inversiones a largo plazo	321.947
Total activos corrientes	562.239
Cientes por ventas y prestaciones de servicios	518.167
Efectivo y otros activos líquidos equivalentes	44.072

Cuentas Anuales
31 de diciembre de 2013

Pasivo	(16.033.065)
Pasivos no corrientes	(14.643.616)
Provisiones a largo plazo	(49.868)
Deudas con entidades de crédito a largo plazo	(11.210.339)
Pasivos por impuesto diferido	(3.302.004)
Periodificaciones a largo plazo	(81.405)
Pasivos corrientes	(1.389.449)
Provisiones a corto plazo	(152.143)
Deudas con entidades de crédito a corto plazo	(1.079.852)
Deudas a corto plazo con empresas del grupo y asociadas	(14.613)
Acreedores comerciales y otras cuentas a pagar	(142.841)
Total activos netos	<u>22.081.435</u>
El desglose es el siguiente:	
Aportaciones patrimoniales	14.376.758
Subvenciones, donaciones y legados recibidos de fondos Europeos y	6.472.643
Subvenciones, donaciones y legados recibidos a través del RD22/2012	1.232.034
	22.081.435

(4) Inmovilizaciones Materiales, Intangibles e Inversiones Inmobiliarias

El detalle de los saldos y movimientos de los ejercicios 2013 en las diferentes cuentas del inmovilizado material e inversiones inmobiliarias y de su correspondiente amortización acumulada se muestra en el Anexo I.

ADIF-AV tiene encomendadas, por acuerdo del Consejo de Ministros o Resoluciones de la Secretaría de Estado de Planificación e Infraestructuras:

- La construcción y administración de la línea ferroviaria de alta velocidad Madrid-Zaragoza-Barcelona-Frontera Francesa. Se excluye de la encomienda anterior el subtramo Figueras-Frontera Francesa, por integrarse éste en el tramo Figueras- Perpiñan en virtud del Acuerdo entre los Gobiernos del Reino de España y la República Francesa suscrito con fecha 10 de octubre de 1995 (Acuerdo de 9/04/99).
- La construcción del nuevo acceso ferroviario Norte-Noroeste: Madrid-Segovia-Valladolid/Medina del Campo.
- La construcción y administración del nuevo acceso ferroviario Córdoba-Málaga.
- La construcción y administración del nuevo acceso ferroviario de alta velocidad de Levante: Madrid-Castilla La Mancha-Comunidad Valenciana-Región de Murcia.
- La construcción y administración de la Línea de Alta Velocidad León-Asturias, tramo La Robla-Pola de Lena (Variante de Pajares), del corredor Norte/Noroeste.

Cuentas Anuales
31 de diciembre de 2013

- La construcción y administración del nuevo acceso de Alta Velocidad a Toledo.
- La construcción y administración de la Línea de Alta Velocidad del País Vasco, del Corredor Norte/Noroeste.
- La construcción y administración del Tramo Navalmoral de la Mata-Cáceres, de la Línea de Alta Velocidad Madrid-Cáceres/Mérida-Badajoz del corredor de Extremadura.
- La construcción y administración del Tramo entre Almería y el límite con la Región de Murcia, de la Línea de Alta Velocidad Murcia-Almería, del Corredor Mediterráneo.
- La ejecución de las obras de construcción de la Línea de Alta Velocidad Bobadilla - Granada, incluida la plataforma y vía.
- La redacción y ejecución de los proyectos básicos y de construcción de la Línea A.V. Madrid-Asturias. Tramo: Venta de Baños-León-Asturias (excluida la Variante de Pajares) (Resolución del 28/12/06).
- La redacción y ejecución de los proyectos básicos y de construcción de la Línea A.V. Madrid-País Vasco/Frontera Francesa. Tramo: Valladolid-Burgos-Vitoria. (Resolución del 28/12/06).
- La redacción y ejecución de los proyectos básicos y de construcción de la Línea A.V. Corredor Mediterráneo. Tramo: Límite de la Región de Murcia-Murcia. (Resolución del 28/12/06).
- La redacción y ejecución de los proyectos básicos y de construcción de la Línea A.V. Madrid-Extremadura/Frontera Portuguesa. Tramo: Cáceres-Mérida-Badajoz. (Resolución del 28/12/06).
- La construcción del tramo Olmedo-Medina-Zamora-Puebla de Sanabria-Lubián-Ourense, de la línea de alta velocidad Madrid-Galicia, del corredor Norte/Noroeste (Resolución de 4 de diciembre de 2009).
- La construcción del tramo Castejón-comarca de Pamplona, de la línea de alta velocidad Zaragoza-Pamplona en el territorio de Navarra (Resolución de 30 de marzo de 2010).
- La construcción de la conexión del corredor mediterráneo con la línea de alta velocidad Madrid-Barcelona-Frontera francesa: Vandellós-Área de Tarragona (Resolución de 11 de mayo de 2012).
- La construcción de la sección Santiago de Compostela-Vigo del tramo A Coruña-Vigo del Eje Atlántico de Alta Velocidad (Resolución de 11 de mayo de 2012).

Cuentas Anuales
31 de diciembre de 2013

4.a) Inmovilizado material en explotación

Corresponde al coste bruto de las inversiones de alta velocidad de titularidad de ADIF-AV a 31 de diciembre de 2013, así como de los restantes activos inmovilizados que forman parte del patrimonio de la Entidad. Se adjunta detalle con la descomposición de los importes brutos al cierre del ejercicio:

	2013 Miles de euros				Total
	Terrenos y Bienes Naturales	Edificios y otras construcciones	Instalaciones de la Vía y otras instalaciones técnicas	Elementos de tte y otro inmovilizado Material	
Madrid-Sevilla	23.917	444.553	2.482.166	10.647	2.961.283
Madrid - Barcelona	747.579	620.591	10.047.046	6.663	11.421.879
Córdoba-Málaga	136.857	65.821	2.213.096	1.913	2.417.687
Madrid-Valladolid	238.679	62.304	3.754.071	591	4.055.645
Madrid-Levante	744.789	148.318	6.794.153	585	7.687.845
Otros	175.443	94.368	439.237	17.223	726.271
	2.067.264	1.435.955	25.729.769	37.622	29.270.610

En virtud del Real Decreto ley 4/2013 de 22 de febrero, la Administración General del Estado ha entregado durante 2013 a ADIF o ADIF-AV, en su caso, las infraestructuras ferroviarias que hasta dicha fecha eran de su titularidad. Del total de las infraestructuras ferroviarias recibidas por ADIF en 2013, han pasado a ser de titularidad de ADIF-AV entre otras, las correspondientes a la adaptación a ancho UIC del Corredor Mediterráneo, tramo Valencia-Vandellós y el tramo Santiago de Compostela-Vigo del eje atlántico de alta velocidad adicional a la entrega realizada en 2012 sobre el mismo tramo. Dichas obras han sido valoradas siguiendo el criterio indicado en el artículo 34 del citado Real Decreto-ley, identificando los valores de adquisición registrados por la Administración General del Estado deduciendo su amortización acumulada hasta la fecha de entrega, calculada utilizando los criterios de amortización aplicados por ADIF-AV en función del tipo de activo y de la fecha de puesta en funcionamiento, según el siguiente cuadro:

	Miles de euros
Edificios y Otras Construcciones	17.386
Terrenos y Bienes Naturales	57.248
Total Edificios y Terrenos	74.634
Amortización acumulada Edificios y otras construcciones	(2.377)
Total Valor Neto Contable de Edificios y otras construcciones	72.257
Instalaciones de la vía y otras instalaciones técnicas	841.832
Amortización acumulada Instalaciones de la vía y otras instalaciones técnicas	(214.886)
Total Valor Neto Contable de Instalaciones de la vía y otras Instalaciones técnicas	626.946
Obra en curso	265
Total	699.468

Cuentas Anuales
31 de diciembre de 2013

Este importe, incluido en las altas del Anexo I, recoge obra realizada por ADIF por importe de 61,025 miles de euros, obra realizada por el Ministerio de Fomento por importe de 611,293 miles de euros y otras obras realizadas por Renfe antes de 2004 por importe de 27,150 miles de euros.

4.b) Obra en curso

El detalle de la obra en curso a 31 de diciembre de 2013 se muestra en el cuadro adjunto:

	Miles de euros
	<u>2013</u>
Madrid-Zaragoza-Barcelona-Frontera francesa	130.605
Madrid-Segovia-Valladolid/Medina del Campo	18.291
Córdoba -Málaga - Granada	4.958
Madrid-Castilla la Mancha-Com. Valenciana - Región de Murcia	1.798.865
Madrid - Sevilla y Ramal a Toledo	317
L.A.V. Bobadilla - Granada	883.850
L.A.V. León - Asturias	2.511.883
L.A.V. País Vasco	1.021.915
L.A.V. Murcia - Almería	526.274
L.A.V. Madrid - Cáceres Tramo Navalmoral de la Mata - Cáceres	372.979
Zaragoza-Pamplona. Tramo Castejón-Comarca de Pamplona	64
Palencia - León - Asturias	624.209
L.A.V. Madrid - Extremadura - Frontera Portuguesa	256.638
Valladolid - Burgos - Vitoria	660.062
Madrid Atocha - Madrid Chamartín	587.600
L.A.V. Pulpi - Murcia	69.812
Otras Inversiones en A.V.	106.435
L.A.V. Galicia (Olmedo - Lubian)	125.530
Eje Atlántico de Alta Velocidad	1.703.794
L.A.V. Galicia (Lubian - Ourense)	611.700
Otras inversiones	56.577
Enlace Corredor del Mediterráneo Área Tarragona	338.893
<u>Subtotal</u>	<u>12.354.674</u>
Otras inversiones	56.577
<u>TOTAL</u>	<u>12.411.251</u>

En los saldos de obra en curso a 31 de diciembre de 2013 se incluyen 159.702 miles de euros en concepto de anticipo de proveedores de inmovilizado y anticipos por futura entrega de obra ferroviaria e inmuebles derivados de convenios suscritos por la Entidad con sociedades asociadas. De este importe, 20.385 miles de euros corresponden a anticipos por futura entrega de obra ferroviaria derivados de convenios suscritos por la Entidad con sus asociadas, según el siguiente desglose al 31 de diciembre de 2013:

Cuentas Anuales
31 de diciembre de 2013

	Miles de euros 2013
Valencia Parque Central Alta Velocidad 2003, S.A.	77
Valladolid Alta Velocidad 2003, S.A.	1.529
Zaragoza Alta Velocidad 2002, S.A.	18.779
<u>TOTAL PARTICIPADAS</u>	<u>20.385</u>

De acuerdo con los mismos procedimientos que sigue el Estado con sus inmuebles y obras de infraestructura, ADIF-AV sigue el criterio de no suscribir seguros sobre estos activos, a excepción de los que cubren los riesgos extraordinarios de la infraestructura, excluyendo de esta cobertura las estaciones, túneles, puentes y resto de edificios.

Por otro lado, ADIF-AV, al igual que el Estado, no ha inscrito sus inmuebles y obras de infraestructura en el Registro de la Propiedad, a excepción de las viviendas y locales.

Al cierre del ejercicio 2013 la Entidad tiene compromisos firmes con terceros para la realización futura de inversiones por valor de 3.193.521 miles de euros, cifra sin incluir IVA.

4.c) Gastos financieros capitalizados

Durante el ejercicio 2013, la Entidad ha capitalizado un importe total de 90.674 miles de euros de gastos financieros, correspondientes al coste de los préstamos suscritos con el BEI u otras entidades para financiar, básicamente la construcción de diversas líneas de alta velocidad. De este importe corresponden entre otros, a la Línea de Levante un total de 23.899 de euros; al tramo Barcelona-Figueras de la Línea Madrid - Barcelona - Frontera Francesa, un total de 17.830 miles de euros; 17.157 miles de euros reflejaban el coste de la red ferroviaria de alta velocidad del País Vasco, denominada "Y Vasca"; 6.059 miles de euros representaban el coste del tramo Valladolid-Vitoria de la línea de alta velocidad Madrid-País Vasco/Frontera francesa, y 9.820 miles de euros reflejaban la Variante de Pajares de la Línea de Alta Velocidad Madrid-Asturias (véase nota 19).

4.d) Bienes totalmente amortizados

El detalle del coste de los elementos del inmovilizado material, intangible e inversiones inmobiliarias que están totalmente amortizados y que todavía están en uso al 31 de diciembre de 2013 es como sigue:

	Miles de euros 2013
Inmovilizado intangible	6.009
Inmovilizado material	321.696
Inversiones inmobiliarias	<u>51</u>
	<u>327.756</u>

Cuentas Anuales
 31 de diciembre de 2013

4.e) Subvenciones oficiales recibidas

La construcción de las inmobilizaciones materiales por infraestructura ferroviaria ha sido financiada en parte por subvenciones de capital de carácter no reintegrable entre las cuales destacan las procedentes de Fondos Europeos (Cohesión, R.T.E y F.E.D.E.R) (véase nota 9).

Las inversiones en curso y en explotación entregadas por el Estado a ADIF en los ejercicios 2012 y 2013, correspondientes básicamente a las obras en el Eje Atlántico, el enlace con el corredor Mediterráneo y el Corredor Mediterráneo tramo Valencia-Vandellós, según Real Decreto Ley 22/2012 de 20 de julio de 2012 y Real Decreto-ley 4/2013 de 22 de febrero respectivamente y segregados a ADIF-AV a 1 de enero de 2013 se han registrado teniendo como contrapartida el reconocimiento de una subvención de capital (véase notas 3.b) y 3.h)).

4.f) Inmovilizado intangible

El detalle del inmovilizado intangible al cierre del ejercicio 2013 es como sigue:

	2013 Miles de euros		
	Coste	Amortización Acumulada	Total
Inmovilizado intangible en explotación			
Gastos de investigación y desarrollo	7.431	(2.314)	5.117
Aplicaciones informáticas	6.215	(5.472)	743
Otro inmovilizado intangible	<u>5.681</u>	<u>(5.093)</u>	<u>588</u>
Total Inmovilizado Intangible en explotación	<u>19.327</u>	<u>(12.879)</u>	<u>6.448</u>
Inmovilizado intangible en curso			
Gastos de investigación y desarrollo	872	-	872
Aplicaciones informáticas	13	-	13
Otro inmovilizado intangible	<u>791</u>	-	<u>791</u>
Total inmovilizado intangible en curso	<u>1.676</u>	<u>-</u>	<u>1.676</u>
Total inmovilizado intangible	<u>21.003</u>	<u>(12.879)</u>	<u>8.124</u>

4.g) Deterioro de valor del inmovilizado material, intangible e inversiones inmobiliarias

Al cierre del ejercicio 2013, la Entidad ha evaluado la existencia de indicios del deterioro de valor de las unidades de explotación que constituyen su inmovilizado material, intangible y sus inversiones inmobiliarias. Derivado de este análisis se ha concluido que no existen indicios de deterioro de valor en las unidades de explotación que forman el inmovilizado no financiero de la Entidad (ver nota 3.b)).

Cuentas Anuales
31 de diciembre de 2013

4.h) Inversiones inmobiliarias

Este epígrafe presenta a 31 de diciembre de 2013 el siguiente desglose:

	2013 Miles de euros		
	Coste	Amortización Acumulada	Total
Centros comerciales en estaciones de viajeros	99.907	(11.645)	88.262
Aparcamientos comerciales	78.596	(6.417)	72.179
Edificios y hoteles en estaciones intermodales	61.683	(12.624)	49.059
Viviendas, locales y garajes	<u>176</u>	<u>(145)</u>	<u>31</u>
	240.362	(30.831)	209.531

4.i) Compromisos de venta (terrenos asociados a la estación de Chamartín en Madrid)

Como se explica en la nota 3(o) (II).f), en el caso de la operación urbanístico-ferroviaria "Operación Chamartín", los derechos y obligaciones que se derivan para ADIF del contrato suscrito entre ADIF, Renfe-Operadora y "Desarrollo Urbanístico Chamartín, S.A." el 23 de junio de 2009, se distribuirán entre ADIF-AV y ADIF en razón de la superficie que finalmente se delimite entre ambas entidades y en función de los precios por metro cuadrado establecidos en ese contrato.

Al amparo de este convenio, ADIF y Renfe Operadora formalizaron un contrato revisado con Desarrollo Urbanístico de Chamartín, S.A. (DUCH) que estipulaba que las dos entidades mencionadas en primer lugar acordaban conceder facultades prioridad a la tercera para la completa ordenación urbanística de los suelo incluidos en los ámbitos urbanísticos del P.P.R.I. del A.P.R. 08.03 "Prolongación de la Castellana" y del A.P.E. 05.27 "Colonia Campamento", y que afecta a los recintos de las estaciones de Chamartín y Fuencarral, y ello al objeto de procurar las mejores condiciones y calificaciones urbanísticas a la hora de asignar los derechos de desarrollo urbanístico en relación con determinados terrenos asociados principalmente con la estación de Chamartín en Madrid, incluidos en un proyecto denominado "Prolongación de la Castellana", emprendido por la Comunidad Autónoma de Madrid. De conformidad con los términos del contrato revisado, DUCH se comprometía a pagar una contraprestación, parcialmente en efectivo y parcialmente en especie (mediante el traspaso de terrenos aptos para construcción residencial), dentro de los límites establecidos y por importes específicos, a cambio de la transmisión titularidad de determinados terrenos y aprovechamientos urbanísticos incluidos en el ámbito del mencionado Plan Parcial de Reforma Interior (PPRI) y del APE 05.27 asociados con el mencionado complejo de la estación.

La contraprestación pagadera a ADIF y Renfe Operadora (cuya distribución está sujeta al acuerdo de las partes, aunque la mayor parte de la suma correspondería a ADIF) asciende a 984 millones de euros (pago en efectivo) y 100.000 m2 de terrenos urbanizados aptos para construcción residencial (pago en especie).

Cuentas Anuales
31 de diciembre de 2013

Las fechas iniciales pactadas para el traspaso de los terrenos y el correspondiente pago de la contraprestación (vinculadas a la aprobación definitiva del citado Plan Parcial) podían ser aplazadas a instancias de DUCH y, en tal caso, ésta debería pagar ciertos importes en concepto de intereses por aplazamiento del pago. DUCH solicitó los aplazamientos y estos pagos fueron efectuados en las fechas previstas. No obstante, a partir del 1 de enero de 2014, DUCH estaba obligada a adquirir, por los importes estipulados en el contrato, todos los terrenos y los aprovechamientos urbanísticos que la Entidad y Renfe Operadora decidan transferirle unilateralmente.

Con fecha 21 de junio de 2013, el Tribunal Superior de Justicia de Madrid dictó una sentencia que resuelve un recurso interpuesto contra el Plan Parcial de Reforma Interior del APR 08.03 "PROLONGACIÓN DE LA CASTELLANA" estimándolo parcialmente y declarando nulos aquellos aspectos del citado plan que permitían edificaciones en dicho ámbito de más de tres alturas más ático. Esta sentencia hace inviable técnica y económicamente el desarrollo del Plan Parcial.

El Ayuntamiento de Madrid, ADIF, Renfe Operadora y DUCH han interpuesto recurso de casación ante el Tribunal Supremo. También se han iniciado en paralelo los trabajos para abordar una nueva tramitación del Plan Parcial. Adicionalmente, ADIF, Renfe Operadora y DUCH han considerado que la referida sentencia comporta la no exigibilidad transitoria de las obligaciones del contrato.

De acuerdo con lo establecido en el contrato, a partir del 23 de junio de 2014 cualquiera de las partes puede exigir la renegociación del mismo al haber transcurrido más de 5 años desde que se suscribió el último texto del mismo sin que se apruebe el PPRI en los términos en que estaban previsto.

El Ayuntamiento de Madrid, ADIF, Renfe Operadora y DUCH han interpuesto recurso de casación ante el Tribunal Supremo. También se han iniciado en paralelo los trabajos para abordar una nueva tramitación del Plan Parcial. Adicionalmente, ADIF, Renfe Operadora y DUCH han considerado que la referida sentencia comporta la no exigibilidad transitoria de las obligaciones del contrato.

(5) Inversiones en Empresas del Grupo y Asociadas

5.a) Instrumentos de patrimonio en empresas del grupo y asociadas a largo plazo

El movimiento del ejercicio 2013 en miles de euros, de las cuentas que componen este epígrafe es el que se detalla en los cuadros adjuntos:

	2013 Miles de euros		
	Participaciones en empresas del grupo y asociadas	Desembolsos pendientes	Total
Saldo a 1 de enero de 2013	15.246	(6.750)	8.496
Saldo al 31 de diciembre de 2013	<u>15.246</u>	<u>(6.750)</u>	<u>8.496</u>

Cuentas Anuales
31 de diciembre de 2013

En el Anexo II se presenta un detalle de las principales sociedades participadas que se encuentran domiciliadas en España, y de la información relacionada con las mismas.

Dentro de las inversiones en empresas asociadas, cabe destacar las correspondientes a las sociedades cuyo objeto social es la integración del ferrocarril en diversas ciudades. Las referidas sociedades fueron constituidas al amparo de los convenios suscritos entre el Ministerio de Fomento, las Entidades Públicas Empresariales adscritas al mismo con competencias en materia ferroviaria y las Administraciones Públicas implicadas en cada una de las ciudades afectadas (Comunidad Autónoma y Ayuntamiento), distribuyendo la participación en su capital al 50% entre la Administración General del Estado y las Administraciones local y autonómica. Este modelo pretende por un lado unir a todas las partes con intereses en el proyecto y, por otro, generar, al margen de las aportaciones que de acuerdo con cada convenio puedan efectuar las distintas administraciones, recursos suficientes para la financiación del proyecto mediante la puesta en mercado de los aprovechamientos urbanísticos derivados de suelos liberados de uso ferroviario que resultan de las actuaciones proyectadas.

Adicionalmente, con fecha 4 de diciembre de 2012, la Junta General Extraordinaria y Universal de la sociedad León Alta Velocidad 2003, S.A., acordó su disolución con el objeto de proceder a la liquidación en el más breve plazo de tiempo. En la citada Junta se acordó, asimismo, la adquisición por ADIF de las obras de infraestructuras ferroviarias efectuadas por la Sociedad. La Dirección de la Entidad considera que como consecuencia de este proceso, ADIF-AV no deberá asumir pasivos y activos de importe significativo.

5.b) Créditos a largo plazo a empresas del grupo y asociadas

La cifra de Créditos a largo plazo a empresas del grupo y asociadas presenta a 31 de diciembre de 2013, el siguiente detalle:

Concepto	Miles de euros 2013
Zaragoza Alta Velocidad 2002, S.A.	10.618
Palencia Alta Velocidad	-
Total créditos a largo plazo empresas asociadas	<u>10.618</u>
Provisión por deterioro	(10.618)

Respecto a los derechos de cobro frente a la sociedad Zaragoza Alta Velocidad 2002, S.A. (en adelante ZAV) tienen su origen en las obligaciones contraídas por ADIF, y asumidas por ADIF-AV según la Orden PRE/2443/2013, como consecuencia del impago por parte de dicha sociedad de un vencimiento parcial de una operación de financiación que fue garantizada por sus accionistas, en proporción a su participación en el capital social, mediante el otorgamiento de las correspondientes comfort letter. Al cierre de 2012, ADIF había concedido un

Cuentas Anuales
31 de diciembre de 2013

crédito a la citada Sociedad por valor de 37.850 miles de euros, los cuales fueron considerados como no recuperables, por lo que se dotó una provisión por deterioro por su valor total. A 1 de enero de 2013, ADIF-AV, en base a la Orden PRE/2443 citada anteriormente, asumió el citado crédito, por un valor de 30.279 miles de euros. Durante el ejercicio 2013, ADIF-AV ha concedido nuevos créditos a ZAV por valor de 10.618 miles de euros, que han sido provisionados (véase nota 23).

En cuanto a los derechos de cobro surgidos en 2013 frente a la sociedad Palencia Alta Velocidad tienen su origen en las obligaciones contraídas por ADIF como consecuencia de una garantía otorgada. Al cierre de 2013, ADIF-AV consideró que dicho crédito por 410 miles de euros no sería recuperable por lo que se encuentra deteriorado en su totalidad.

5.c) Inversiones financieras en empresas del grupo y asociadas a corto plazo

El saldo de este epígrafe presenta el siguiente detalle a 31 de diciembre de 2013:

<u>Concepto</u>	<u>Miles de euros 2013</u>
Otros Créditos a corto plazo	1.976
Otros Activos Financieros	1.247
Deterioro de Créditos	<u>(3.223)</u>
	=

La cifra de Otros Créditos a corto plazo corresponde al crédito concedido a la sociedad León Alta Velocidad 2003, S.A., que ha sido íntegramente segregado a ADIF-AV.

Otros activos financieros corresponde a los intereses devengados en el año por los créditos concedidos por la sociedad a las empresas del grupo y asociadas.

Al cierre del 2013, la Dirección de ADIF-AV ha considerado que dichos créditos por importe de 3.223 miles de euros no son recuperables por lo que se encuentran deteriorados en su totalidad.

(6) Otros Activos Financieros

La composición por categorías de los activos financieros, excepto las inversiones en el patrimonio de empresas del grupo y asociadas (véase nota 5), a 31 de diciembre de 2013 es la siguiente, en miles de euros:

Cuentas Anuales
 31 de diciembre de 2013

	31 de diciembre de 2013		
	Instrumentos de patrimonio	Créditos, derivados y otros	Total
Activos financieros no corrientes			
Préstamos y partidas a cobrar	-	107.059	107.059
Activos disponibles para la venta	1.406	-	1.406
<u>Total activos financieros no corrientes</u>	<u>1.406</u>	<u>107.059</u>	<u>108.465</u>
Activos financieros a corto plazo			
Préstamos y partidas a cobrar	-	247.023	247.023
<u>Total activos financieros corrientes</u>	<u>=</u>	<u>247.023</u>	<u>247.023</u>

Estos importes se desglosan en los epígrafes de balance siguientes, a 31 de diciembre de 2013: (expresados en miles de euros)

	31 de diciembre de 2013		
	Instrumentos de patrimonio	Créditos, derivados y otros	Total
Activos financieros no corrientes			
Inversiones financieras no corrientes	1.406	107.059	108.465
<u>Total activos financieros no corrientes</u>	<u>1.406</u>	<u>107.059</u>	<u>108.465</u>
Activos financieros corrientes			
Deudores comerciales y otras cuentas a cobrar corrientes	-	247.023	247.023
<u>Total activos financieros corrientes</u>	<u>=</u>	<u>247.023</u>	<u>247.023</u>

Los valores contables de estos activos financieros no difieren significativamente de sus valores razonables.

6.a) Inversiones financieras

El detalle de las inversiones financieras a 31 de diciembre de 2013 es como sigue:

	Miles de euros	
	2013	
	No corriente	Corriente
Instrumentos de patrimonio (Anexo II)	1.411	-
Correcciones valorativas por deterioro	(5)	-
Total instrumentos de patrimonio	1.406	-
Administraciones Públicas Deudoras	106.546	31.406
Otros activos financieros (depósitos, fianzas y otros créditos)	<u>513</u>	=
	<u>108.465</u>	<u>31.406</u>

Cuentas Anuales
31 de diciembre de 2013

6.a.1) Instrumentos de patrimonio

Corresponde a las participaciones de la Entidad en sociedades sobre las que no existe una influencia significativa en su gestión. Todas ellas están participadas por la Entidad en un porcentaje inferior al 20% de su capital.

6.a.2) Administraciones Públicas deudoras no corrientes (véase nota 10)

Corresponde en su totalidad a los importes devengados y pendientes de cobro a 31 de diciembre de 2013 por ayudas concedidas por Fondos Europeos para la financiación de la construcción de líneas de alta velocidad y la realización de inversiones en activos propios (véase nota 9), según el desglose mostrado a continuación:

	Miles de euros 2013
Fondos de Cohesión Alta Velocidad	7.496
F.E.D.E.R. Alta Velocidad	58.797
FONDOS R.T.E Alta Velocidad	<u>40.253</u>
	<u>106.546</u>

Adicionalmente, la Entidad ha registrado en el epígrafe de "Otros créditos con las Administraciones Públicas", las cantidades devengadas por ayudas europeas y otras ayudas, pendientes de cobro a 31 de diciembre de 2013 y cuyo cobro se estima se hará efectivo en 2014 por un importe total de 21.423 miles de euros (véase nota 6.b.3).

6.b) Deudores comerciales y otras cuentas a cobrar

El detalle de los deudores comerciales y otras cuentas a cobrar a 31 de diciembre del ejercicio 2013 es como sigue:

	Miles de euros 2013
	<u>Corriente</u>
Grupo y asociadas	
Deudores (nota 6.2(a))	817
No vinculadas	
Deudores (nota 6.2(b))	247.023
Administraciones Públicas (nota 6.2(c))	31.406
Personal	<u>1</u>
	<u>279.247</u>

Cuentas Anuales
31 de diciembre de 2013

6.b.1) Deudores, empresas del grupo y asociadas

El detalle de los saldos de estas cuentas del activo corriente y no corriente del balance de situación al 31 de diciembre de 2013 adjunto, es el siguiente:

	Miles de euros 2013
	<u>Corriente</u>
Alta Velocidad Alicante Nodo del Transporte, S.A.	811
Ingeniería y Economía del Transporte, S.A. (INECO)	2
Murcia AVE, S.A.	<u>4</u>
	<u>817</u>

6.b.2) Deudores varios

El detalle de la composición de este epígrafe del balance a 31 de diciembre de 2013 es como sigue:

	Miles de euros 2013
Convenios con operadores ferroviarios	52.376
Alquiler de fibra óptica	31.932
Por otros alquileres	8.515
Derecho de cobro de ADIF A.V. con ADIF	122.570
Otros conceptos	7
Ingresos pendientes de facturar	
Convenios con operadores ferroviarios	27.753
Otros	4.155
Deterioro de valor por créditos comerciales	<u>(285)</u>
	<u>247.023</u>

El importe relativo a convenios con operadores ferroviarios corresponde fundamentalmente a Renfe Operadora.

El derecho de cobro de ADIF-AV. con ADIF está originado básicamente por el registro del proceso de Segregación, de forma que ADIF ha mantenido los saldos a cobrar a Renfe Operadora y a Hacienda Pública, derivados de cánones facturados y pendientes de cobro y saldos a cobrar por liquidaciones de iva respectivamente, generándose un derecho de cobro por ADIF-AV frente a ADIF por estos conceptos. Está formado por los siguientes conceptos:

Cuentas Anuales
31 de diciembre de 2013

	<u>Miles de euros</u> <u>2013</u>
Convenios servicios prestados por ADIF AV a ADIF	390
Derecho de cobro por cánones y otros	73.845
Derecho de cobro por saldos de HP Deudora	<u>48.335</u>
TOTAL	<u>122.570</u>

El derecho de cobro por valor de 67.030 miles de euros de ADIF-AV con respecto a cánones ferroviarios facturados por ADIF a 31 de diciembre de 2013 y pendientes en dicha fecha han sido contabilizados en "Derechos de cobro por cánones y otros". ADIF liquidará este saldo una vez que cobre esos importes a los operadores ferroviarios en 2014.

El movimiento de las correcciones valorativas por deterioro de los saldos a cobrar a corto y largo plazo durante el ejercicio 2013 es como sigue:

	<u>Miles de euros</u> <u>2013</u>	
	<u>No</u> <u>corriente</u>	<u>Corriente</u>
Saldos al 1 de enero de 2013	-	-
Dotaciones, reversiones y/o aplicaciones y otros movimientos en el ejercicio	-	<u>(285)</u>
Saldos al 31 de diciembre de 2013	=	<u>(285)</u>

6.b.3) Administraciones Públicas

El epígrafe de Administraciones Públicas deudoras a corto plazo presenta a 31 de diciembre de 2013 el siguiente desglose:

	<u>Miles de euros</u> <u>2013</u>
Otros créditos con las Administraciones Públicas	
Derechos de cobro por subvenciones y ayudas concedidas (nota 12)	21.423
Otros conceptos (nota 12)	<u>9.983</u>
	<u>31.406</u>

Cuentas Anuales
31 de diciembre de 2013

El saldo a cobrar a corto plazo por subvenciones y ayudas concedidas recoge los importes devengados por ayudas europeas y otros fondos a 31 de diciembre de 2013. El desglose es el siguiente:

	Miles de euros
	<u>2013</u>
F.E.D.E.R. Alta Velocidad	19.132
FONDOS R.T.E Alta Velocidad	<u>2.291</u>
Total Ayudas Europeas	<u>21.423</u>

(7) Efectivo y Otros Activos Líquidos Equivalentes

En cumplimiento de lo indicado en la nota 3.o) VI, el importe de “efectivo y otros activos líquidos equivalentes” atribuido a ADIF-AV a 1 de enero de 2013 ascendió a 44.072 miles de euros. Derivado del proceso de segregación y efecto retroactivo en 2013, la Entidad ha calculado los importes de efectivo que hubieran formado parte de su patrimonio si los flujos de cobro y pago de la rama de actividad escindida se hubieran generado en cuentas corrientes de ADIF-AV. Además se ha considerado la liquidación entre ADIF y ADIF-AV de los servicios prestados entre ellas a lo largo del ejercicio 2013 y que, según las condiciones de pago incluidas en los convenios suscritos hubieran sido abonadas a 31 de diciembre de 2013.

En base a todo ello, el detalle del efectivo y otros activos líquidos equivalentes a 31 de diciembre de 2013 es el siguiente:

	Miles de euros
	<u>2013</u>
Caja y Bancos	124.448
Otros activos líquidos equivalentes	<u>150.285</u>
	<u>274.733</u>

(8) Fondos Propios

La composición y el movimiento del patrimonio neto se presentan en el estado de cambios en el patrimonio neto.

8.a) Aportación patrimonial

Las aportaciones patrimoniales a 1 de enero de 2013 se determinan en función de la diferencia entre los activos y pasivos totales y las subvenciones, donaciones y legados atribuidos a ADIF-AV, con arreglo a los criterios generales para la asignación de activos, derechos y obligaciones establecidos en la Orden PRE/2443/2013, de 27 de diciembre.

Cuentas Anuales 31 de diciembre de 2013

En los Presupuestos Generales del Estado para el ejercicio 2013 se estableció una aportación de 46.760 miles de euros a favor de ADIF-AV para la financiación de la red ferroviaria de su titularidad.

8.b) Reservas

El movimiento en 2013 se corresponde con la Reserva por pérdidas y ganancias actuariales (véase nota 3.h)).

8.c) Aplicación del resultado del ejercicio

La Dirección de la Entidad propone la aplicación de las pérdidas del ejercicio 2013, por importe de 231.333 miles de euros, al epígrafe de "Resultados de ejercicios anteriores" del capítulo de Fondos propios.

(9) Subvenciones, Donaciones y Legados

El saldo de este capítulo del balance de situación adjunto al 31 de diciembre de 2013 recoge las subvenciones de capital no reintegrables pendientes de imputar a resultados.

El movimiento registrado durante el ejercicio 2013 se detalla en el cuadro adjunto:

	2013 Miles de euros				
	Fondos COHESION	Fondos FEDER	Fondos RTE	Otras subvenc.de capital	Total Subvenciones de capital
Saldo a 1 de enero de 2013	4.445.796	1.709.029	207.248	1.342.604	7.704.677
Fondos europeos devengados en el ejercicio 2013	-	-	10.509	-	10.509
Subvenciones Estado RDL 4/2013	-	-	-	699.468	699.468
Devolución de subvenciones en 2013	(126)	(78.933)	-	(9.537)	(88.596)
Otras subvenciones de capital devengadas en el ejercicio 2013	-	-	-	109.075	109.075
Efecto impositivo por las subvenciones de capital devengadas en el ejercicio 2013 (nota 12)	37	23.680	(3.152)	(239.701)	(219.136)
Imputación a resultados del ejercicio de subvenciones de capital (nota 17)	(26.963)	(12.067)	(632)	(15.555)	(55.217)
Saldos al 31 de diciembre de 2013	<u>4.418.744</u>	<u>1.641.709</u>	<u>213.973</u>	<u>1.886.354</u>	<u>8.160.780</u>

Respecto a las subvenciones del Estado en virtud del Real Decreto-ley 4/2013 de 22 de febrero, recogen el valor de las obras recibidas sin contraprestación, asignadas a ADIF- AV y minoradas por la depreciación sufrida por los bienes recibidos. (véase notas 3.b) y 3.h)).

Cuentas Anuales
 31 de diciembre de 2013

9.a) Fondos de Cohesión

La situación de los Fondos de Cohesión a 31 de diciembre del ejercicio 2013 sin considerar el efecto impositivo e incluyendo los importes devengados por deudas transformables en subvenciones se refleja a continuación:

2013 Miles de euros

TRAMO	AYUDAS CONCEDIDAS	SUBVENCIONES DE VENGADAS	DEUDAS TRANSFORMABLES EN SUBVENCIONES (nota 11.2a)	COBROS RECIBIDOS
L.A.V. Madrid-Barcelona-Frontera francesa	3.309.023	3.309.023	-	3.309.023
Madrid-Lérida	2.100.526	2.100.526	-	2.100.526
Lérida-Martorell	768.599	768.599	-	768.599
Martorell-Barcelonal	439.898	439.898	-	439.898
L.A.V. Madrid-Valladolid	1.553.670	1.553.670	-	1.553.670
L.A.V Madrid-Levante	573.322	573.322	-	573.322
Fondos Cohesión 2007-2013	<u>1.157.204</u>	<u>1.144.104</u>	<u>90.979</u>	<u>1.227.587</u>
<u>TOTAL</u>	<u>6.593.219</u>	<u>6.580.119</u>	<u>90.979</u>	<u>6.663.602</u>

9.b) Fondo Europeo de Desarrollo Regional (FEDER)

La situación de los Fondos Europeos de Desarrollo Regional a 31 de diciembre del ejercicio 2013 sin considerar el efecto impositivo, se detalla a continuación:

2013 Miles de euros

PROGRAMA OPERATIVO	GRAN PROYECTO	AYUDA CONCEDIDA	SUBVENCIONES DEVENGADAS	DEUDAS TRANSFORMABLES EN SUBVENCIONES (nota 11.2a)	COBROS RECIBIDOS
ANDALUCIA	Córdoba - Málaga	882.883	882.883	-	882.883
CASTILLA Y LEÓN	Segovia - Valladolid	193.256	193.256	-	193.256
MURCIA	Acceso Murcia	28.412	28.412	-	23.843
CASTILLA LA MANCHA	Acceso Toledo	67.127	67.127	-	63.771
VALENCIA	Acceso Alicante	99.402	99.402	-	99.402
CASTILLA Y LEÓN	Túneles de Pajares	283.995	283.995	-	283.995
ASTURIAS	Túneles de Pajares	107.873	107.873	-	65.477
FEDER 2007-2013		<u>645.820</u>	<u>645.820</u>	<u>831.486</u>	<u>1.449.698</u>
<u>TOTAL</u>		<u>2.308.768</u>	<u>2.308.768</u>	<u>831.486</u>	<u>3.062.325</u>

Cuentas Anuales
31 de diciembre de 2013

9.c) Ayudas financieras comunitarias a proyectos de interés común en el ámbito de las redes transeuropeas de transporte (RTE)

La situación a 31 de diciembre de 2013 de los fondos RTE, sin considerar el efecto impositivo, es la siguiente:

2013 Miles de euros

TRAMO	AYUDAS CONCEDIDAS	SUBVENCIONES DEVENGADAS	DEUDAS TRANSFORMABLES EN SUBVENCIONES (nota 11.2a)	COBROS RECIBIDOS
L.A.V. Madrid-Barcelona-Frontera francesa	79.260	78.510	750	73.973
L.A.V. Madrid-Valladolid	20.603	20.603	-	20.603
L.A.V. Madrid-Levante	52.666	52.422	244	50.447
Nuevo Acceso Ferroviario a Asturias	3.192	3.192	-	3.192
L.A.V. Vitoria-Bilbao-San Sebastián y Valladolid-Burgos-Vitoria	127.041	121.258	5.783	108.441
L.A.V. Madrid-Extremadura	68.733	31.919	22.338	38.673
L.A.V. Bobadilla-Granada	2.248	2.247	-	1.124
Corredor Mediterráneo	2.409	-	1.205	1.205
Otros A.V.	<u>9.951</u>	<u>663</u>	<u>4.394</u>	<u>4.971</u>
TOTAL	<u>366.103</u>	<u>310.814</u>	<u>34.714</u>	<u>302.629</u>

(10) Provisiones para Riesgos y Gastos

El detalle por conceptos de los epígrafes del balance de situación de provisiones para riesgos y gastos corrientes y no corrientes a 31 de diciembre de 2013 es el siguiente:

	Miles de euros	
	2013	
	No corriente	Corriente
Obligaciones por prestaciones al personal	291	177
Planes de prestación definida	291	8
Premio de permanencia	186	8
Fondos para viajes de ocio del personal pasivo	105	-
Otras obligaciones por prestaciones al personal	-	169
Otras Provisiones	47.142	129.278
Provisiones para litigios	3.865	75.993
Provisiones para los costes de reposición de los espacios en cesión de uso (nota 3.o) (I.e.)	-	21.952
Provisiones por el 1% cultural	-	1.403
Provisión de riesgo medioambiental	2.240	3.311
Otros conceptos	<u>41.037</u>	<u>26.619</u>
	<u>47.433</u>	<u>129.455</u>

Cuentas Anuales
31 de diciembre de 2013

El movimiento del capítulo "Provisiones para riesgos y gastos a largo plazo" en el ejercicio 2013, se muestra en el cuadro adjunto:

2013 Miles de euros						
Provisiones para riesgos y gastos a largo plazo						
	Premios de permanencia	Fondo para viajes de ocio del personal pasivo	Provisión de riesgo medio ambiental	Provisión para litigios	Otros Conceptos	TOTAL
Saldo a 1 de enero de 2013	192	117	2.489	6.369	40.701	49.868
Dotaciones del ejercicio reconocidas en resultados ADIF AV	2	14		477	5.561	6.054
Efecto financiero del descuento ADIF AV	2	3	-	146	-	150
Pagos del ejercicio ADIF AV	-	-	-	(185)	-	(185)
Trasposos a c/p ADIF AV	(3)	-	-	-	-	(3)
Cancelaciones: imputación a resultados del ejercicio	-	-	(249)	(2.942)	(5.225)	(8.415)
Otros movimientos	(7)	(29)		-	-	(36)
Saldos a 31 de diciembre de 2013	<u>186</u>	<u>105</u>	<u>2.240</u>	<u>3.865</u>	<u>41.037</u>	<u>47.433</u>

El epígrafe "Premios de permanencia" recoge el importe de la obligación de ADIF-AV, conforme a su normativa laboral, de conceder un premio a los empleados en función de los años de servicio prestados a la Entidad. Este premio se consolida a los 30, 35 y 40 años de servicio y su cuantía viene establecida en el convenio colectivo suscrito el día 21 de diciembre de 2012 que le es aplicable. El importe registrado a 31 de diciembre de 2013 asciende a 194 miles de euros, de los cuales un total de 186 miles de euros se presentan en el capítulo "Provisiones para riesgos y gastos a largo plazo" y 8 miles de euros en el de "Provisiones para riesgos y gastos a corto plazo".

El valor del fondo a 31 de diciembre de 2013, se ha determinado mediante un estudio actuarial elaborado según el método de capitalización individual utilizando los siguientes parámetros técnicos: tipo de interés anual 1,583%, tasa de crecimiento anual del 2,3% y la tabla de permanencia en ADIF basada en la tabla actuarial PERM/F-2000.

El epígrafe "Fondo para viajes de ocio del personal" recoge el valor actual de los compromisos adquiridos por ADIF-AV y devengados a 31 de diciembre de 2013 con su personal, en relación con el derecho del personal cuando accede a la condición de pasivo de viajar en ferrocarril con unos precios reducidos. El importe total de este fondo asciende a 105 miles de euros, que se presenta en el epígrafe de "Provisiones para riesgos y gastos a largo plazo".

El derecho a viajar con reducciones en el precio del transporte está reconocido en la normativa laboral de ADIF-AV para su personal activo y pasivo y sus beneficiarios. Asimismo, el 8 de noviembre de 2006, con efectos retroactivos 1 de enero de 2005,

Cuentas Anuales
31 de diciembre de 2013

ADIF y Renfe-Operadora suscribieron un convenio que regula sus relaciones en esta materia. En el referido convenio, se acordó que ADIF abonaría a Renfe-Operadora el importe de las reducciones efectuadas a su personal activo y al que se ha jubilado o prejubilado a partir del 1 de enero de 2005.

El importe provisionado ha sido determinado para el ejercicio 2013 mediante un estudio actuarial que utiliza los siguientes parámetros técnicos:

- Una subida media de tarifas del 2% para el ejercicio 2013 y siguientes.
- Un interés técnico del 2,714% anual.
- La tabla actuarial PERM/F 2000.
- La edad de jubilación se prevé a los 65 años.

Se incluyen en el apartado "provisiones para otras responsabilidades" los riesgos estimados derivados de litigios laborales y con terceros. En el ejercicio 2013 ADIF ha incluido básicamente en este epígrafe la estimación de los riesgos derivados de litigios promovidos por diversos proveedores en relación con las liquidaciones por revisiones de precios vinculadas a la ejecución de determinadas obras.

El epígrafe "Provisiones para riesgos y gastos a corto plazo" recoge a 31 de diciembre de 2013, además de los conceptos citados anteriormente, la provisión por el importe pendiente de pago para la aportación al Patrimonio Histórico Español, regulada por la Ley 16/1985 y el R.D. 111/1986 por importe de 1.403 miles de euros.

En el epígrafe "Provisiones para los costes de reposición de los espacios en cesión de uso" recogido en el epígrafe de provisiones de riesgos y gastos a corto plazo, se incluye a 31 de diciembre de 2013 el valor de la provisión para los costes de reposición de espacios en cesión de uso a Renfe Operadora contemplado en la Orden FOM/2909/2006, de 19 de septiembre, por la que se determinan los bienes, obligaciones y derechos pertenecientes a Renfe Operadora. La referida Orden Ministerial establece un derecho de uso sin contraprestación por parte de Renfe Operadora en determinados espacios de titularidad de ADIF, así como la obligación de la Entidad de reponer a la extinción de dicho derecho este espacio a Renfe Operadora (ver nota 3.o)).

En el epígrafe "Otros conceptos" se incluye una provisión por importe de 19.996 miles de euros correspondiente al pasivo que se estima tendrá que asumir ADIF-AV como consecuencia de las pérdidas en que ha incurrido la empresa asociada Zaragoza Alta Velocidad, S.A. hasta el ejercicio 2013 por el deterioro sufrido por diversos activos inmobiliarios de su propiedad destinados para la venta. Asimismo incorpora una provisión por importe de 21.047 miles de euros a 31 de diciembre de 2013 correspondiente a las pérdidas por valoración de diversas operaciones de cobertura de tipos de interés de ciertas sociedades participadas (véase Nota 23).

Adicionalmente, la Entidad incluye en el epígrafe de provisiones para riesgos y gastos a corto plazo, bajo el apartado "Otros conceptos" una provisión por el valor

Cuentas Anuales
31 de diciembre de 2013

estimado de los intereses de demora en el pago de certificaciones de obras y expropiaciones cuyo importe al cierre del ejercicio 2013 ascendía a 26.619 miles de euros.

(11) Pasivos Financieros

La composición de los pasivos financieros clasificados por categorías a 31 de diciembre de 2013 se muestra en el cuadro adjunto:

	2013 Miles de euros		
	Deudas con entidades de crédito	Derivados y otros	Total
Pasivos financieros no corrientes			
Débitos y partidas a pagar	10.596.576	1.196.584	11.793.160
Total pasivos financieros no corrientes a 31 de diciembre de 2013	10.596.576	1.196.584	11.793.160
Pasivos financieros a corto plazo			
Débitos y partidas a pagar	1.490.251	393.779	1.884.030
Total pasivos financieros corrientes a 31 de diciembre de 2013	1.490.251	393.779	1.884.030

Estos importes se desglosan en los epígrafes de balance de situación siguientes a 31 de diciembre de 2013:

	2013 Miles de euros		
	Deudas con entidades de crédito	Derivados y otros	Total
Pasivos financieros no corrientes			
Deudas a largo plazo	10.596.576	1.196.584	11.793.160
Total pasivos financieros no corrientes a 31 de diciembre de 2013	10.596.576	1.196.584	11.793.160
Pasivos financieros corrientes			
Deudas a corto plazo	1.490.251	236.583	1.726.834
Deudas con empresas del grupo y asociadas	-	16.867	16.867
Acreedores comerciales y otras cuentas a pagar	-	140.329	140.329
Total pasivos financieros corrientes a 31 de diciembre de 2013	1.490.251	393.779	1.884.030

Los valores contables de estos pasivos financieros no difieren significativamente de sus valores razonables.

Cuentas Anuales
31 de diciembre de 2013

11.a) Deudas con entidades de crédito

Las deudas financieras con entidades de crédito recogen fundamentalmente, la deuda contraída por ADIF, previa autorización del Estado, con el Banco Europeo de Inversiones y con otras entidades financieras entre las que destacan Deutsche Pfanbriefbank, Banco Santander e Instituto de Crédito Oficial para financiar las inversiones en inmovilizado material contempladas en el Plan de Actuación Plurianual (PAP).

El detalle de las deudas financieras de ADIF- AV con entidades de crédito, a corto y largo plazo a 31 de diciembre de 2013, se muestra en el cuadro adjunto:

	Interés	2013 Miles de euros		Saldo dispuesto al tipo de cambio al 31/12/13
		Vencimiento		
		A corto Plazo	A largo plazo	
Préstamos en euros (B.E.I.)	0,204% a 4,415%	30.072	8.950.479	8.980.551
Intereses devengados pendientes de vencimiento		<u>105.037</u>	-	<u>105.037</u>
Total deudas con entidades de crédito (B.E.I.)		<u>135.109</u>	<u>8.950.479</u>	<u>9.085.588</u>
Préstamos en euros (otras entidades)	2,03% a 4,884%	1.338.681	1.646.097	2.984.778
Intereses devengados pendientes de vencimiento		<u>16.461</u>	-	<u>16.461</u>
Total deudas con entidades de crédito (otras entidades)		<u>1.355.142</u>	<u>1.646.097</u>	<u>3.001.239</u>
Total deudas con entidades de crédito a 31 de diciembre de 2013		<u>1.490.251</u>	<u>10.596.576</u>	<u>12.086.827</u>

La amortización financiera de las deudas a largo plazo, valoradas, en su caso, al tipo de cambio de cierre del ejercicio y a coste amortizado, tiene el siguiente detalle por años de vencimiento:

Ejercicio de Vencimiento	Miles de euros
	2013
2015	700.617
2016	416.838
2017	336.496
Después de 2017	<u>9.142.625</u>
	<u>10.596.576</u>

El tipo de interés medio del pasivo de ADIF-AV al 31 de diciembre de 2013 es del 2,48% anual.

11.b) Otros pasivos financieros

El detalle de "Otros pasivos financieros" a 31 de diciembre de 2013 es como sigue:

Cuentas Anuales
31 de diciembre de 2013

	Miles de euros	
	2013	
	No corriente	Corriente
Deudas transformables en subvenciones	1.117.981	-
Proveedores de inmovilizado	74.611	236.583
Depósitos y Fianzas	3.992	-
	<u>1.196.584</u>	<u>236.583</u>

11.b.1) Deudas transformables en subvenciones

A 31 de diciembre de 2013 los importes cobrados por ayudas europeas o procedentes de otros organismos para la financiación de la infraestructura ferroviaria en la red de titularidad de ADIF-AV, que se reclasificarán a los epígrafes de patrimonio neto y pasivo por impuesto diferido cuando se hayan cumplido las condiciones establecidas para su concesión. Presenta el siguiente desglose a 31 de diciembre del ejercicio, en miles de euros:

	Miles de euros 2013
Fondos Europeos	
Fondos de Cohesión	90.979
FEDER	831.486
Fondos RTE	34.714
Ministerio de Fomento (Adenda 21/12/2009 Barcelona Sagrera (nota 1(e)))	<u>160.802</u>
	<u>1.117.981</u>

Hasta el 31 de diciembre de 2013 la Entidad ha percibido de la Administración General del Estado 255.000 miles de euros para la financiación de la Estación de la Sagrera según lo dispuesto en la Adenda suscrita en fecha 21 de diciembre de 2009 entre el Ministerio de Fomento, la Generalitat de Cataluña, el Ayuntamiento de Barcelona, ADIF y Renfe Operadora.

11.b.2) Proveedores de inmovilizado

A 31 de diciembre de 2013, la cuenta de proveedores de inmovilizado a largo plazo, presenta un saldo de 74.611 miles de euros, de los que 69.035 miles de euros corresponden a la ejecución de una obra en la línea Madrid-Castilla La Mancha-Comunidad Valenciana-Región de Murcia y 5.576 miles de euros a la ejecución de una obra en el tramo Olmedo-Pedralba-Ourense, bajo la fórmula de colaboración público privada.

Asimismo, el saldo a 31 de diciembre de 2013 de la cuenta de proveedores de inmovilizado a corto plazo recoge la deuda por obras en activos propios y expropiaciones por importe de 221.378 miles de euros, y el importe de las facturas de proveedores de inmovilizado pendientes de recibir por un total de 15.205 miles de euros.

Cuentas Anuales
31 de diciembre de 2013

11.c) Deudas con empresas del grupo y asociadas

El detalle del saldo de estas cuentas del pasivo corriente del balance de situación al 31 de diciembre de 2013 adjunto, es el siguiente:

	Miles de euros	
	2013	
	Deudas con empresas del grupo y asociadas	Proveedores y acreedores, empresas del grupo y asociadas
Barcelona Sagrera, S.A.	7.626	-
Ingeniería y Economía del Transporte, S.A. (INECO)	<u>9.241</u>	<u>454</u>
	<u>16.867</u>	<u>454</u>

Estas cuentas a pagar se han generado como consecuencia de las distintas operaciones comerciales y no comerciales realizadas entre la Entidad y dichas empresas.

11.d) Acreedores comerciales y otras cuentas a pagar

El detalle del saldo de estas cuentas del pasivo corriente del balance de situación al 31 de diciembre de 2013 adjunto, es el siguiente:

	Miles de euros
	2013
Proveedores y acreedores varios	139.569
Proveedores y acreed., empresas del grupo y asociadas (véase nota 11.c))	454
Personal	<u>305</u>
	<u>140.328</u>

El epígrafe "Proveedores y Acreedores varios" recoge las deudas por compras o prestaciones de servicios pendientes de pago a 31 de diciembre de 2013.

La información sobre los aplazamientos de pago efectuados a proveedores según establece la Disposición Adicional Tercera de la Ley 15/2010, de 5 de julio, se muestra en el cuadro adjunto:

Cuentas Anuales
31 de diciembre de 2013

	Miles de euros	
	Importe	% (*)
Dentro del plazo máximo legal (**)	348.014	15,00%
Resto	1.972.148	85,00%
Total pagos del ejercicio	2.320.162	100,00%
PMPE (días) de pagos)	38	
Aplazamientos que a la fecha del cierre sobrepasan el plazo máximo legal	8.116	

(*) Porcentaje sobre el total.

(**) El plazo máximo legal del pago es, en cada caso, el que corresponda en función de la naturaleza del bien o servicio recibido por la empresa de acuerdo con lo dispuesto en la Ley 3/2004, de 29 de diciembre, por la que se establecen medidas de lucha contra la morosidad en las operaciones comerciales.

La Entidad ha incluido en dicho cálculo tanto las cifras relativas a "proveedores y acreedores varios" como las cifras correspondientes a proveedores de inmovilizado.

(12) Situación Fiscal

De acuerdo con el Real Decreto-ley 15/2013 mencionado en la nota 1, los efectos contables de la escisión se retrotraen al 1 de enero de 2013, no devengándose ningún tributo, con la excepción de su consideración a los efectos de la determinación de la base imponible del Impuesto sobre Sociedades de cada una de las entidades correspondiente al ejercicio 2013.

El detalle de los saldos con Administraciones Públicas a 31 de diciembre de 2013 es como sigue:

	Miles de euros	
	2013	
	No corriente	Corriente
Activos		
Impuesto sobre el valor añadido y similares		1.559
Derechos de cobro por subvenciones y ayudas concedidas (notas 6.a.2) y 6.b.3)	106.546	21.423
Otros conceptos		8.424
Total activos	106.546	31.406
Pasivos		
Pasivos por impuesto diferido	3.497.477	
Total pasivos	3.497.477	=

Cuentas Anuales
31 de diciembre de 2013

12.a) Impuesto sobre beneficios

La Entidad tributa en el régimen individual. La base imponible negativa en el ejercicio 2013 asciende 39.090 miles de euros.

La conciliación entre el resultado contable del ejercicio y la base imponible es como sigue:

	2013 Miles de euros					
	Cuenta de Pérdidas y Ganancias			Ingresos y gastos imputados directamente al Patrimonio Neto		
	Aumentos	Disminuciones	Total	Aumentos	Disminuciones	Total
Saldo ingresos y gastos del ejercicio			(231.333)	-	-	456.128
Correcciones por Impuestos sobre Sociedades			-	-	-	<u>195.483</u>
Saldo de ingresos y gastos antes de Impuestos sobre Sociedades			<u>(231.333)</u>			<u>651.611</u>
Diferencias permanentes	142	-	142			
Diferencias temporarias						
- Con origen en el ejercicio	205.413	-	205.413	78.881	(730.492)	(651.611)
- Con origen en ejercicios anteriores		(13.312)	<u>(13.312)</u>	-	-	-
Base imponible de la Entidad			<u>(39.090)</u>			<u>≡</u>
Tipo de gravamen			30%			

A 31 de diciembre de 2013 no existen impuestos a pagar en ninguna de las jurisdicciones fiscales.

El detalle de las diferencias temporarias en el reconocimiento de gastos e ingresos a efectos contables y fiscales es el siguiente:

	2013 Miles de euros	
	Cuentas de Pérdidas y Ganancias	
	Aumentos	Disminuciones
- Por amortizaciones	88.299	-
- Por deterioros de valor	13.850	-
- Por pensiones	21	-
- Gastos financieros netos	<u>103.243</u>	-
Diferencias temporarias con origen en el ejercicio	<u>205.413</u>	-
- Por subvenciones, donaciones y legados		(13.269)
- Otros		<u>(43)</u>
Diferencias temporarias con origen antes de la escisión		<u>(13.312)</u>

Cuentas Anuales
31 de diciembre de 2013

El detalle de las diferencias permanentes correspondientes al ejercicio 2013 es como sigue:

	Miles de euros	
	Aumentos	Disminuciones
Otros gastos no deducibles	<u>142</u>	=
Diferencias permanentes	<u>142</u>	=

Los gastos financieros netos pendientes de deducción, así como sus importes, origen y plazos son los siguientes:

Ejercicio	Entidad de origen	Miles de euros	Plazo máximo para deducción
2012	ADIF	128.711	2030
2013	ADIF-AV	<u>103.243</u>	2031
		<u>231.954</u>	

Las bases imponibles negativas de ejercicios anteriores pendientes de compensar por parte de ADIF, no se han transmitido a ADIF-AV, ni total ni parcialmente.

En lo que respecta a lo dispuesto en el artículo 90.3 de la ley del Impuesto sobre Sociedades, el criterio de la Dirección General de Tributos es que en operaciones de escisión parcial, de aportación no dineraria de ramas de actividad o de aportación no dineraria especial, en las que no se produce la extinción de la entidad transmitente, no resulta transmisible el derecho a la compensación de las bases imponibles negativas pendientes de aplicar, ya que la entidad transmitente conserva dicho derecho de compensación con las rentas positivas que esta última entidad genere en el desarrollo del resto de las actividades económicas que la misma estuviese realizando al tiempo de acometer la reorganización o realice en el futuro en cumplimiento de su objeto social.

La Entidad dispone de las siguientes deducciones por doble imposición interna de dividendos pendientes de aplicar ajustadas al tipo de gravamen del 30% transmitidas junto con las acciones de la entidad mercantil que generó el derecho:

Ejercicio	Entidad de origen	Miles de euros	Plazo máximo para compensar
2007	INECO	397	2014
2008	INECO	870	2015
2009	INECO	988	2016
2010	INECO	777	2017
2011	INECO	980	2018
2012	INECO	<u>683</u>	2019
		<u>4.695</u>	

Cuentas Anuales
31 de diciembre de 2013

El balance de situación adjunto no recoge el posible efecto fiscal de la compensación de las pérdidas ni de las deducciones pendientes de aplicar debido a que la Dirección de la Entidad no considera probable que las mismas sean recuperables en los plazos previstos por la legislación vigente.

El epígrafe de pasivos por impuesto diferido cuyo plazo de realización o reversión es superior a 12 meses corresponde a los impuestos diferidos derivados de subvenciones de capital que a 31 de diciembre de 2013 asciende a 3.497.477 miles de euros.

El movimiento registrado durante el ejercicio 2013 de los pasivos por impuesto diferido, desglosado por su origen, es como se detalla a continuación:

	2013 Miles de euros				Total
	Fondos COHESION	Fondos FEDER	Fondos RTE	Otras subvenciones de capital	
Saldos al 1 de enero de 2013	1.905.341	732.441	88.821	575.402	3.302.005
Adiciones en 2013	(37)	(23.680)	3.152	239.701	219.136
Imputación a resultados del ejercicio (subvenciones de capital) (Nota 17)	(11.556)	(5.172)	(270)	(6.666)	(23.664)
Saldos al 31 de diciembre de 2013	<u>1.893.748</u>	<u>703.589</u>	<u>91.703</u>	<u>808.437</u>	<u>3.497.477</u>

12.b) Impuesto sobre el valor añadido

La Entidad se crea con fecha 31 de diciembre de 2013 no habiéndose devengado ni soportado ninguna cuota por este impuesto en el ejercicio 2013. En virtud de la aplicación del efecto retroactivo, los importes derivados de las cuotas de iva soportado e iva repercutido correspondientes a ADIF-AV han sido declarados y liquidados por ADIF a lo largo del ejercicio 2013, por lo que los saldos al cierre con Hacienda Pública se han mantenido en ADIF. No obstante, ADIF-AV ha reconocido un derecho a cobrar a ADIF por las cuotas correspondientes a la actividad de la rama escindida.

El 14 de febrero de 2014 el Tribunal Económico-Administrativo Central estima la reclamación de ADIF, como sucesor del GIF, en la reclamación interpuesta el 2 de junio de 2011 contra Acuerdo del Inspector Jefe de la Dependencia de Control Tributario y Aduanero de la Delegación Central de Grandes Contribuyentes de la Agencia Tributaria, por el concepto Impuesto sobre el Valor añadido, periodo 2001. La Entidad reclamaba intereses de demora por la devolución practicada por un importe de 25.729 miles de euros que ha sido registrado en el ejercicio 2013 como ingresos financieros (véase nota 19).

Cuentas Anuales
31 de diciembre de 2013

12.c) Ejercicios abiertos a inspección

Todos los impuestos están abiertos a inspección desde el momento de constitución de la Entidad, incluido el impuesto de sociedades relativo al ejercicio 2013.

(13) Importe Neto de la Cifra de Negocios

El detalle del importe neto de la cifra de negocios de la cuenta de pérdidas y ganancias del ejercicio 2013, es como sigue:

	Miles de euros 2013
Ingresos por liquidación de cánones ferroviarios	
Canon por utilización de la red ferroviaria de interés general	334.088
Canon por utilización de estaciones y otras instalaciones ferroviarias	62.072
	<u>396.160</u>

La distribución del importe neto de la cifra de negocios del ejercicio 2013 por los segmentos o actividades que desarrolla la Entidad se muestra en el cuadro adjunto:

	2013 Miles de Euros		
	Canon por utilización de la Red de Interés General	Canon por utilización de estaciones y otras infraestructuras ferroviarias	Total
Construcción y Administración Red de Altas prestaciones	334.088	10.509	344.597
Gestión otros activos de Titularidad de ADIF AV	-	51.563	51.563
Estaciones de viajeros	-	51.563	51.563
Total	<u>334.088</u>	<u>62.072</u>	<u>396.160</u>

13.a) Ingresos por liquidación de cánones ferroviarios

El detalle de los ingresos por liquidación de cánones ferroviarios devengados en el ejercicio 2013 desglosados por las distintas modalidades establecidas en la Orden FOM/898/2005, es el siguiente:

Cuentas Anuales
31 de diciembre de 2013

	Miles de euros 2013
Canon por utilización de infraestructura (nota 1(e))	334.088
Canon de acceso	491
Canon por reserva de capacidad	102.685
Canon de circulación	73.648
Canon por tráfico	157.264
Canon por utilización de estaciones y otras instalaciones (nota 1(e))	62.072
Canon por utilización de estaciones	51.563
Canon por estacionamiento y utilización de andenes	6.402
Canon por utilización de vías de apartado	82
Canon de paso por cambiadores de ancho	4.025
	<u>396.160</u>

(14) Otros Ingresos de Explotación

El detalle de este epígrafe de la cuenta de pérdidas y ganancias del ejercicio 2013 adjunta, es como sigue:

	Miles de euros 2013
Alquileres y servicios	133.233
Suministros de energía de tracción	251.811
Otros	<u>10.677</u>
	<u>395.721</u>

Dentro de la cifra de alquileres y servicios se registran, entre otros conceptos, los ingresos por arrendamiento de inmuebles, locales y otras propiedades por importe de 58.107 miles de euros en el ejercicio 2013, generados por activos incluidos básicamente en el epígrafe de "Inversiones Inmobiliarias", entre los que destacan los derivados de contratos de arrendamiento a largo plazo. Las cantidades percibidas por anticipado correspondientes a dichos contratos a largo plazo y pendientes de imputar a ingresos se muestran en el epígrafe del balance "periodificaciones a largo plazo". Adicionalmente se registran en esta rúbrica de la cuenta de pérdidas y ganancias los ingresos por arrendamiento de fibra óptica por importe de 74.543 miles de euros.

(15) Gastos de Personal

El detalle de este epígrafe de la cuenta de pérdidas y ganancias del ejercicio 2013 adjunta es el siguiente:

Cuentas Anuales
31 de diciembre de 2013

	Miles de euros
	<u>2013</u>
Sueldos, salarios y asimilados	11.527
Cargas sociales	2.867
Provisiones	<u>21</u>
	<u>14.415</u>

El detalle del epígrafe de cargas sociales se muestra en el cuadro adjunto:

	Miles de euros
	<u>2013</u>
Seguridad Social a cargo de la empresa	2.708
Otros gastos sociales	<u>159</u>
	<u>2.867</u>

El desglose por sexos y categorías de la plantilla de la Entidad a 31 de diciembre de 2013 se muestra en el siguiente cuadro:

Categoría	Número de empleados a 31 de diciembre de 2013		
	Hombres	Mujeres	Total
Personal de estructura	144	52	196
Mandos Intermedios	10	6	16
Personal Operativo	<u>4</u>	<u>8</u>	<u>12</u>
	<u>158</u>	<u>66</u>	<u>224</u>

El número medio de empleados en el ejercicio se muestra en el cuadro siguiente:

Categoría	Total
Personal de estructura	196
Mandos Intermedios	16
Personal Operativo	<u>12</u>
	<u>224</u>

(16) Otros Gastos de Explotación

El detalle de este epígrafe de la cuenta de pérdidas y ganancias del ejercicio 2013 adjunta, es como sigue:

Cuentas Anuales
31 de diciembre de 2013

	Miles de euros
	<u>2013</u>
Reparaciones y conservación de la infraestructura	249.470
Energía de tracción	236.909
Servicios de atención a viajeros	75.065
Otros suministros	26.993
Servicios de profesionales independientes	375
Alquileres y cánones	3.672
Publicidad y relaciones públicas	4.521
Gastos ligados al personal	539
Transportes	10
Otras reparaciones y conservación	2.607
Primas de seguros	1
Otros gastos de explotación	26.033
Servicios Externos	626.195
Tributos	4.029
Pérdidas, deterioro y variación de prov. operac. comerciales	<u>1.645</u>
	<u>631.869</u>

Los honorarios de auditoría facturados por el auditor de la Entidad, KPMG Auditores, S.L., ascienden a 110 miles de euros. Asimismo, el auditor ha facturado a la Entidad el importe de 50 miles de euros por otros servicios de verificación contable. Los importes indicados anteriormente incluyen la totalidad de los honorarios relativos a los servicios realizados durante el ejercicio 2013, con independencia del momento de su facturación.

(17) Imputación de Subvenciones de Inmovilizado y Otros

El detalle de los ingresos por subvenciones de capital generados en el ejercicio 2013 es como sigue:

	Miles de euros
	<u>Total Ingresos</u>
	<u>2013</u>
Fondos de Cohesión	38.519
Feder.	17.239
R.T.E.	902
Otras subvenciones	<u>22.221</u>
	<u>78.881</u>

(18) Gastos Financieros

El detalle de este epígrafe de la cuenta de pérdidas y ganancias del ejercicio 2013 es como sigue:

Cuentas Anuales
31 de diciembre de 2013

	Miles de euros
	<u>2013</u>
Por deudas con terceros	283.572
Intereses de préstamos a largo plazo	266.040
Intereses de liquidación en contratos de obra	(646)
Intereses de demora en expropiaciones	13.177
Otros gastos financieros	5.001
Gastos financieros por actualización de provisiones	<u>151</u>
	<u>283.723</u>

En el ejercicio 2013 los gastos financieros por actualización de provisiones para riesgos y gastos corrientes y no corrientes corresponden básicamente a los conceptos de "Premio de permanencia" y "Fondo para viajes de ocio del personal pasivo" (véase nota 10).

(19) Ingresos Financieros

El detalle de este epígrafe de la cuenta de pérdidas y ganancias del ejercicio 2013 es como sigue:

	Miles de euros
	<u>2013</u>
De participaciones en instrumentos de patrimonio	4
De terceros	4
De valores negociables y otros instrumentos financieros	33.418
Intereses de inversiones financieras a corto plazo	1.142
Intereses de cuentas corrientes	2.074
Otros ingresos financieros	30.202
Incorporación al activo de gastos financieros(nota 4.c))	<u>90.674</u>
	<u>124.096</u>

"Otros ingresos financieros" incluyen en el ejercicio 2013, los importes devengados en dicho ejercicio por intereses de demora derivados de la devolución practicada de IVA no deducible soportada por GIF en el ejercicio 2001, según se explica en la nota 12.b).

Cuentas Anuales
31 de diciembre de 2013**(20) Información Medioambiental**

Al 31 de diciembre de 2013 no existen activos de importancia dedicados a la protección y mejora del medioambiente, ni se ha incurrido en gastos relevantes de esta naturaleza durante el ejercicio.

Asimismo, durante el ejercicio anual terminado en 31 de diciembre de 2013 no se han recibido subvenciones de naturaleza medioambiental.

(21) Información sobre los Miembros del Consejo de Administración y la Alta Dirección

A 31 de diciembre de 2013 no habían sido designados los consejeros de ADIF-AV. Por tanto, ningún consejero devengó importes por asistencia a las reuniones del Consejo de Administración; la Entidad carece de saldos a cobrar o a pagar a los miembros del Consejo de Administración al cierre del ejercicio 2013, no mantenía ningún compromiso por seguros de vida, planes de pensiones y similares, ni les ha concedido anticipos o créditos ni asumidos obligaciones por su cuenta a título de garantía. Asimismo, de acuerdo con el artículo 21 del Real Decreto 1044/2013 de 27 de diciembre de 2013, por el que se aprueban los estatutos de la sociedad, los miembros del Consejo de Administración no recibirán remuneración alguna en concepto de dietas por asistencia a las reuniones del Consejo de Administración.

El personal de la Alta Dirección, de acuerdo con el artículo 26 del mencionado Real Decreto 1044/2013, no recibirá remuneración alguna.

(22) Gestión de Riesgos Financieros

ADIF-AV está expuesta a diversos riesgos de mercado financiero, como consecuencia tanto de su actividad como de la deuda tomada para financiar la construcción de las nuevas líneas de alta velocidad. Los principales riesgos que afectan a la Entidad son los siguientes:

22.a) Riesgo de crédito

Surge básicamente como consecuencia de los créditos por operaciones comerciales y no comerciales, las inversiones financieras temporales y los activos líquidos equivalentes.

La Entidad evalúa la calidad crediticia de sus deudores comerciales, tomando en consideración para determinar los límites individuales de crédito, su posición financiera, experiencia histórica y otros factores de naturaleza económica.

Cuentas Anuales
31 de diciembre de 2013

Respecto a las inversiones financieras temporales y los activos líquidos equivalentes, la Entidad realiza sus operaciones mediante instrumentos que garantizan la recuperación de la totalidad del capital invertido y evalúa la calidad crediticia de las entidades financieras, considerando la calificación crediticia otorgada por entidades calificadoras, en función del plazo de la inversión, y determinando los límites de crédito individuales en función de distintos factores (volumen total de activos, rentabilidad, etc.).

22.b) Riesgo de tipos de interés

Se manifiesta en la variación de los costes financieros de la deuda con entidades de crédito.

Los recursos ajenos se han contratado con distintos plazos comprendidos entre 13 meses y 50 años y con diferentes regímenes de tipos de interés: tipo fijo hasta vencimiento, tipo fijo revisable, tipo variable diferencial variable y tipo variable con diferencial fijo.

Adicionalmente, el desglose y cuantificación de las garantías financieras otorgadas a sociedades asociadas se detalla en la nota 23 siguiente.

En general, las operaciones de crédito suscritas por la Entidad contemplan la posibilidad de que se modifique el régimen de tipo de interés en diferentes fechas durante la vida del préstamo.

22.c) Riesgo de liquidez

El riesgo de liquidez surge por la posibilidad de desajustes entre las necesidades de fondos y las fuentes de los mismos.

La Entidad realiza una gestión prudente de este riesgo que implica la disponibilidad de financiación por un importe suficiente a través de facilidades de crédito de entidades financieras.

La Dirección de la Entidad realiza un seguimiento de las previsiones de liquidez de ADIF-AV en función de los flujos de efectivo esperados.

Al 31 de diciembre de 2013, el resultado de la Entidad es negativo en 231.333 miles de euros y su fondo de maniobra, también negativo, asciende a 1.459.504 miles de euros, como consecuencia, básicamente, de la situación de restricciones crediticias existentes en los mercados financieros durante el ejercicio 2012 que no permitieron obtener a ADIF la totalidad de la financiación a largo plazo inicialmente prevista en los Presupuestos Generales del Estado para dicho ejercicio.

Cuentas Anuales
31 de diciembre de 2013

Durante el año 2013, la Entidad ha planteado una nueva estrategia de financiación para diversificar sus fuentes tradicionales de obtención de crédito y ha trabajado para acceder de forma directa a los mercados de capitales. Este trabajo se ha concretado en la elaboración de un programa EMTN (Euro Medium Term Notes) con una duración de doce meses y un importe máximo de 3.000 millones de euros, inscrito en la Bolsa de Dublín el 30 de abril de 2014. En este sentido, la Entidad ha firmado y dispuesto en el mes de octubre de 2013 un préstamo sindicado con un grupo de Bancos, que la asesoran en su proyecto de salida al mercado de capitales, por importe de 890 millones de euros y un plazo de vencimiento de trece meses desde la fecha de su suscripción, que será amortizable mediante una o varias emisiones de valores de renta fija en el ejercicio 2014. Con fecha 20 de mayo de 2014 se ha llevado a cabo una emisión de valores de renta fija por importe de 1.000 millones de euros y el referido préstamo sindicado ha sido amortizado anticipadamente el 11 de junio de 2014, lo que supone la conversión de esta deuda, que a 31 de diciembre de 2013 figura en el pasivo corriente de la Entidad, en una deuda a largo plazo.

Asimismo, con el objetivo de establecer un marco financiero a medio plazo en el contexto del Real Decreto Ley 15/2013, se están negociando con la AGE diversos convenios que definirán las nuevas relaciones financieras entre el Estado y la Entidad para el trienio 2013-2015 en lo relativo a la inversión y administración de la red ferroviaria su titularidad.

Adicionalmente, la Entidad incrementará los ingresos procedentes de los cánones ferroviarios en el ejercicio 2014 y siguientes como consecuencia de la modificación de las tarifas aprobada mediante la Ley de Presupuestos Generales del Estado para el ejercicio 2014.

Finalmente, otras actuaciones previstas, como la puesta en valor de diversos activos, permitirán a la Entidad mejorar su posición financiera en el corto plazo. En esta línea, en el ejercicio 2013, ADIF ha llevado a cabo una licitación pública para el arrendamiento y explotación de diversos aparcamientos en estaciones que ha sido adjudicada con fecha 20 de diciembre de 2013, por un importe total a pagar a la firma del contrato de 140 millones de euros, de los cuales 113 millones de euros, aproximadamente, corresponden a aparcamientos ubicados en estaciones cuyo titular es ADIF-AV, y un plazo de arrendamiento de 10 años. Dado que en la citada licitación se incluían aparcamientos ubicados en estaciones de titularidad de ADIF y de ADIF-AV, ambas Entidades han suscrito un convenio para garantizar una mejor gestión de contrato y mantener la unidad del objeto de la adjudicación. Con fecha 31 de enero de 2014, se ha suscrito el contrato con el adjudicatario y cobrado el importe de la adjudicación (ver nota 23).

Dentro de la política de puesta en valor de sus activos, también se ha iniciado en el ejercicio 2013 una licitación pública para la cesión de los derechos de uso y explotación de la red de fibra óptica, que no se encuentra dedicada al sistema ferroviario. El plazo establecido para dicha cesión está comprendido entre 10 y 20 años y el importe total de la adjudicación se cobrará a la firma del contrato. La adjudicación se ha producido en abril de 2014 y a la fecha de formulación de

Cuentas Anuales
31 de diciembre de 2013

estas cuentas anuales está pendiente de la autorización por parte de la Comisión Nacional de Mercados y Competencia.

(23) Compromisos y Contingencias

Los avales concedidos a terceros por la Entidad a 31 de diciembre de 2013 ascienden a 668 miles de euros. La Dirección de la Entidad no espera que surjan pasivos exigibles de cuantía significativa, como consecuencia de las referidas garantías.

La Entidad ha emitido comfort letters a favor de diversas sociedades participadas en relación con las operaciones de financiación suscritas por aquellas (ver nota 3 (o) IX) mediante las cuales se compromete a realizar, en función de su participación en el capital social, las actuaciones pertinentes para que las entidades acreditantes obtengan garantías respecto al reembolso de las obligaciones contraídas. ADIF-AV asume las obligaciones garantizadas por ADIF mediante cartas de compromiso emitidas a favor de diversas empresas asociadas en proporción a la participación en

su capital que le atribuye la Orden PRE/2443/2013, de 27 de diciembre, por la que se determinan los activos y pasivos de la entidad pública empresarial Administrador de Infraestructuras Ferroviarias que pasan a ser titularidad de la Entidad Pública Empresarial ADIF-AV.

Este riesgo se ha evaluado en un importe que ascendía a 31 de diciembre de 2013 a 373,5 millones de euros, de acuerdo con los saldos dispuestos por las citadas sociedades a dichas fechas y con la participación de ADIF-AV en su capital.

A continuación se presenta un detalle por sociedades de las referidas garantías:

Sociedades	Miles de euros			
	Importe dispuesto a 31/12/2013 (a)	Porcentaje de participación (b)	Importe riesgo a 31/12/2013 (a x b)	Provisiones a 31/12/2013
Zaragoza Alta Velocidad 2002, S.A.	342.160	30,00%	102.648	19.996
Valencia Parque Central Alta Velocidad 2003, S.A.	133.600	30,00%	40.080	17.248
Logroño Integración del Ferrocarril 2002, S.A.	195.140	30,00%	58.542	-
Gijón Integración del Ferrocarril, S.A. Gijón al Norte	32.650	30,00%	9.795	-
Barcelona-Sagrera Alta Velocitat, S.A.	192.890	30,00%	57.867	1.627
Cartagena Alta Velocidad S.A.	1.105	40,00%	442	-
Murcia Alta Velocidad, S.A.	3.370	40,00%	1.348	-
Alta Velocidad Alicante Nodo Transporte, S.A.	70.470	30,00%	21.141	-
Valladolid Alta Velocidad 2003, S.A.	272.120	30,00%	81.636	2.172
Subtotal Sociedades Integración FFCC	1.243.505		373.499	41.043

Cuentas Anuales
31 de diciembre de 2013

Las sociedades cuyo objeto social es la integración del ferrocarril en las ciudades, en función del volumen económico y complejidad técnica de las obras que deberían afrontar en los próximos ejercicios, así como considerando la dificultad existente para determinar el valor futuro de los suelos que han recibido, o recibirán, a cambio de las citadas obras, en el actual contexto del mercado inmobiliario, podrían ver condicionada su capacidad para recuperar la totalidad de los costes en que finalmente incurran. En este sentido, la Dirección de ADIF-AV conjuntamente con los diferentes accionistas de cada una de las sociedades está trabajando, en función del avance real de las obras, en la racionalización de las actuaciones de inversión que han de acometer aquellas, con la finalidad de que sean sostenibles desde un punto de vista económico financiero, considerando la situación del mercado inmobiliario.

No obstante lo anterior, ZAV tenía suscrita una póliza de crédito sindicada con diversas entidades financieras, que fue garantizada por sus accionistas mediante el otorgamiento de comfort letters en función de su participación en el capital social. A 31 de diciembre de 2011, dicha póliza tenía un límite vigente de disposición de 320 millones de euros, que fue incumplido por la Sociedad, que no pudo afrontar la devolución de un importe de 80 millones de euros que estaba vencido a esa fecha. alcanzándose un acuerdo para que los accionistas de ZAV realicen aportaciones a la Sociedad para la devolución del citado importe, en función de su participación en el capital social

Finalmente, el 26 de marzo de 2013, la Sociedad alcanzó un acuerdo para la reestructuración de su deuda mediante la suscripción de una operación de financiación por un total de 360 millones de euros y vencimiento final el 31 de diciembre de 2019. Dicha financiación se estructura en dos tramos, el primero de los cuales se amortizaría en un período de seis años, que finaliza el 31 de diciembre de 2018, por un importe de 230 millones de euros, y un segundo tramo por importe de 130 millones de euros que se amortizará el 31 de diciembre de 2019. Los accionistas se han comprometido a realizar aportaciones a la sociedad para la devolución de los vencimientos correspondientes al primer tramo según un calendario acordado con las entidades financieras. ADIF-AV deberá asumir, de acuerdo con su participación en el capital social, hasta 31 de diciembre de 2018 aportaciones a la Sociedad por un importe de 57 millones de euros para la cancelación del referido primer tramo de la operación de financiación.

Para la realización de las referidas aportaciones, los accionistas han suscrito préstamos participativos con ZAV. Consecuentemente, a 31 de diciembre de 2013, tal y como se menciona en la nota 5.2, la Entidad mantiene préstamos a largo plazo a ZAV por valor total de 40.897 miles de euros concedidos para que la participada afronte la devolución del principal de la operación de financiación y sus correspondientes intereses.

Adicionalmente, al cierre del ejercicio 2013, ADIF-AV, como consecuencia del deterioro del valor de los activos inmobiliarios destinados para la venta de que es titular ZAV, mantiene registrada una provisión para riesgos y gastos por importe de 19.996 miles de euros.

Cuentas Anuales
31 de diciembre de 2013

Asimismo, Valencia Parque Central Alta Velocidad 2003, SA. tenía suscrita una póliza de crédito con varias entidades financieras con fecha de vencimiento 31 de diciembre de 2013, cuyo importe dispuesto ascendía aproximadamente a 135 millones de euros, y que ha sido incumplido por la Sociedad. Durante el primer trimestre del ejercicio 2014 se han mantenido negociaciones con las entidades acreditantes, habiéndose llegado a un acuerdo para la restructuración de esta operación mediante la firma de un contrato de crédito con fecha 31 de marzo de 2014. La operación, por importe de 135 millones de euros, tiene vencimiento final el día 31 de marzo de 2021 y amortizaciones semestrales a partir de 31 de marzo de 2016. Los accionistas se han comprometido a realizar aportaciones a la sociedad para la devolución del principal de la operación, que en el caso de ADIF-AV ascienden a 46 millones de euros, y deberán incrementarse en la cuantía de los gastos financieros.

En este contexto, ADIF-AV ha registrado una provisión para riesgos y gastos por importe de 17.248 miles de euros, para reconocer el importe actual estimado de las aportaciones que deberá efectuar a la sociedad y cuyo valor no podrá recuperarse mediante la puesta en mercado de activos inmobiliarios, según la información disponible.

Asimismo, las Sociedades Barcelona Sagrera Alta Velocidad, S.A., Logroño Integración del Ferrocarril 2002, S.A. y Valladolid Alta Velocidad 2003, S.A. como consecuencia de la valoración de diversas operaciones de cobertura de tipos de interés vinculadas con la financiación suscrita reconocieron pérdidas, que suponían que dichas entidades sigan presentando patrimonio neto negativo. En consecuencia, ADIF-AV de acuerdo con los compromisos adquiridos y su participación en el capital social de las referidas sociedades, tiene registrado en "Otras provisiones", del epígrafe "Provisiones para riesgos y gastos a largo plazo", un importe de 3,8 millones de euros por los citados conceptos.

(24) Hechos Posteriores

De acuerdo con el Real Decreto-ley 1/2014, de 24 de enero, de reforma en materia de infraestructuras y transporte, y otras medidas económicas, la modificación o actualización de las cuantías resultantes de lo establecido en la LSF, en los artículos 74, sobre el Canon por utilización de las líneas ferroviarias integrantes de la Red Ferroviaria de Interés General, y 75, sobre Canon por utilización de las estaciones y otras instalaciones ferroviarias, deberá ser elaborada por el administrador de infraestructuras ferroviarias, junto con la correspondiente memoria económico-financiera sobre el coste o valor del recurso o actividad de que se trate y la justificación de la cuantía propuesta, la cual deberá ajustarse a lo establecido en el artículo 20.1 de la Ley 8/1989, de 13 de abril de Tasas y Precios Públicos.

Con fecha 26 de julio de 2013, el Consejo de Administración de ADIF acordó la aprobación del procedimiento de adjudicación del contrato de "Arrendamiento y explotación de aparcamientos ubicados en diversas estaciones", el cual fue adjudicado el fecha 20 de diciembre de 2013 a Saba Infraestructuras, S.A., por un importe de 140.760.000 y un plazo de vigencia de 10 años. Dicho contrato de

Cuentas Anuales
31 de diciembre de 2013

arrendamiento y explotación de aparcamientos situados en diversas estaciones entre ADIF-AV y Saba se ha formalizado el 31 de enero de 2014 (ver nota 22).

El 27 de septiembre de 2013, el Consejo de Administración de ADIF aprobó el expediente de contratación, los pliegos y la apertura del procedimiento de adjudicación del contrato de cesión de los derechos de uso y gestión de la explotación de la red de cables de fibra óptica y demás elementos asociados propiedad de ADIF no dedicados al servicio ferroviario que, en virtud de la Orden PRE/2443, fueron traspasados a ADIF-AV.

El período de cesión se establecerá por un mínimo de 10 años y un máximo de 20 años en función del resultado de las ofertas presentadas. Asimismo, la licitación contempla un pago anticipado, siendo el importe de licitación mínimo para un período de 10 años de 343,2 millones de euros, IVA excluido, y de 450,4 millones de euros, IVA excluido, el importe mínimo de licitación para un período de 20 años. Lo anterior implica, cuando proceda, el traspaso de los acuerdos de cesión firmados por ADIF con operadores de telecomunicaciones. La adjudicación se ha producido en abril de 2014 y a la fecha de formulación de estas cuentas anuales está pendiente de la autorización por parte de la Comisión Nacional de Mercados y Competencia.

ANEXOS

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
 ADIF - Alta Velocidad

 Inmovilizado Material e Inversiones Inmobiliarias del ejercicio terminado en
 31 de diciembre de 2013

Expresado en miles de euros

	Saldos al 1.1.2013	Altas Totales (*)	Trasposos	Bajas	Reclasificaciones	Saldos al 31.12.2013
Edificios y Otras Construcciones	1.177.854	18.417	229.729	(218)	(18)	1.425.764
Terrenos y Bienes Naturales	<u>1.920.357</u>	<u>146.911</u>	-	(4)	-	<u>2.067.264</u>
	3.098.211	165.328	229.729	(222)	(18)	3.493.028
Amortización acumulada Edificios y otras construcciones	(202.199)	(25.048)	-	-	-	(227.247)
Total Valor Neto Terrenos y construcciones	2.896.012	140.280	229.729	(222)	(18)	3.265.781
Instalaciones de la vía y otras instalaciones técnicas	20.482.047	842.722	4.364.369	(727)	7	25.688.411
Amortización acumulada Instalaciones de la vía y otras instalaciones técnicas	(1.986.829)	(478.678)	-	273	-	(2.465.234)
Provisión depreciación instalaciones de vía	-	(9.537)	-	-	-	(9.537)
Total Valor Neto Instalaciones de la vía y otras instalaciones técnicas	18.495.218	354.507	4.364.369	(454)	7	23.213.640
Elementos de transporte	4	-	-	-	-	4
Amortización acumulada Elementos de Transporte	(4)	-	-	-	-	(4)
Total Valor Neto elementos de transporte	-	-	-	-	-	-
Otro inmovilizado material	40.492	6	333	(3.213)	-	37.618
Amortización acumulada Otro Inmovilizado Material	(36.131)	(1.986)	-	3.213	-	(34.904)
Total Valor Neto Otro Inmovilizado Material	4.361	(1.980)	333	-	-	2.714
Total Valor Neto Instalaciones técnicas elementos de transporte y otro inmovilizado material	18.499.579	352.527	4.364.702	(454)	-	23.216.354
Obra en curso	<u>15.603.274</u>	<u>1.427.050</u>	<u>(4.594.431)</u>	<u>(24.642)</u>	-	<u>12.411.251</u>
Total Inmovilizado Material Neto	<u>36.998.865</u>	<u>1.919.857</u>	=	<u>(25.318)</u>	<u>(18)</u>	<u>38.893.386</u>
Inversiones Inmobiliarias	240.344	-	-	-	18	240.362
Amortización Inversiones Inmobiliarias	(26.933)	(3.898)	-	-	-	(30.831)
Total Inversiones Inmobiliarias Netas	<u>213.411</u>	<u>(3.898)</u>	=	=	<u>18</u>	<u>209.531</u>

(*) Incluye altas derivadas de las obras entregadas a ADIF por la Administración General del Estado en virtud del Real Decreto-ley 4/2013 de 22 de febrero y posteriormente transferidas a ADIF Alta Velocidad por un coste de 916.731 miles de euros y una amortización acumulada de 217.263 miles de euros. La Entidad ha desglosado en los saldos iniciales a 1 de enero de 2013 el importe de coste del activo traspasado así como su amortización acumulada.



ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
ADIF - Alta Velocidad

Detalle de empresas del grupo, multigrupo y asociadas
31 de diciembre de 2013

Nombre	Actividad	Porcentaje de Participación	Coste de la participación	2013 Miles de euros				
				Fondos Propios(d)	Otras partidas del Patrimonio Neto	Beneficio/ (pérdida) del ejercicio 2013	Resultado de Explotación ejercicio 2013 Beneficio / (pérdida)	Dividendos cobrados
Cartagena AVE, S.A. (b)	Integración Alta Velocidad en Cartagena	40,00%	-	596	-	1	58	-
Murcia AVE, S.A. (b)	Integración Alta Velocidad en Murcia	40,00%	-	610	-	3	177	-
Palencia Alta Velocidad, S.A. (b)	Integración Alta Velocidad en Palencia	40,00%	-	561	-	(16)	60	-
Ingeniería y Economía del Transporte, S.A. (INECO) (b)	Redacción de Proyectos de Ingeniería civil e industrial de índole ferroviaria. Asesoramiento en función de consulting	20,68%	7.977	82.744	(146)	3.591	6.457	-
León Alta Velocidad 2003, S.A.(b)	Integración Alta Velocidad en León	37,50%	-	37	998	(96)	(101)	-
Logroño Integración Ferrocarril 2002, S.A. (b)	Ordenación travesía ferroviaria Alta Velocidad en Logroño	30,00%	-	667	-	138	-	-
Valencia Parque Central Alta Velocidad 2003, S.A. (b)	Integración Alta Velocidad en Valencia	30,00%	-	587	10.821	-	(7)	-
Valladolid Alta Velocidad 2003 S.A. (b)	Ordenación travesía ferroviaria Alta Velocidad en Valladolid	30,00%	-	820	(8.062)	(35)	(4)	-
Gijón al Norte, S.A.	Integración Alta Velocidad en Gijón	30,00%	99	527	-	-	1.425	-
Zaragoza Alta Velocidad 2002, S.A. (b)	Integración Alta Velocidad en Zaragoza	30,00%	6.750	(145.446)	21.578	(35.262)	(35.262)	-
Alta Velocidad Alicante Nodo Transportes, S.A. (b)	Integración Alta Velocidad en Alicante	30,00%	-	554	1.251	18	3.092	-
Barcelona Sagrera Alta Velocidad S.A. (b)	Integración Alta Velocidad en Barcelona	30,00%	-	(1.578)	-	(2.178)	-	-
Almería Alta Velocidad, S.A. (b)	Integración Alta Velocidad en Almería	30,00%	180	603	-	(4)	-	-
A.V. Vitoria-Gasteizko Abiadura Handia, S.A.(b)	Integración Alta Velocidad en Vitoria	40,00%	240	606	-	3	-	-
Total participaciones en empresas asociadas			15.246					
INECO Transportmex		12,50%	18	153	-	8	-	-
Albali Señalización, S.A		10,00%	1.326	13.405	-	566	4.382	-
Energía Olmedo Orense Fase I		10,00%	6	-	-	-	-	-
Vía Olmedo- Pedralba		10,00%	6	-	-	-	-	-
HIT RAIL B.V		4,35%	55	3.406	-	-	-	9
Total Otras			1.411					9
TOTAL			16.657					9

(a) Cuentas anuales auditadas a 31 de diciembre de 2013
(b) Estados Financieros provisionales a 31 de diciembre de 2013
(c) Cuentas Anuales formuladas pendientes de auditoría a 31 de diciembre de 2013
(d) En la columna de Fondos Propios esta incluido el resultado del ejercicio 2013

Este anexo forma parte integrante de la nota 5 de la Memoria de Cuentas Anuales del ejercicio 2013 junto con la cual debe ser leído



ADIF Alta Velocidad

**Informe de auditoría de las cuentas anuales
Ejercicio 2013**

Intervención Delegada en ADIF Alta Velocidad



Índice

I.	INTRODUCCIÓN	1
II.	OBJETIVO Y ALCANCE DEL TRABAJO: RESPONSABILIDAD DE LOS AUDITORES	1
III.	RESULTADOS DEL TRABAJO. FUNDAMENTO DE LA OPINIÓN: <i>FAVORABLE CON SALVEDADES</i>	2
IV.	OPINIÓN	2
V.	INFORME SOBRE OTROS REQUERIMIENTOS LEGALES Y REGLAMENTARIOS	2



I. Introducción

La Intervención General de la Administración del Estado, a través de la Intervención Delegada en la Entidad Pública Empresarial Administrador de Infraestructuras Ferroviarias Alta Velocidad, (en adelante ADIF AV o la Entidad) en uso de las competencias que le atribuye el artículo 168 de la Ley General Presupuestaria, ha auditado las cuentas anuales de dicha Entidad que comprenden el balance de situación a 31 de diciembre de 2013, la cuenta de pérdidas y ganancias, el estado de cambios en el patrimonio neto, el estado de flujos de efectivo y la memoria correspondientes al ejercicio anual terminado en dicha fecha.

La Intervención Delegada en la Entidad ha completado su auditoría considerando y revisando el trabajo realizado por la sociedad de auditoría KPMG Auditores, S.L., puesto a su disposición en el marco del contrato de “Servicios profesionales de auditoría para las entidades públicas empresariales ADIF y ADIF Alta Velocidad”, suscrito con ADIF el 31 de enero de 2014.

El Presidente de ADIF Alta Velocidad es responsable de la formulación de las cuentas anuales de la Entidad de acuerdo con el marco de información financiera que se detalla en la nota 2 de la memoria adjunta y en particular de acuerdo con los principios y criterios contables, asimismo, es responsable del control interno que considere necesario para permitir que la preparación de las citadas cuentas anuales estén libres de incorrección material.

Las cuentas anuales a las que se refiere el presente informe fueron formuladas por el Presidente de la Entidad el 22 de julio de 2014 y fueron puestas a disposición de la Intervención Delegada ese mismo día.

El Presidente de la Entidad inicialmente formuló sus cuentas anuales el 15 de julio de 2014 y se pusieron a disposición de la Intervención Delegada ese mismo día. Dichas cuentas fueron modificadas en la fecha indicada en el párrafo anterior. La modificación se produjo por motivos operativos y no tiene ningún efecto relevante en el contenido de las cuentas anuales inicialmente formuladas.

La información relativa a las cuentas anuales queda contenida en el fichero NF1548_2013_F_140722_174602_Cuentas.zip cuyo resumen electrónico se corresponde con 3EE3363A497C8F047945CF5DB3AD9315 y está depositado en la aplicación CICEP.Red de la Intervención General de la Administración del Estado.

II. Objetivo y alcance del trabajo: Responsabilidad de los auditores

Nuestra responsabilidad es emitir una opinión sobre si las cuentas anuales adjuntas expresan la imagen fiel, basada en el trabajo realizado de acuerdo con las Normas de Auditoría del Sector Público. Dichas normas exigen que planifiquemos y ejecutemos la auditoría con el fin de obtener una seguridad razonable, aunque no absoluta, de que las cuentas anuales están libres de incorrección material.

Una auditoría conlleva la aplicación de procedimientos para obtener evidencia adecuada y suficiente sobre los importes y la información recogida en las cuentas anuales. Los procedimientos seleccionados dependen del juicio del auditor, incluida la valoración de los riesgos de incorrección material en las cuentas anuales. Al efectuar dichas valoraciones del riesgo, el auditor tiene en cuenta el control interno relevante para la preparación y presentación razonable por parte del gestor de las cuentas anuales, con el fin de diseñar los procedimientos de auditoría que sean adecuados en función de las circunstancias, y no con la finalidad de expresar una opinión sobre la eficacia del control interno de la Entidad. Una auditoría también incluye la evaluación de la adecuación de los criterios contables y de la razonabilidad de las estimaciones contables realizadas por el gestor, así como la evaluación de la presentación global de las cuentas anuales.

Consideramos que la evidencia de auditoría que hemos obtenido proporciona una base suficiente y adecuada para emitir nuestra opinión de auditoría.



III. Resultados del trabajo. Fundamento de la opinión: *Favorable con salvedades*

Como se indica en la nota 3.b) de la memoria de las cuentas anuales adjuntas, a 31 de diciembre de 2013 el importe registrado en el epígrafe de Balance Inmovilizado material, no incluye todos los terrenos a través de los cuales discurre la traza de vía de ciertas líneas, principalmente la línea de Alta Velocidad Madrid-Sevilla, así como los terrenos sobre los cuales se asientan determinados recintos ferroviarios cuyo titular es la Entidad. No hemos podido obtener evidencia de auditoría suficiente que nos permita analizar el efecto que la falta de registro de dichos terrenos pudiera tener sobre el Inmovilizado material incluido, por lo que no hemos podido evaluar el efecto que este hecho pudiera tener sobre las cuentas anuales del ejercicio 2013 adjuntas.

IV. Opinión

En nuestra opinión, excepto por el efecto del hecho descrito en el apartado “Resultados del trabajo. Fundamento de la opinión: Favorable con salvedades”, las cuentas anuales adjuntas expresan, en todos los aspectos significativos, la imagen fiel del patrimonio y de la situación financiera de ADIF Alta Velocidad a 31 de diciembre de 2013, así como de sus resultados y flujos de efectivo correspondientes al ejercicio anual terminado en dicha fecha, de conformidad con el marco normativo de información financiera que resulta de aplicación y, en particular, con los principios y criterios contables contenidos en el mismo.

V. Informe sobre otros requerimientos legales y reglamentarios

De acuerdo con sus estatutos, el Presidente de la Entidad tiene que elaborar un Informe de Gestión que contiene las explicaciones que se consideran oportunas respecto a la situación y evolución de la Entidad Pública Empresarial Administrador de Infraestructuras Ferroviarias Alta Velocidad y no forma parte integrante de las cuentas anuales.

Asimismo, de conformidad con lo previsto en el artículo 129.3 de la Ley General Presupuestaria, la Entidad tiene que presentar junto con las cuentas anuales, un informe relativo al cumplimiento de las obligaciones de carácter económico-financiero que asume como consecuencia de su pertenencia al sector público.

Nuestro trabajo se ha limitado a verificar que los mismos se han elaborado de acuerdo con su normativa reguladora y que la información contable que contienen concuerda con la de las cuentas anuales auditadas.

El presente informe de auditoría ha sido firmado electrónicamente a través de la aplicación CICEP.Red de la Intervención General de la Administración del Estado por el Interventor Delegado en ADIF Alta Velocidad, en Madrid, a 24 de julio de 2014.

ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS
ADIF-ALTA VELOCIDAD

INFORME DE GESTIÓN

EJERCICIO 2013

INDICE

	Págs.
1. Nuevo Modelo Ferroviario	1
1.1. ADIF-Alta Velocidad. Naturaleza, Régimen Jurídico y Funciones	1
1.2. Marco Normativo	4
1.3. Actuaciones Básicas de Desarrollo del Modelo Ferroviario	7
2. Actuaciones en las Diversas Áreas de Actividad	14
2.1. Líneas de Alta Velocidad	14
2.2. Circulación	21
2.3. Estaciones de Viajeros	22
2.4. Telecomunicaciones y Energía	24
3. Actividad Económica	30
3.1. Ingresos y Gastos	30
3.2. Inversiones	31
3.3. Financiación de la Unión Europea	32
3.4. Endeudamiento	40
3.5. Contratación	41
3.6. Participaciones de ADIF-Alta Velocidad	41
4. Otras Actuaciones de Gestión	45
4.1. Seguridad Circulación	45
4.2. Calidad, Eficiencia y Medio Ambiente	48
4.3. Recursos Humanos	53
5. Consejo de Administración y Dirección	55
5.1. Consejo de Administración	55
5.2. Dirección	56

INFORME DE GESTIÓN
EJERCICIO 2013**1. Nuevo Modelo Ferroviario****1.1. ADIF-Alta Velocidad. Naturaleza, Régimen Jurídico y Funciones**

La Entidad Pública Empresarial ADIF-Alta Velocidad se crea el 31 de diciembre de 2013, tras la aprobación del Real Decreto-ley 15/2013 sobre la reestructuración de la Entidad Pública Empresarial Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (en adelante, ADIF) y otras medidas urgentes en el orden económico.

El Real Decreto-ley 15/2013 dispone en su artículo 1 la creación de una nueva Entidad Pública Empresarial, ADIF-Alta Velocidad, como organismo público de los previstos en el artículo 43.1.b) de la Ley de Organización y Funcionamiento de la Administración General del Estado, por escisión de la rama de actividad de construcción y administración de aquellas infraestructuras ferroviarias de alta velocidad y otras que se le atribuyan y estén encomendadas hasta la fecha de entrada en vigor del mismo a ADIF. Conforme a lo establecido de citado Real Decreto-ley, los efectos de la escisión se retrotraen contablemente al 1 de enero de 2013.

La Entidad Pública Empresarial, ADIF-Alta Velocidad, es un organismo público adscrito al Ministerio de Fomento. Goza de personalidad jurídica propia, plena capacidad de obrar para el cumplimiento de sus fines y patrimonio propio y se rige por lo establecido en la Ley del Sector Ferroviario (LSF), en la Ley de Organización y Funcionamiento de la Administración General del Estado (LOFAGE), en las normas de desarrollo de ambas, en el Estatuto de ADIF-Alta Velocidad y en la legislación presupuestaria y demás normas que le son de aplicación. En defecto de estas normas, se le aplicará el ordenamiento jurídico privado.

En el ejercicio de sus funciones ADIF-Alta Velocidad actúa con autonomía de gestión, dentro de los límites establecidos por su Estatuto y teniendo en cuenta, en todo caso, la garantía del interés público, la satisfacción de las necesidades sociales, la seguridad de los usuarios y la eficacia global del sistema ferroviario.

Para el cumplimiento de sus funciones, ADIF-Alta Velocidad puede realizar toda clase de actos de administración y disposición previstos en la legislación civil y mercantil. ADIF-Alta Velocidad no puede prestar servicios de transporte ferroviario, salvo aquellos que sean inherentes a su propia actividad.

INFORME DE GESTIÓN
EJERCICIO 2013

De acuerdo con lo establecido en el Real Decreto-ley 15/2013, de 13 de diciembre, y en el artículo 21 de la Ley del Sector Ferroviario, corresponden a ADIF-Alta Velocidad las siguientes competencias:

- a) La aprobación de los proyectos básicos y de construcción de infraestructuras ferroviarias de alta velocidad que deban formar parte de la Red Ferroviaria de Interés General, si así se establece en la correspondiente Resolución del Ministerio de Fomento que determine su establecimiento o modificación, y su construcción siempre que se lleve a cabo con sus propios recursos y, en todo caso, con arreglo a lo que disponga el Ministerio de Fomento.
- b) La construcción de infraestructuras ferroviarias de alta velocidad, con recursos de un tercero, conforme al correspondiente convenio.
- c) La administración de las infraestructuras ferroviarias de su titularidad.
- d) El control e inspección de la infraestructura ferroviaria, de sus zonas de protección y de la circulación ferroviaria que sobre ella se produzca.
- e) La explotación de los bienes de su titularidad.
- f) La elaboración y publicación de la Declaración sobre la Red relativa a las infraestructuras que administre, en los términos previstos en la Ley del Sector Ferroviario y en sus normas de desarrollo.
- g) La adjudicación de capacidad de infraestructura a las empresas ferroviarias que lo soliciten.
- h) La emisión de informes con carácter previo al otorgamiento, por el Ministerio de Fomento, de las licencias de empresa ferroviaria y de las autorizaciones para prestar servicios que se hayan declarado de interés público, en los casos previstos en la Ley del Sector Ferroviario.
- i) La elaboración de las instrucciones y circulares necesarias para determinar, con precisión, las condiciones de operación sobre las infraestructuras ferroviarias integradas en la Red Ferroviaria de Interés General que administre.
- j) La prestación de servicios adicionales y, en su caso, de servicios complementarios y auxiliares al servicio de transporte ferroviario en las infraestructuras de su titularidad.

INFORME DE GESTIÓN
EJERCICIO 2013

- k) La elevación al Ministerio de Fomento de las propuestas de tarifas por la prestación de servicios adicionales y complementarios, y la fijación de las correspondientes a los servicios auxiliares que se presten en las infraestructuras de su titularidad.
- l) La propuesta de modificación y actualización de los cánones por utilización de las infraestructuras ferroviarias que administre, la gestión, liquidación y recaudación de los que se devenguen por la utilización de dichas infraestructuras, así como, en su caso, el cobro de las tarifas por los servicios adicionales, complementarios y auxiliares.
- m) La cooperación, con los organismos que en otros Estados miembros de la Unión Europea administren las infraestructuras ferroviarias de alta velocidad, para establecer y adjudicar capacidad de infraestructura que abarque más de una red nacional.
- n) La celebración, con las empresas ferroviarias, de acuerdos marco.
- o) La adquisición de energía eléctrica para el suministro del servicio de corriente al sistema ferroviario.
- p) El establecimiento de las pautas que regulen el procedimiento para realizar la investigación de los accidentes ferroviarios que le correspondan.
- q) La elaboración de un informe anual que contemple todos los incidentes y accidentes producidos como consecuencia de la prestación del servicio de transporte ferroviario.
- r) La elaboración de un plan de contingencias que recoja las medidas necesarias para restablecer la situación de normalidad en caso de accidente, de fallo técnico o de cualquier otra incidencia que perturbe el tráfico ferroviario.
- s) La resolución de las reclamaciones de responsabilidad patrimonial que se formulen respecto de la actuación del mismo.
- t) Cuantas otras le atribuya la normativa aplicable.

ADIF-Alta Velocidad y el Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (ADIF) podrán encomendarse, mediante la suscripción del oportuno convenio, la realización de determinadas actividades. En dichos convenios habrá necesariamente de contemplarse la compensación económica que correspondería a ADIF o, en su caso ADIF-Alta Velocidad, por la prestación de los servicios encomendados.

INFORME DE GESTIÓN
EJERCICIO 2013

En particular, ambas Entidades podrán encomendarse la gestión de la capacidad de infraestructura y, debido a la interconexión de las redes cuya administración tienen atribuidas, y de conformidad con lo previsto en el artículo 1.7 del Real Decreto-ley 15/2013, de 13 de diciembre, también la gestión de los sistemas de control, circulación y seguridad.

Conforme a la Resolución de 28 de enero de 2014, de la Secretaría de Estado de Infraestructuras, Transporte y Vivienda, por la que se publica el Acuerdo del Consejo de Administración de ADIF-Alta Velocidad, se acuerda encomendar la realización de determinadas tareas a la Entidad Pública Empresarial Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (ADIF), entre otras, las siguientes:

- Mantenimiento de infraestructura
- Circulación y gestión de capacidad
- Seguridad en la circulación
- Seguridad y protección civil
- Coordinación y seguimiento de operaciones
- Estaciones
- Combustible

1.2. Marco Normativo

La necesidad de convertir el ferrocarril en un modo de transporte competitivo y de abrir los mercados ferroviarios nacionales al transporte internacional de mercancías realizado por las empresas ferroviarias establecidas en cualquier Estado miembro de la Unión Europea, hizo preciso aprobar un conjunto de Directivas dirigidas a dinamizar el sector ferroviario europeo. La transposición de éstas a la legislación española se realizó por la Ley 39/2003, de 17 de noviembre, del Sector Ferroviario, que entró en vigor el 31 de diciembre de 2004 según establece el Real Decreto-ley 12/2004, de 7 de mayo. El desarrollo reglamentario de la ley se realizó por Real Decreto 2387/2004, de 30 de diciembre, por el que se aprueba el Reglamento del Sector Ferroviario.

Los ejes sobre los que gira la reforma realizada por la ley son la separación de las actividades de administración de la infraestructura y de explotación de los servicios y la progresiva apertura del transporte ferroviario a la competencia. La consecución de estos objetivos requiere una profunda modificación de las estructuras y funciones de

INFORME DE GESTIÓN
EJERCICIO 2013

los agentes del sector ferroviario, así como la creación de otros nuevos que velen por la debida aplicación de la nueva normativa.

La reforma podría haberse limitado a incorporar al derecho interno las normas comunitarias. Sin embargo, esta ley pretende reordenar por completo el sector ferroviario estatal y sentar las bases que permitan la progresiva entrada de nuevos actores en este mercado.

Para alcanzar estos objetivos, la ley regula la administración de las infraestructuras ferroviarias y encomienda ésta a la Entidad Pública Empresarial Red Nacional de los Ferrocarriles Españoles (RENFE) que pasa a denominarse Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (ADIF) e integra, además, al Gestor de Infraestructuras Ferroviarias (GIF).

El artículo 20 de la Ley 39/2003, de 17 de noviembre, del Sector Ferroviario, prevé que la administración de las infraestructuras ferroviarias y, en su caso, su construcción, corresponderán, dentro del ámbito de la competencia estatal, a una o varias Entidades Públicas Empresariales adscritas al Ministerio de Fomento, que tendrán personalidad jurídica propia, plena capacidad de obrar y patrimonio propio, y se regirán por lo establecido en la propia Ley del Sector Ferroviario, en la Ley 6/1997, de 14 de abril, de Organización y Funcionamiento de la Administración General del Estado, en su Estatuto y en las demás normas que les sean de aplicación.

En virtud de la Disposición adicional primera de la Ley del Sector Ferroviario, la Entidad Pública Empresarial RENFE pasó a denominarse Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (ADIF) y asumió las funciones asignadas al Administrador de Infraestructuras Ferroviarias por dicha Ley.

Asimismo, nace una nueva Entidad Pública Empresarial denominada RENFE-Operadora como empresa prestadora del servicio de transporte ferroviario, cuyo cometido es, básicamente, ofrecer a los ciudadanos la prestación de todo tipo de servicios ferroviarios. RENFE-Operadora asume, en los plazos y en la forma que la ley prevé, los medios y activos que RENFE ha tenido afectos a la prestación de servicios ferroviarios.

Desde la entrada en vigor de esta ley, se abre a la competencia la prestación del servicio de transporte de mercancías por ferrocarril en el ámbito nacional y se permite el acceso de todas las empresas ferroviarias que lleven a cabo transporte internacional

INFORME DE GESTIÓN
EJERCICIO 2013

de mercancías a las líneas de la Red Ferroviaria de Interés General que formen parte de la denominada Red Transeuropea de Transporte Ferroviario de Mercancías.

Establecida esta separación en las responsabilidades, ADIF deberá llevar adelante la gestión de los distintos negocios que se le encomienden en relación con la administración de las infraestructuras ferroviarias: mantenimiento, circulación de trenes, estaciones y terminales, energía de tracción y redes de comunicaciones anexas a la infraestructura; asegurando el acceso a estaciones y vías en condiciones de igualdad a todos los operadores ferroviarios autorizados por el Ministerio de Fomento que lo soliciten, a los que cobrará un canon por el uso de la infraestructura y los servicios recibidos. Estos ingresos, que se sustentan en la capacidad de las líneas en construcción para permitir servicios de transporte en tiempos perfectamente competitivos con otros modos de transporte, deberán permitir cubrir los costes de funcionamiento y atender al endeudamiento que deba asumir para financiar la inversión de las nuevas infraestructuras.

La necesidad de agilizar el proceso de liberalización del sector ferroviario aconsejaba que se profundizase en la racionalización del sector ferroviario, en el ámbito de competencia estatal, en aras de lograr la máxima eficiencia en la gestión de los servicios, de forma que se asegure el cumplimiento del objetivo de estabilidad presupuestaria y se permita un mejor desenvolvimiento del sector.

A tal fin, se consideró aconsejable crear una nueva Entidad, por escisión de la rama de actividad de construcción y administración de infraestructuras de alta velocidad del Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (ADIF), de manera que la gestión de las redes que venía administrando dicha Entidad y que presentan notables diferencias, tanto desde el punto de vista técnico como económico y de financiación, se realice de forma independiente.

La regulación de lo anteriormente expuesto se llevó a cabo mediante la aprobación del Real Decreto-ley 15/2013, de 13 de diciembre, sobre reestructuración de la Entidad Pública Empresarial «Administrador de Infraestructuras Ferroviarias» (ADIF) y otras medidas urgentes en el orden económico.

De conformidad con lo dispuesto en el mencionado Real Decreto-ley, ADIF abordó el proceso de segregación de dicha rama de actividad para su integración en una nueva Entidad Pública Empresarial creada al efecto, ADIF-Alta Velocidad, lo que ha supuesto

INFORME DE GESTIÓN
EJERCICIO 2013

la modificación del objeto del actual ADIF, quedando limitado a la administración del resto de la red ferroviaria que hasta ahora venía siendo de su titularidad y a la ejecución de inversiones en la misma.

Esta medida permitirá la especialización y, por tanto, la optimización de la administración de ambas redes, la de alta velocidad y la de ancho convencional, redundando en una mejora de su mantenimiento y explotación, y, en especial, en la gestión de la seguridad.

1.3. Actuaciones Básicas de Desarrollo del Modelo Ferroviario**1.3.1. Declaración sobre la Red y Procedimiento de Adjudicación de Capacidad de Infraestructura**

El Real Decreto-ley 15/2013, de 13 de diciembre, sobre reestructuración de la Entidad Pública Empresarial Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (ADIF) y otras medidas urgentes en el orden económico, por el que se crea la Entidad Pública Empresarial ADIF-Alta Velocidad establece lo siguiente en relación con la Declaración sobre la Red:

“Disposición transitoria segunda. Primera declaración sobre la Red de ADIF-Alta Velocidad.

1. La publicación en el «Boletín Oficial del Estado» del acuerdo de aprobación de la primera declaración sobre la red de ADIF-Alta Velocidad, se producirá en el plazo máximo de seis meses a partir de la entrada en vigor de esta disposición, no rigiendo en este caso el plazo previsto en el artículo 5.1 de la Orden FOM/897/2005, de 7 de abril, relativa a la declaración sobre la red y al procedimiento de adjudicación de capacidad de infraestructura ferroviaria.

Hasta la publicación de la primera declaración sobre la red de ADIF-Alta Velocidad, será de aplicación a dicha entidad la declaración sobre la red aprobada por ADIF que se encuentre vigente en ese momento, en lo relativo a las infraestructuras ferroviarias que hayan sido atribuidas a la nueva entidad por la orden a la que se refiere el artículo 1.5 de este Real Decreto-ley”

Entre los fines de la Ley del Sector Ferroviario se encuentra el de facilitar el acceso a las infraestructuras ferroviarias a todos aquellos candidatos interesados en la explotación de un servicio ferroviario. En la Orden del

INFORME DE GESTIÓN
EJERCICIO 2013

Ministerio de Fomento de fecha 7 de abril, Orden FOM 897/2005, se regula la elaboración, el contenido y la publicación de la Declaración sobre la Red, así como el procedimiento de adjudicación de capacidad de infraestructura ferroviaria de competencia estatal.

En cumplimiento de la mencionada orden se elaboró el citado documento, que se actualiza anualmente, en el que ADIF da a conocer las características de la infraestructura ferroviaria puesta a disposición de las empresas ferroviarias y las condiciones de acceso a la misma. Asimismo, informa sobre la capacidad de cada tramo de la red y detalla las normas generales, plazos y criterios que rigen en relación con la adjudicación de capacidad y los cánones y principios de tarificación que se deben aplicar por la utilización de las infraestructuras y por la prestación de los diferentes servicios a las empresas ferroviarias.

1.3.2. Descripción de la Red

Algunas de las características principales de la RFIG disponible en el año 2013 para la solicitud de adjudicación de capacidad, son:

- Red ferroviaria gestionada por ADIF: 15.215 km, de los cuales 2.322 son de la red de alta velocidad (84 Kms. AV ancho ibérico), 11.486 Km de la red convencional de ancho ibérico y 119 de red mixta, ancho ibérico + convencional y red de vía estrecha 1.211 Km.
- Estaciones de viajeros: 1.948. Instalaciones técnicas y logísticas de mercancías: 165, de las cuales 53 se clasifican como principales (en 9 de ellas se prestan servicios que son gestionados a riesgo y ventura por terceros) y otras 112 pueden ser gestionadas en régimen de autoprestación (75 de ellas tienen solicitada su gestión en autoprestación por alguna empresa ferroviaria).

Se informa también de las conexiones con otras redes (Portugal y Francia); la tipología de vías (doble o única, electrificada o no); gálibo; límite de carga; rampas; velocidades máximas; longitud máxima de los trenes; suministro de energía; sistemas de seguridad, control de tráfico y comunicaciones; otras instalaciones; etc.

La Orden PRE/2443/2013, por la que se determinan detalladamente los activos y pasivos de ADIF que pasan a ser titularidad de ADIF-Alta Velocidad establece las

INFORME DE GESTIÓN
EJERCICIO 2013

líneas ferroviarias en explotación y las estaciones atribuidas a la nueva Entidad y cuya enumeración se efectúa a continuación.

1.3.3. Líneas Ferroviarias en Explotación en el Ejercicio 2013 Asignadas a ADIF- Alta Velocidad

- Línea de Alta Velocidad Madrid-Sevilla y enlace por alta velocidad a Toledo.
- Línea de Alta Velocidad Madrid-Zaragoza-Barcelona-Figueras.
- Línea de Alta Velocidad Madrid-Segovia-Valladolid-Medina del Campo.
- Línea de Alta Velocidad Córdoba-Málaga.
- Línea de Alta Velocidad Madrid-Cuenca-Valencia y enlace por alta velocidad con Albacete y Alicante.
- Tramo Valencia-Vandellós perteneciente al Corredor Mediterráneo.
- Tramo Santiago - Vigo perteneciente al Eje Atlántico.

1.3.4. Estaciones de Viajeros Asignadas a ADIF-Alta Velocidad

- Alacant-Terminal.
- Albacete-Los Llanos.
- Antequera-Santa Ana.
- Barcelona-Sants.
- Cáceres.
- Calatayud.
- Camp de Tarragona.
- Castelló de la Plana.
- Ciudad Real.
- Córdoba-Central.
- Cuenca-Fernando Zóbel.
- Figueres-Vilafant.
- Girona.
- Granada.
- Guadalajara-Yebes.
- León.

INFORME DE GESTIÓN
EJERCICIO 2013

- Lleida-Pirineus.
- Madrid-Chamartín.
- Madrid-Puerta de Atocha.
- Málaga-María Zambrano.
- Murcia del Carmen.
- Ourense.
- Palencia.
- Pontevedra.
- Puente Genil-Herrera.
- Puertollano.
- Requena-Utiel.
- San Sebastián/Donostia.
- Santiago de Compostela.
- Segovia-A.V.
- Sevilla-Santa Justa.
- Toledo.
- Valencia-Joaquim Sorolla.
- Valladolid-Campo Grande.
- Vigo-Urzaiz.
- Vilagarcia de Arousa.
- Villanueva de Córdoba.
- Villena A.V.
- Zamora.
- Zaragoza Delicias.

1.3.5. Red de Fibra Óptica y Suministro de Energía

Han sido asignados a ADIF-Alta Velocidad, los activos que configuran la red de fibra óptica (Troncal, Metropolitana y Dedicada) y aquellos que se consideran necesarios para su explotación, así como las torres repetidoras con sus instalaciones accesorias dedicadas a la colocación de BT's para la cobertura de

INFORME DE GESTIÓN
EJERCICIO 2013

telefonía móvil de operadores de telecomunicaciones. Entre estos activos se incluyen los situados en líneas de ferrocarril cerradas o de construcción abandonada propiedad de ADIF.

Asimismo, ADIF-Alta Velocidad, tiene asignados los activos necesarios para el suministro de energía eléctrica de tracción y de usos distintos de tracción.

1.3.6. Fijación de Cánones

La Ley del Sector Ferroviario establece la regulación de los cánones que se devengan por la utilización de las infraestructuras por parte de los operadores del transporte ferroviario. La ley otorga cobertura legal a la relación económica existente entre el Administrador y los sujetos pasivos de los referidos cánones, al tiempo que fija los elementos esenciales de los tributos regulados, distinguiendo entre canon por utilización de las líneas ferroviarias integrantes de la Red Ferroviaria de Interés General y canon por utilización de las estaciones y otras instalaciones ferroviarias. En el primero se establecen las modalidades de cánones por acceso, por reserva de capacidad, por circulación y por tráfico. En el segundo por utilización de estaciones por parte de los viajeros, por el estacionamiento y la utilización de andenes, por el paso por cambiadores de ancho, por la utilización de vías de apartado y por la prestación de servicios que precisen de autorización para la utilización del dominio público ferroviario. Mediante la Orden FOM/898/2005 de 8 de abril, modificada por la Orden FOM/2336/2012 de 31 de octubre, se fijaron las cuantías exigibles, su repercusión y devengo y su régimen de liquidación y pago. Posteriormente, mediante el Real Decreto-ley 11/2013, se introdujeron diversas modificaciones en la Ley del Sector Ferroviario, con el objetivo de adaptar en diversos aspectos los cánones ferroviarios a la normativa europea. Asimismo, aunque con efectos en el ejercicio 2014, se adaptaron diversos parámetros utilizados en la cuantificación de estas tasas: los tipos de línea, los tipos de servicios y niveles de tráfico previstos para el caso del canon de acceso por tipo de línea.

INFORME DE GESTIÓN
EJERCICIO 2013**1.3.7. Prestación de Servicios Ferroviarios Adicionales, Complementarios y Auxiliares**

Son servicios adicionales, complementarios y auxiliares los definidos como tales en el Anexo de la Ley del Sector Ferroviario, que tienden a facilitar el funcionamiento del sistema ferroviario.

Son servicios adicionales el acceso/expedición de trenes a/desde instalaciones. Entre los servicios complementarios se incluyen: suministro de la corriente de tracción (ADIF-Alta Velocidad llevará a cabo la prestación del servicio de suministro de energía eléctrica a la Red Ferroviaria de Interés General. Disposición adicional tercera RDL 15/2013), suministro de combustible, maniobras en instalaciones, maniobras de formación/selección, etc. La prestación de los servicios adicionales en la RFIG y sus zonas de servicio ferroviario será realizada por ADIF, estando obligado a prestarlos a solicitud de las empresas ferroviarias.

La prestación de servicios complementarios se efectuará en régimen de derecho privado y podrá ser realizada con medios propios o mediante gestión indirecta a través de empresas contratistas que deberán disponer de un título habilitante otorgado por el Ministerio de Fomento. Los servicios complementarios que se ofrezca en cada momento, a través de la Declaración sobre la Red o documento equivalente, serán de obligada prestación a solicitud de las empresas ferroviarias y otros candidatos. También pueden prestarse directamente, a su riesgo y ventura, por empresas prestadoras provistas del preceptivo título habilitante otorgado por el Ministerio de Fomento.

La prestación de servicios auxiliares en la RFIG y las áreas de sus zonas de servicio administradas por nuestra Entidad se efectuará en régimen de derecho privado, sin que sea precisa autorización previa del Ministerio de Fomento. En todo caso la empresa prestadora deberá haber suscrito con ADIF el correspondiente acuerdo o contrato.

La prestación de los servicios adicionales y complementarios está sujeta al pago de tarifas, que tienen el carácter de precios privados, tarifas que son aprobadas por el Ministerio de Fomento y que se incluyen en la Declaración sobre la Red. La prestación de servicios auxiliares está sujeta a precios libremente acordados entre las partes.

INFORME DE GESTIÓN
EJERCICIO 2013**1.3.8. Licencias Ferroviarias**

En materia de transporte ferroviario la Ley del Sector Ferroviario parte de su consideración como servicio de interés general y esencial para la comunidad, que se presta en régimen de libre competencia en los términos previstos en la ley. El acceso por una empresa al mercado del transporte ferroviario debe hacerse mediante la obtención de la correspondiente licencia, acreditando previamente el cumplimiento de los requisitos que establecen la ley y el reglamento.

Hasta el 31 de diciembre de 2013 el Ministerio de Fomento ha otorgado para el transporte ferroviario de mercancías licencias de empresa ferroviaria a las siguientes Entidades/Sociedades: Renfe Operadora (Viajeros y Mercancías), Comsa Rail Transport S.A. (Mercancías), Continental Rail S.A. (Viajeros y Mercancías), Acciona Rail Services S.A. (Mercancías), Tracción Rail S.A. (Mercancías), Eusko Trenbideak-Ferrocarriles Vascos S.A. (Mercancías), Logitren Ferroviaria S.A. (Mercancías), Arcelormittal Siderail S.A. (Mercancías), Ferrocarriles del Suroeste S.A. (FESUR) (Mercancías), FGC Mobilitat S.A. (Mercancías), Alsa Ferrocarril S.A.U. (Mercancías), Guinovart Rail S.A. (Mercancías), Ferroviail Railway S.A. (Mercancías), Logibérica Rail S.A.U. (Mercancías), Monbus Rail, S.A. (Mercancías), Transítia Rail, S.A. (Mercancías), Veioli Rail, S.A. (Viajeros), Asturmasa Rail, S.A.U. (Mercancías); Eco Rail, S.A.U. (Viajeros y Mercancías); Interbus Interurbana de Autobuses, S.A. (Viajeros y Mercancías); Arramele Siglo XXI, S.A. (Mercancías) y Takargo, Transporte de Mercaderías, S.A. (Mercancías), con licencia expedida en Portugal. Asimismo, tres empresas conservaban la habilitación para la adjudicación de capacidad de infraestructura ferroviaria como operador distinto de las empresas ferroviarias: Conte Rail S.A., Pecova S.A. y Tramesa S.A.

A su vez, para que una empresa pueda ejercer como operador ferroviario, además de contar con la correspondiente licencia, debe estar en posesión del certificado de seguridad que establece la normativa y que acredita un adecuado sistema de gestión de la seguridad y el cumplimiento de la normativa sobre personal de circulación y material rodante, certificado que solamente es válido para las líneas que se solicitan y conceden. A final del año, doce de las empresas con licencia ferroviaria tenían el certificado de seguridad: Renfe Operadora, Comsa Rail Transport S.A., Continental Rail S.A., Acciona Rail Services S.A., Tracción Rail S.A.,

INFORME DE GESTIÓN
EJERCICIO 2013

Logitren Ferroviaria S.A., Ferrovial Railway S.A., Transfesa Rail, S.A.U., Veloi Rail, S.A., Takargo, Transportes de Mercadorías, S.A., Transítia Rail, S.A. y Eco Rail, S.A.U.

2. Actuaciones en las Diversas Áreas de Actividad**2.1. Líneas de Alta Velocidad**

A 31 de diciembre de 2013 ADIF-Alta Velocidad tiene encomendadas, por acuerdo del Consejo de Ministros o Resoluciones de la Secretaría de Estado de Infraestructuras, Transporte y Vivienda:

- La construcción y administración de la Línea ferroviaria de Alta Velocidad Madrid-Zaragoza-Barcelona-Frontera Francesa. Se excluye de la encomienda anterior el subtramo Figueras-Frontera Francesa, por integrarse éste en el tramo Figueras-Perpiñan en virtud del Acuerdo entre los Gobiernos del Reino de España y la República Francesa suscrito con fecha 10 de octubre de 1995 (Acuerdo de 9/04/99).
- La construcción del nuevo acceso ferroviario Norte-Noroeste: Madrid-Segovia-Valladolid/Medina del Campo.
- La construcción y administración del nuevo acceso ferroviario Córdoba-Málaga.
- La construcción y administración del nuevo acceso ferroviario de alta velocidad de Levante: Madrid-Castilla La Mancha-Comunidad Valenciana-Región de Murcia.
- La construcción y administración de la Línea de Alta Velocidad León-Asturias, tramo La Robla-Pola de Lena (Variante de Pajares), del corredor Norte/Noroeste.
- La construcción y administración del nuevo acceso de alta velocidad a Toledo.
- La construcción y administración de la Línea de Alta Velocidad León-Asturias, tramo La Robla-Pola de Lena (Variante de Pajares), del corredor Norte/Noroeste.
- La construcción y administración de la Línea de Alta Velocidad del País Vasco, del Corredor Norte/Noroeste.
- La construcción y administración del Tramo Navalmoral de la Mata-Cáceres, de la Línea de Alta Velocidad Madrid-Cáceres/Mérida-Badajoz del corredor de Extremadura.

INFORME DE GESTIÓN
EJERCICIO 2013

- La construcción y administración del Tramo entre Almería y el límite con la Región de Murcia, de la Línea de Alta Velocidad Murcia-Almería, del Corredor Mediterráneo.
- La ejecución de las obras de construcción de la Línea de Alta Velocidad Bobadilla-Granada, incluida la plataforma y vía.
- La redacción y ejecución de los proyectos básicos y de construcción de la Línea A.V. Madrid-Asturias. Tramo: Venta de Baños-León-Asturias (excluida la Variante de Pajares) (Resolución del 28/12/06).
- La redacción y ejecución de los proyectos básicos y de construcción de la Línea A.V. Madrid-País Vasco/Frontera Francesa. Tramo: Valladolid-Burgos-Vitoria. (Resolución del 28/12/06).
- La redacción y ejecución de los proyectos básicos y de construcción de la Línea A.V. Corredor Mediterráneo. Tramo: Límite de la Región de Murcia-Murcia. (Resolución del 28/12/06).
- La redacción y ejecución de los proyectos básicos y de construcción de la Línea A.V. Madrid-Extremadura/Frontera Portuguesa. Tramo: Cáceres-Mérida-Badajoz. (Resolución del 28/12/06).
- La construcción del tramo Olmedo-Medina-Zamora-Puebla de Sanabria-Lubián-Ourense, de la Línea de Alta Velocidad Madrid-Galicia, del corredor Norte/Noroeste (Resolución de 4 de diciembre de 2009).
- La construcción del tramo Castejón-comarca de Pamplona, de la Línea de Alta Velocidad Zaragoza-Pamplona en el territorio de Navarra (Resolución de 30 de marzo de 2010).
- La construcción de la conexión del corredor mediterráneo con la Línea de Alta Velocidad Madrid-Barcelona-Frontera Francesa: Vandellós-Área de Tarragona (Resolución de 11 de mayo de 2012).
- La construcción de la sección Santiago de Compostela-Vigo del tramo A Coruña-Vigo del Eje Atlántico de Alta Velocidad (Resolución de 11 de mayo de 2012).

Las principales actuaciones del año 2013 en el ámbito de construcción de nuevas líneas de alta velocidad y la situación al cierre del ejercicio se describen a continuación.

INFORME DE GESTIÓN
EJERCICIO 2013**2.1.1. Subdirección de Construcción I****L.A.V. Madrid-Barcelona-Frontera Francesa**a) Madrid-Zaragoza-Barcelona

Durante 2013 ha entrado en servicio el ERTMS nivel 2, cuyo objetivo es que la señalización y las comunicaciones entre vía y equipos de a bordo sean compatibles en toda Europa y se posibilite la interoperabilidad de las circulaciones ferroviarias entre los diversos Estados de la Unión Europea.

b) Barcelona-Figueres

Con fecha de enero de 2013, se puso en servicio el tramo Barcelona-Girona-Figueres, completándose así la conexión Madrid-Barcelona-Frontera Francesa, línea interoperable que permite circulaciones internacionales, tanto de viajeros como de mercancías.

El tramo Barcelona-Figueres cuenta con una longitud de 131 km de doble vía en ancho UIC y electrificación de 25 kV. Está dotado de los más avanzados sistemas de señalización y comunicaciones, como ERTMS y GSMR, y adaptado a los más exigentes parámetros de la alta velocidad.

Su trazado, que nace en la estación de Barcelona-Sants y finaliza en la conexión con la sección internacional Figueres-Perpignan, discurre por las provincias de Barcelona y Girona, presentando 32 túneles, que suman 35,7 km, y 60 viaductos, con una longitud total de 12,4 km. Destaca el túnel Sants-La Sagrera en Barcelona, de 5.781 m, de los que 5.095 m se han perforado con la tuneladora Barcino, y el resto, situados en ambos extremos, se han ejecutado mediante el sistema de túnel entre pantallas.

Además de las estaciones existentes de Barcelona-Sants y Figueres, donde se han realizado trabajos de adecuación, se ha construido una nueva en Girona, que cuenta con un vestíbulo de 1.288 m² y dos andenes de 450 m de longitud y 9 m de anchura.

Desde diciembre de 2010, la línea se encuentra parcialmente en servicio para el tráfico de mercancías, concretamente en un tramo de 71 km comprendido entre el nudo ferroviario de Mollet y la Estación de Mercancías de Girona.

INFORME DE GESTIÓN
EJERCICIO 2013**L.A.V. Madrid-Levante**

a) Se han proseguido, según lo planificado, los trabajos de ampliación de dos a cuatro vías de la LAV Madrid-Sevilla entre Madrid (Atocha) y Torrejón de Velasco y las obras del túnel Atocha-Chamartín. Se han recepcionado los tramos Pedro Bosch-Getafe, Getafe-Pinto y Torrejón de Velasco-Ramales LAV Andalucía y LAV Levante.

b) Torrejón de Velasco-Motilla del Palancar-Albacete/Valencia

En 2013 continúan las pruebas para la implantación del ERTMS N2 en el tramo.

c) Albacete-Alicante

Se han finalizado todas las obras de montaje de vía entre Albacete-Alicante. También han finalizado las actuaciones de línea aérea de contacto. Las subestaciones y telemando de energía continúan en ejecución, así como las instalaciones de control de tráfico y telecomunicaciones. En estos últimos casos, se trata de un contrato de colaboración público-privada.

L.A.V. Valladolid-Palencia-León

a) Integración urbana de la red arterial ferroviaria de Valladolid

Los dos contratos vigentes de infraestructura, correspondientes a la Integración urbana de la red arterial ferroviaria de Valladolid se encuentran finalizados, habiéndose recibido en el 2012 el tramo Túnel Urbano-Nudo Norte Fase I, de 2,3 km, y finalizado en 2013 y en trámite de recepción el contrato Río Duero-Túnel Pinar de Antequera de 5,4 km.

b) Valladolid-Nudo Venta de Baños-Palencia-León

De los cuatro contratos vigentes de infraestructura correspondientes al tramo Valladolid-Nudo Venta de Baños están recepcionados tres contratos: Nudo Norte Valladolid-Cabezón de Pisuerga de 5,3 km, Cabezón de Pisuerga-San Martín de Valvení de 3,5 km, y San Martín de Valvení-Nudo de Venta de Baños de 14,5 km. Está prevista en el primer semestre del 2014 la recepción del contrato "Nudo de Venta de Baños: Conexión Valladolid-Palencia-León".

Entre Palencia y León, de 10 contratos de infraestructura vigentes, se encuentran recepcionados ocho, incluidos los tramos de Pozo de Urama-Río Cea

INFORME DE GESTIÓN
EJERCICIO 2013

y Bercianos del Real Camino-Santas Martas recepcionados en 2013. Los dos tramos restantes se finalizarán a lo largo del 2014.

El montaje de vía, y las instalaciones de control de tráfico y telecomunicaciones se han licitado a finales de 2013.

L.A.V. Valladolid-Burgos-Vitoria

En el 2013 continúan en ejecución 4 contratos de plataforma entre Venta de Baños y la variante de Burgos (40,9km), habiéndose recepcionado en 2012 el tramo Torquemada-Quintana del Puente y en 2013 los tramos Nudo Venta de Baños-Torquemada y Villazopeque-Estepar.

Se cuenta con la aprobación de los proyectos entre Venta de Baños y Vitoria para la línea aérea de contacto, subestaciones y centros de autotransformación asociados, control de tráfico y telecomunicaciones fijas y móviles (GSM-R).

L.A.V. Vitoria-Bilbao-S. Sebastián

Entre Vitoria y Bilbao, se encuentran finalizados 6 contratos de plataforma, habiendo concluido en 2013 los tramos Aramaio-Mondragón, Mondragón-Elorrio, Abadiño-Durango y Galdakao-Basauri, manteniéndose en ejecución los restantes (34,1 km), con un grado de avance importante. Continúan en redacción los proyectos de las bases de montaje de vía de Vitoria, y una instalación para la recepción del carril en Jándiz, así como los proyectos de línea aérea de contacto, subestaciones y centros de autotransformación asociados entre Vitoria y San Sebastián. El proyecto de telecomunicaciones GSM-R para el tramo Vitoria-Bilbao está finalizado y aprobado técnicamente.

Integración del Ferrocarril en la ciudad de Logroño

Las obras continúan en ejecución y culminarán durante 2014.

L.A.V. Almería-Murcia

Las obras han seguido la programación prevista, y a los 2 tramos ya finalizados se han incorporado tras su recepción los tramos Totana-Lorca, Vera-Los Gallardos y Los Gallardos-Sorbas.

INFORME DE GESTIÓN
EJERCICIO 2013**L.A.V. Antequera-Granada**

Durante el año 2013 se ha continuado con los trabajos de plataforma de acuerdo a la programación prevista. Se hallan finalizados 6 tramos, entre los que se encuentra Tocón-Valderrubio recepcionado a finales de 2013.

L.A.V. Córdoba-Málaga

Todos los tramos finalizados y en servicio.

L.A.V. Madrid-Extremadura

En el año 2013 continuaron de acuerdo a la programación prevista los trabajos de plataforma de las obras entre Talayuela y Badajoz, recepcionándose las obras de Aldea del Cano-Mérida, con lo que ya se encuentran finalizados 3 tramos. Se ha iniciado a finales de 2013 la licitación de los tramos Estación de Plasencia, Estación de Plasencia-Arroyo de la Charca y Arroyo de la Charca-Grimaldo.

2.1.2. Subdirección de Construcción II**L.A.V. Olmedo-Zamora-Lubián-Orense****a) Olmedo-Zamora**

Este tramo de 95 km comprende 6 subtramos, para 5 de los cuales se han concluido las obras de plataforma, esperándose la próxima conclusión del restante (plataforma de la Estación de Zamora). Este tramo tiene como elementos más representativos 20 viaductos que suman una longitud de 4,66 km.

b) Zamora-Lubián

De 129 km de longitud, el trayecto consta de 8 subtramos con un distinto grado de avance en su ejecución, cuyas obras singulares más características son 12 túneles (8,86 km) y 18 viaductos (8,77 km).

c) Lubián-Ourense

Con 99,9 km desde Lubián hasta Taboadela y 19 subtramos, que discurren en vías izquierda y derecha, salvo los tres últimos entre Porto y Taboadela que se han proyectado en vía única doble. Los túneles predominan en el trazado, alcanzándose una longitud total de 113,2 km, frente a los 5,5 km de viaductos.

INFORME DE GESTIÓN
EJERCICIO 2013

Durante 2013 se han continuado ejecutando obras en todos los subtramos. Los tramos entre Taboada y Orense se encuentran en redacción de proyecto.

L.A.V. León-Asturias (Variante de Pajares)

La Variante de Pajares, de 49,6km, está actualmente distribuida en diez contratos de infraestructura, de los cuales ocho corresponden a plataforma y dos a obras civiles complementarias interiores en los túneles. En 2012 se recibió el contrato de plataforma Campomanes-Pola de Lena de 4,9 km, y durante el año 2013 han finalizado los 4 Lotes de los Túneles de Pajares, Túneles de Pajares-Sotiello y Capomanes-Pola de Lena. Está previsto finalizar el resto de la variante (obras complementarias interiores y Sotiello-Campomanes) en el tercer trimestre del 2014.

El montaje de vía, las subestaciones y las instalaciones de control de tráfico y telecomunicaciones se ha licitado a finales de 2013. La línea aérea de contacto se adjudicó en noviembre de 2013.

2.1.3. Otras actuaciones en L.A.V.**Tramo Vigo Santiago del Eje Atlántico de Alta Velocidad**

En el momento de la encomienda, los tramos Portela-Villagarcía y Padrón-Santiago están en servicio en ancho 1.668 mm sin electrificar, mientras que el resto del tramo Vigo-Santiago se encuentra en obras.

Se han finalizado los tramos entre Vigo y Pontevedra, y en 2013 se han completado las obras del tramo A Vacariza-Rialíño.

El resto de tramos de montaje de vía están incluidos en los contratos de plataforma, excepto el Villagarcía- Padrón, que ha sido adjudicado en septiembre de 2013.

Las subestaciones eléctricas y centros de autotransformación asociados están en obras en todo el tramo. En cuanto a las instalaciones de control de tráfico y telecomunicaciones, los tramos Vigo-Soutomaior, Soutomaior-Portela, y Villagarcía- Padrón se encuentran en ejecución, mientras que los tramos Portela-Villagarcía y Padrón-Santiago se encuentran en servicio.

INFORME DE GESTIÓN
EJERCICIO 2013**Vandellós-Área de Tarragona**

Se han finalizado 4 tramos (37,5 km) y se encuentran en ejecución las obras de plataforma de los 2 tramos restantes (22,3 km).

El montaje de vía se vio suspendido temporalmente hasta el 20 de agosto de 2012, después la totalidad del tramo pasó a estar en obras. Los trabajos de electrificación han sido también objeto de suspensión temporal, y se prevé la licitación de las instalaciones de control de tráfico y telecomunicaciones fijas y móviles en 2014.

2.2. Circulación

La actividad de circulación tiene por misión gestionar el tráfico ferroviario de la red que compete a ADIF-Alta Velocidad de forma segura y sostenible. Para el desarrollo de esta misión, los departamentos de circulación de ADIF gestionan para ADIF-Alta Velocidad dos procesos operativos que constituyen el núcleo de su actividad:

- **Adjudicación de la capacidad a empresas ferroviarias y candidatos.** Se planifican todos los servicios ferroviarios sobre la red, con criterios de óptimo aprovechamiento, desarrollo y mantenimiento de la misma, satisfaciendo al mismo tiempo las necesidades de los operadores ferroviarios y brindándoles un trato no discriminatorio. Se planifican y ajustan los horarios de toda la red, coordinándolos con los recursos de estaciones, intercambiadores de ancho, horarios de las terminales, ventanas de tiempo para mantenimiento, etc., adjudicando las capacidades correspondientes.
- **Gestión de la circulación de trenes.** Las 24 horas de los 365 días del año se prestan los servicios ferroviarios de gestión y control del tráfico en un entorno multioperador con el objetivo de alcanzar el mayor ajuste y cumplimiento del plan de transporte diario prefijado, garantizando en todo momento la circulación segura de los trenes. Esto supone la realización de actividades como el control de acceso a vía regulada, la gestión eficiente de contingencias mediante aplicación de planes alternativos de transporte, la replanificación de los tráficos en tiempo real, conforme a las necesidades de las EEFF, la planificación de obras extraordinarias e intervalos de mantenimiento, la transmisión de información a empresas ferroviarias y otros grupos de interés, el establecimiento de alianzas operativas internas y externas, etc., siempre cuantificando y valorando los niveles de servicio alcanzados, analizando las contingencias producidas con el fin de la

INFORME DE GESTIÓN
EJERCICIO 2013

mejora continua en los procesos de gestión y la imputación de los retrasos al área de gestión responsable (ADIF, EE.FF. y Otros).

El volumen del tráfico alcanzó los 14,5 millones de viajeros, lo que supone un incremento del 21% en el número de viajeros contabilizados. De este incremento fue la línea Madrid-Barcelona la que registró mayor acumulación de viajeros, cerca de un 40%. Por ello, no es de extrañar que la cuota de mercado de estos servicios ferroviarios haya superado el pasado año a los servicios aéreos en este corredor.

En relación con la Circulación, destacan por su relevancia las siguientes actuaciones:

- Inauguración de la Alta Velocidad entre Albacete y Alicante, ampliándose la red AV en 165 km, ha conseguido durante los primeros 200 días de explotación superar el millón de viajeros. El plan de transportes programado permite diariamente 19 relaciones entre Madrid y Alicante.
- En enero, se inauguró el servicio comercial entre Barcelona y Figueres Vilafant.
- En diciembre comenzaron los primeros tráficos de Alta Velocidad entre España y Francia, inicialmente desde Barcelona y hasta París, Lyon y Toulouse y Madrid-Marseille.

2.3. Estaciones de Viajeros

En relación a la acción comercial desarrollada durante 2013 hay que destacar que se han realizado 14 licitaciones públicas para el arrendamiento de 122 locales para desarrollar actividades comerciales, así como 4 licitaciones públicas para la cesión de uso de espacios.

Como resultado de las mismas se pueden citar como más representativas las siguientes adjudicaciones:

- La contratación con la empresa SABA de la gestión de 48 aparcamientos en 30 estaciones por un periodo de 10 años cuya adjudicación se produjo en el ejercicio 2014.
- La contratación de todas las unidades de restauración ubicadas en los vestíbulos de las estaciones de Madrid-Puerta de Atocha y Madrid-Chamartín, así como el restaurante Samarkanda ubicado en el jardín tropical de Madrid-Puerta de Atocha con la empresa AUTOGRILL por un periodo de 10 años.

INFORME DE GESTIÓN
EJERCICIO 2013

- La contratación de las salas de cines en vialia ESTACIÓN DE PONTEVEDRA con la empresa Coruña Films.
- La contratación de cajeros automáticos en 16 estaciones.

Durante 2013 se ha terminado la implantación de la nueva marca tiendas de la estación en las estaciones de Córdoba, Sevilla Santa Justa, Madrid Puerta de Atocha, Madrid Chamartín, Barcelona Sants y Girona. Con esta actuación se trata de un mayor atractivo a las zonas comerciales, así como dar a conocer a los viajeros las marcas implantadas en las distintas estaciones.

En el apartado de inversiones cabe destacar la mejora de la accesibilidad con la rehabilitación de las escaleras mecánicas de la estación de Madrid Chamartín y el recrido de andenes en la estación de Castellón así como la instalación de exutorios en la estación de Madrid Puerta de Atocha y la mejora de la red de agua de la estación de Madrid Chamartín. Por otra parte, se está ejecutando en la estación de Vigo Urzaiz, las obras de cubrición del cajón ferroviario, la adecuación de andenes y plataforma de embarque así como la construcción de la estación provisional y la nueva acometida a la estación.

Cabe destacar que se está realizando un importante esfuerzo para mejorar la accesibilidad de las estaciones indicando que del total de viajeros que se desplazan por ferrocarril, el 85,81 % de ellos utilizan estaciones accesibles y que a finales del 2013 disponemos de 28 estaciones accesibles, lo que representa el 70% del total de estaciones de ADIF-Alta Velocidad.

En materia de Servicios Accesibles en Estaciones, se han realizado las siguientes actuaciones:

- Incorporación de la estación de Alicante en junio de 2013 al Servicio DIALOGA, con el cual se pretende facilitar la accesibilidad a la información y la comunicación en las estaciones a las personas sordas y con discapacidad auditiva.
- Se ha implantado en Octubre de 2013 el servicio de AUDIOGUÍA de las estaciones de Madrid Chamartín y Madrid Puerta de Atocha (disponible en los Puntos de Información Interactiva de estas dos estaciones, y en la página web de ADIF), y que permite a las personas con discapacidad visual acceder y transitar por la

INFORME DE GESTIÓN
EJERCICIO 2013

estación de una forma autónoma, mediante la obtención y reproducción de ficheros de audio.

Con motivo de la apertura de la Línea de Alta Velocidad entre Albacete y Alicante, en junio de 2013, se realizaron actuaciones en las estaciones de Villena AV y Alicante para garantizar la gestión de servicios a clientes, dotación de equipamientos, así como la implantación de nuevos Sistema de Información al Viajero (SIV) con automatización en la planificación y seguimiento de trenes e implantación de Sistema de Gestión de Instalaciones (SCADA).

Se han realizado actuaciones relativas a la mejora de la Tecnificación de Estaciones (monitores, cronometría, SIV y puntos de información interactiva) en Zamora, Córdoba, Madrid Chamartín, Madrid Puerta de Atocha y Sevilla Santa Justa.

La calidad de los servicios prestados en las estaciones ha obtenido la valoración global de 7,62 sobre 10, una décima superior a la del año 2012 (dato global de estaciones de ADIF y ADIF-Alta Velocidad, por carecer del dato desglosado).

En el apartado de proyectos de Nuevas Estaciones, se han aportado las necesidades para la operación y gestión de los Servicios a Clientes, en las estaciones de Antequera y Vigo.

2.4. Telecomunicaciones y Energía

2.4.1. Telecomunicaciones

En las actuaciones para adecuar la red de fibra óptica a las nuevas necesidades de calidad técnica requeridas por los clientes, se ha continuado con el Plan Renove de Fibra Óptica, sustituyendo 224 Km de Red Troncal en los trayectos Teixeiro-A Coruña, Monforte-Lugo, Zamora-Sarracín y Massanet-Girona.

Para la mejora de la cobertura de telefonía móvil en las Líneas de Alta Velocidad, se han evaluado y analizado 175 acciones de mejora solicitadas por los Operadores de Telecomunicaciones, de las cuales se han aprobado 152 habiéndose ejecutado 135 en este año.

En el aspecto comercial, en el año 2013 las principales actuaciones en el área de Telecomunicaciones han ido dirigidas a incrementar la fidelización de nuestros clientes adecuando nuestra estrategia a sus necesidades comerciales y de calidad técnica.

INFORME DE GESTIÓN
EJERCICIO 2013

En este contexto, las actuaciones más relevantes han sido las siguientes:

- En aplicación de las Políticas Comerciales vigentes, la firma con el cliente Jazztel de los contratos necesarios para la instalación de una nueva Red Troncal de 5.400 km de longitud.
- Derivado del acuerdo alcanzado con Jazztel, la firma de los correspondientes contratos con British Telecom, France Telecom y Vodafone para la adecuación de los contratos de Red Troncal a las nuevas condiciones ofertadas a Jazztel.
- Continuación de las negociaciones con los clientes Oni y Euskaltel, que todavía no se han adherido a la Política Comercial 2010, destinada a responder de forma dinámica a la evolución del mercado de fibra óptica oscura mediante el ajuste de nuestra estructura de tarifas y el establecimiento de un sistema de descuentos por volumen de negocio.
- Firma, al amparo de la Nueva Política Comercial mencionada previamente, de los correspondientes contratos de ampliación de la vigencia de los mismos con Movistar y British Telecom.
- Continuación de la entrega de tramos de fibra óptica a France Telecom para el proyecto de instalación de una red IP Multiservicios de Renfe en las cercanías de Madrid y Barcelona.
- Continuación de las negociaciones con los Operadores de telefonía móvil Movistar, Orange y Vodafone para la adecuación paulatina de precios y ampliación de los contratos vigentes en las Líneas de Alta Velocidad donde dan servicio de voz y datos a los pasajeros del ferrocarril.
- Lanzamiento de la Encuesta de Satisfacción de Clientes de Telecomunicaciones 2013 con un universo inicial de 130 personas.
- Puesta en producción del sistema de gestión integral de clientes de telecomunicaciones (GIC) que permite la gestión completa del ciclo de vida de los pedidos desde que son solicitados por los clientes hasta su entrega e inicio de facturación.
- Lanzamiento en septiembre de 2013 del proceso de licitación pública para la cesión de los derechos de uso y gestión de la explotación de la red de cables de fibra y demás elementos asociados propiedad de ADIF-Alta Velocidad no

INFORME DE GESTIÓN
EJERCICIO 2013

dedicada al servicio ferroviario, para un periodo comprendido entre 10 y 20 años.

- En la línea con el punto anterior, selección de los licitadores, que superando el proceso de solvencia financiera y técnica, realizarán las correspondientes ofertas económicas en 2014.

2.4.2. Energía

En el ámbito de la gestión de la energía eléctrica, destacan los siguientes aspectos:

Área de mercado

El coste del suministro de todos los puntos gestionados por ADIF durante el año 2013 ha sido de 101,8 €/MWh. Considerando únicamente el coste del suministro de los puntos teledados, que representan el 98,2% del total de la energía, el precio ha sido de 100,9 €/MWh; correspondiendo 41,34 €/MWh al coste de los ATR y 59,56 €/MWh al coste de la energía.

La gestión realizada sobre el contrato de suministro de energía eléctrica teledada durante el año 2013, en el que se han realizado cierres en el mercado a plazo (OMIP) durante el segundo semestre del año, ha generado un ahorro respecto al precio fijo ofertado por los licitadores de 30,21 millones de euros.

Durante el año 2013 se licitan y adjudican dos concursos de suministro de energía eléctrica:

- Energía durante el año 2014 para puntos de suministro dotados de teledada, quedando adjudicada la totalidad de Energía Teledada (2.745 GWh/año en 21 lotes) a las siguientes empresas:
 - Endesa Energía (61,1%)
 - Gas Natural Comercializadora (11,8%)
 - Hidrocantábrico Energía (27,1%)

Por primera vez, se adjudica una modalidad de precios que no es única para la totalidad de los lotes, adjudicando la modalidad Tipo 2 (OMIE diario/OMIP a plazo en Mercado) para los Grupos de Explotación AVE y Ancho Métrico, y la modalidad Tipo 3 (OMIE/OMIP en Mercado y varios Segmentos del Mercado

INFORME DE GESTIÓN EJERCICIO 2013

Eléctrico REE) para los Grupos de Explotación Cercanías, Convencional y Uso Distinto de Tracción (UDT).

En ambas modalidades se permite la posibilidad de que se puedan realizar coberturas en el mercado OMIP, eliminado así el riesgo de volatilidad de precios del mercado diario (OMIE).

- Energía durante el año 2014 para puntos de suministro no teledados, quedando adjudicada la totalidad de Energía NO Teledada (32,4 GWh/año en 8 lotes) a la empresa Iberdrola Generación.

El ahorro esperado entre el precio obtenido para el global de los puntos objeto del presente concurso y el que tuvieron estos puntos en el año 2013 es de 0,2243 c€/kWh, lo que supone una reducción del precio unitario del 2,6% y un futuro ahorro global sobre los 2.251 puntos de suministro de 72.673 euros.

Área de operaciones y previsión de demanda

Compensación por vertido de energía en líneas de Alta Velocidad:

- Desde febrero de 2013, se está compensando por la energía vertida en los 6 puntos de la LAV Madrid Este para los que se obtuvo la resolución de autorización al vertido del Ministerio de Industria, Energía y Turismo en diciembre de 2012, una vez acordada con la distribuidora y el transportista la topología de medida fiscal y comunicada a Ministerio de Industria, Energía y Turismo así como a la Comisión Nacional de la Energía.

Entre febrero y diciembre de 2013, se ha obtenido un ahorro de 563.852,61 € correspondiente a 9.532.057 kWh de energía compensada.

- En diciembre de 2013, se ha remitido a REE la documentación requerida para otorgar la viabilidad al vertido, uno de los requisitos para hacer la solicitud al Ministerio de Industria, Energía y Turismo, en los 4 puntos de suministro del tramo Lérida-Barcelona. En valores de 2013, estos 4 puntos supondrían anualmente un ahorro de 942.357,20 euros correspondiente a 15.600.579 kWh de energía compensada.

Área de teledada y gestión de ATRs

El nivel de fiabilidad alcanzado para la teledada de energía es del 98,09%.

INFORME DE GESTIÓN
EJERCICIO 2013

Durante 2013, se ha dotado de telemedida a 302 puntos de suministro del Concurso de Energía No Telemedida para su incorporación al Concurso de Energía Telemedida, que a principio de 2013 tenía 766 puntos de suministro. El ahorro de esta actuación se estima en 538.947 euros, por la diferencia de precio de energía de ambos concursos al que hay que añadir las ventajas de operación y mantenimiento que aporta la telemedida. El coste de esta actuación ha sido de 347.791,20 euros, lo que conlleva un retorno de la inversión menor a un año.

Con la publicación de la Orden IET/1491/2013, de 1 de agosto, el precio unitario del término fijo sube, para las tarifas de alta tensión, entre un 24% y un 125%, mientras que el precio de los excesos se mantiene invariable.

Para mitigar esta penalización y sobre el estudio de potencias óptimas a contratar, se han realizado las siguientes acciones sobre los puntos con un retorno de la inversión menor o igual a un año:

- Optimización de potencias en aquellos puntos que no requieren actuaciones en el territorio.
- Solicitud de dotación presupuestaria para la adecuación de la medida fiscal que permita contratar la potencia óptima en 40 puntos de suministro de tracción.
- Remisión de información a la Subdirección de Mantenimiento de Alta Velocidad de las potencias óptimas calculadas para los 44 puntos de suministro de tracción de Alta Velocidad para la ejecución de la adecuación correspondiente.

2.4.3. Eficiencia Energética

En aplicación del Plan Director de Ahorro y Eficiencia Energética de ADIF 2009-2014, a lo largo del año 2013, se han implantado 94 nuevas medidas, que permiten ahorros anuales en el consumo de 16.744.705 kWh_{equivalentes}, y evitan 5.267 t de CO₂.

Estas medidas junto con las implantadas en años anteriores suman 457 medidas implementadas (en materia de iluminación, climatización, equipos, renovables, tracción, etc.), que afectan a 302 instalaciones, reducen en 49,43 GWh_{equivalentes}/año los consumos de energía (en el ámbito de la UDT y de tracción) y evitan la emisión de 16,2 miles de toneladas de CO₂ al año.

INFORME DE GESTIÓN
EJERCICIO 2013

En valores acumulados (desde la implantación de cada medida hasta el 31/12/2013) elevan estas cifras a 155,98 GWh_{equivalentes} en reducción de consumos y una reducción en emisión de CO₂ de 51,8 miles de toneladas.

Entre las medidas implantadas, cabe destacar por su aportación a los ahorros, las siguientes:

- Medidas adoptadas en la gestión de compra de la energía, como son el cambio en los sistemas de contratación que nos permite adecuar la contratación a la evolución de los precios del mercado, la gestión directa de los derechos de acceso (ATR's) fundamentalmente para la adecuación de la potencia contratada
- Medidas de gestión, tanto en el consumo de energía eléctrica como en combustible (ahorro de 22,52 GWh_{equivalentes}/año), que incluyen la gestión de los consumos, la concienciación del personal en el uso eficiente de la energía, gestión del marco normativo, etc.
- Se ha iniciado la implantación de medidas en el ámbito de la tracción (que estaban previstas en el Plan Director para el año 2014), consistentes en la recuperación de energía generada en la frenada de los trenes, no consumida en el sistema ferroviario y devuelta al sistema eléctrico, que junto a la utilización de transformadores de 30 MVA en lugar de 60 MVA y de autotrafos de 10 MVA en lugar de 15 MVA en línea Orense-Santiago elevan el resultado a un ahorro de 11,78 GWh/año.
- La renovación de los vehículos de carretera para las operaciones de mantenimiento de la infraestructura ha supuesto, en 2013, una reducción en el consumo de 2,44 GWh_{equivalentes}.
- Reducción de la potencia de los grupos electrógenos en los sistemas de control de tráfico en el tramo Albacete-Alicante (Ahorro de 1,20 GWh/año).

INFORME DE GESTIÓN
 EJERCICIO 2013

3. Actividad Económica
3.1. Ingresos y Gastos

	2013
OPERACIONES CONTINUADAS	
Importe neto de la cifra de negocios	396.160
Trabajos realizados por la empresa para su activo	8.704
Aprovisionamientos	(17)
Otros ingresos de explotación	395.721
Gastos de personal	(14.415)
Otros gastos de explotación	(631.869)
Servicios exteriores	(626.195)
Tributos	(4.029)
Pérdidas, deterioro y variación de provisiones por operaciones comerciales	(1.645)
Amortización del inmovilizado	(294.331)
Imputación de subvenciones de inmovilizado no financiero y otras	78.881
Excesos de provisiones	4.066
Deterioro y resultado por enajenaciones del inmovilizado	(574)
Deterioros y pérdidas	-
Resultados por enajenaciones y otras	(574)
Resultados excepcionales	-
Resultado de explotación	(57.674)
Ingresos financieros	124.096
De participaciones en instrumentos de patrimonio	5
<i>En terceros</i>	5
De valores negociables y de otros instrumentos financieros	33.417
Incorporación al activo de gastos financieros	90.674
Gastos financieros	(283.723)
Por deudas con terceros	(283.572)
Por actualización de provisiones	(151)
Diferencias de cambio	-
Deterioro y resultado por enajenaciones de instrumentos financieros	(14.032)
Resultado financiero	(173.659)
Resultado antes de impuestos	(231.333)
Impuestos sobre beneficios	-
Resultado del ejercicio	(231.333)

INFORME DE GESTIÓN
EJERCICIO 2013

3.2. Inversiones

Las inversiones realizadas durante el ejercicio 2013 (DATOS EN MILES DE EUROS IVA INCLUIDO) figuran en los cuadros adjuntos:

LINEAS	IMPORTE MILES DE EUROS
CORREDOR MEDITERRANEO (BARCELONA - FRONTERA FRANCESA INCLUIDO ESTACIONES)	126.159
CORREDOR MEDITERRANEO (LEVANTE) INCLUIDO ESTACIONES	229.302
CORREDOR MEDITERRANEO (MURCIA - ALMERIA) INCLUIDO ESTACIONES	30.976
CORREDOR MEDITERRANEO (BOBADILLA - GRANADA) INCLUIDO ESTACIONES	135.173
CORREDOR MEDITERRANEO (VANDELLOS - TARRAGONA) INCLUIDO ESTACIONES	47.306
LAV MADRID - LEVANTE (INCLUIDO ESTACIONES)	70.267
LAV ASTURIAS ((VARIANTE PAJARES)	70.165
L.A.V. VENTA DE BAÑOS-PALENCIA-LEON-ASTURIAS INCLUIDO ESTACIONES	35.071
L.A.V. VALLADOLID - V. BAÑOS - BURGOS - VITORIA (INCLUIDO ESTACIONES	109.749
L.A.V. VITORIA - BILBAO - SAN SEBASTIAN (INCLUIDO ESTACIONES	152.328
L.A.V. MADRID-EXTREMADURA INCLUIDO ESTACIONES	160.882
LAV GALICIA (OLMEDO - LUBIAN - ORENSE) INCLUIDO ESTACIONES	257.572
LAV ZARAGOZA - PAMPLONA (CASTEJON - PAMPLONA)	2.791
CONEXIÓN UIC CHAMARTIN - ATOCHA - TORREJON INCLUIDO ESTACIONES	34.211
EJE ATLANTICO (A CORUÑA - VIGO)INCLUIDO ESTACIONES	202.540
NO IMPUTABLE A LINEAS INCLUIDO ESTACIONES	21.242
INVERSION EN PROYECTOS FINALIZADOS INCLUIDO ESTACIONES	87.729
ESTACIONES Y OTROS ACTIVOS	10.483
TOTAL	1.783.946

NATURALEZA	IMPORTE MILES €
PLATAFORMA	1.267.612
VIA	172.562
ELECTRIFICACION Y TELECOMUNICACIONES	85.395
SEÑALIZACION E INSTALACIONES DE SEGURIDAD	76.034
ESTACIONES / TERMINALES DE MERCANCIAS	46.968
EQUIPAMIENTO Y RESTO DE ACTUACIONES	135.375
TOTAL	1.783.946

INFORME DE GESTIÓN
EJERCICIO 2013

3.3. Financiación de la Unión Europea

Las actuaciones de ADIF-Alta Velocidad perciben ayudas financieras comunitarias destinadas a cofinanciar tanto los estudios y proyectos como la construcción de líneas de alta velocidad (Fondo de Cohesión, FEDER y Ayudas RTE) con el carácter de subvenciones de capital.

En el ejercicio 2013 ADIF-Alta Velocidad recibió el cobro de las siguientes subvenciones:

FONDO EUROPEO	Marco comunitario 2007-2013	Marco comunitario 2000-2006	TOTAL COBROS 2013
Fondo de Cohesión	0,0	0,0	0,0
FEDER	512,7	106,5	619,2
Fondos RTE	26,6	0,0	26,6
TOTALES	539,3	106,5	645,7

Millones de euros

3.3.1. Marco Comunitario 2007-2013

Regulación

La regulación general aprobada por la Comisión Europea para el período de programación 2007-2013 es el Reglamento del Consejo (CE) 1083/2006 que establece normas generales relativas al FEDER, al Fondo Social Europeo y al Fondo de Cohesión, Reglamento del Consejo (CE) 1084/2006 por el que se crea el Fondo de Cohesión y el Reglamento (CE) 1828/2006 de la Comisión por el que se fijan normas de desarrollo para el Reglamento (CE) 1083/2006 del Consejo y para las Ayudas RTE el Reglamento (CE) 680/2007, la Decisión 661/2010/UE y en la Guía de cada convocatoria publicada por la Agencia Ejecutiva TEN-T.

La intervención de la Comunidad al amparo del artículo 158 del Tratado tiene por objeto incrementar la cohesión económica y social de la Unión Europea, reduciendo las disparidades económicas, sociales y territoriales que han surgido, en particular, en los países y regiones cuyo desarrollo va a la zaga, y en relación con la reestructuración económica y social y el envejecimiento de la población;

INFORME DE GESTIÓN
EJERCICIO 2013

todo ello con vistas al desarrollo armonioso, equilibrado y sostenible de la Comunidad.

Esta intervención se produce con la ayuda de los Fondos, el Banco Europeo de Inversiones (BEI) y otros instrumentos financieros existentes. La intervención con cargo a los Fondos incorporará, en los planos nacional y regional, las prioridades comunitarias en pro de un desarrollo sostenible, potenciando el crecimiento, la competitividad y el empleo, además de proteger y mejorar la calidad del medio ambiente. Las intervenciones de los Fondos en los Estados miembros adoptarán la forma de Programas Operativos encuadrados en el marco estratégico nacional de referencia.

En el sector del transporte por ferrocarril se han considerado prioritarios los proyectos de continuación con las actuaciones iniciadas durante el periodo anterior 2000-2006 en las líneas de alta velocidad, así como los de continuación en la extensión de la red de alta velocidad.

La Comisión realiza tres tipos de pagos. En primer lugar, los anticipos asociados a la aprobación por parte de la Comisión de Programa Operativo. En segundo lugar, los pagos intermedios conforme a las solicitudes de reembolso realizadas conforme a la ejecución física del proyecto. Por último, al cierre de cada Programa Operativo la Comisión realiza el pago del saldo final, pudiéndose decidir el cierre parcial de operaciones ya completadas sin necesidad de esperar al cierre completo del Programa Operativo.

En el ámbito de la gestión, el 18 de junio de 2008 se firmó un acuerdo entre la Autoridad de Gestión Española de los Programas Operativos cofinanciados por los Fondos FEDER y Cohesión y ADIF en el que de conformidad con el artículo 59.2 del Reglamento (CE) 1083/2006 se designa a esta última Entidad como Órgano Intermedio en todos los Programas Operativos en los que participaba en aquel momento (Castilla y León, Castilla La Mancha, Comunidad Valenciana, Murcia y Fondo de Cohesión-FEDER). Posteriormente se han firmado adendas al mismo incorporando los P.O. Galicia y Fondo Tecnológico el 11 de marzo de 2010, P. O. Extremadura el 18 de julio de 2011 y P. O. Asturias el 13 de noviembre de 2013.

Ayudas recibidas

ADIF-Alta Velocidad se ha subrogado en la posición de Beneficiario de las ayudas cuyo detalle a 31 de diciembre de 2013 es el siguiente:

INFORME DE GESTIÓN
EJERCICIO 2013

a) Fondo de Cohesión

En el marco del objetivo de convergencia, financia principalmente actuaciones de carácter plurirregional. En el presente ejercicio no se ha recibido ningún cobro.

En el cuadro siguiente figuran las ayudas solicitadas, las ayudas concedidas y los cobros recibidos:

LÍNEA	AYUDA SOLICITADA	AYUDA CONCEDIDA	COBROS ACUMULADOS
Madrid-Levante	725,8	725,8	725,6
León- Asturias	254,0	254,0	232,3
Madrid-Segovia-Valladolid	177,5	177,5	172,9
Anticipos			96,9
TOTALES	1.157,3	1.157,3	1.227,7

Millones de euros

b) FEDER

En los Programas Operativos de intervención comunitaria FEDER, dentro del eje prioritario Transporte y Energía, la situación de las ayudas de ADIF-Alta Velocidad a 31 de diciembre de 2013.

PROGRAMA OPERATIVO	LÍNEA	AYUDA SOLICITADA	AYUDA CONCEDIDA	COBROS 2013	COBROS ACUMULADOS (*)
C. Valenciana	Madrid-Levante	151,8	151,8	55,4	145,1
Castilla La Mancha	Madrid-Levante	248,9	0,0	0,0	236,5
Castilla y León	Venta de Baños Palencia-León	102,7	102,7	0,0	97,6
	Madrid-Segovia - Valladolid	66,8	66,8	0,0	63,5
Cohesión FEDER	Antequera -Granada	324,6	324,6	176,4	463,8
	Madrid -Extremadura	0,0	0,0	112,0	188,5
	Almería - Murcia	0,0	0,0	0,0	71,1
Extremadura	Madrid -Extremadura	0,0	0,0	0,0	0,0
Galicia	Madrid-Galicia	0,0	0,0	150,3	159,9
Murcia	Madrid - Levante	0,0	0,0	18,7	23,7
TOTALES		894,8	645,9	512,7	1.449,6

Millones de euros

* Los cobros acumulados incluyen los anticipos asignados por Línea.

INFORME DE GESTIÓN
EJERCICIO 2013

c) Fondos RTE

Respecto de los fondos RTE la situación a finales del año 2013 es la siguiente:

LINEA	AYUDA SOLICITADA	AYUDA CONCEDIDA	COBROS 2013	COBROS ACUMULADOS (*)
Madrid-Levante	4,4	4,4	1,6	2,2
Valladolid-Burgos-Vitoria	60,1	60,1	7,7	51,2
Vitoria-Bilbao-San Sebastián	51,0	51,0	4,8	41,3
Antequera-Granada	2,3	2,3	0,0	1,1
Madrid-Extremadura	68,7	68,7	9,9	38,7
Madrid-Frontera Francesa	10,6	10,6	0,0	5,3
Varias LAV	6,9	6,9	1,3	3,9
Vandellós-Tarragona	2,4	2,4	1,2	1,2
Otros Proyectos	3,0	3,0	0,0	0,8
TOTALES	209,4	209,4	26,5	145,7

Millones de euros

* Los cobros acumulados incluyen los anticipos asignados por Línea.

Controles

Con independencia de los controles que se realizan por la propia Entidad al actuar como Organismo Intermedio, durante el año 2013 los Órganos de Control Externo realizaron los siguientes controles a actuaciones en las que el Beneficiario es ADIF- Alta Velocidad:

La Intervención Delegada en ADIF realizó controles a las ayudas de los proyectos:

- P.O. FEDER Comunidad Valenciana, LAV Madrid-Levante, plataforma, fase I.
- P.O. Fondo de Cohesión-FEDER, LAV Antequera-Granada, plataforma, fase I.

El Tribunal de Cuentas Europeo realizó controles a las ayudas de los proyectos:

- P.O. Fondo de Cohesión-FEDER, LAV Antequera-Granada, plataforma, fase II.
- P.O. Fondo de Cohesión-FEDER, LAV Madrid-Extremadura plataforma, fase I.

Sobre los Comités de Seguimiento de los distintos Programas Operativos, durante los meses de mayo y junio de 2013 se celebraron reuniones en las que se evaluó el

INFORME DE GESTIÓN
EJERCICIO 2013

grado de ejecución a 31 de diciembre de 2012 de los proyectos financiados, emitiendo los correspondientes informes.

3.3.2. Marco Comunitario 2000-2006**a) Fondo de Cohesión****Regulación**

El Reglamento (CE) 1164/94 del Consejo de la Unión Europea, de 16 de mayo de 1994, modificado por los Reglamentos (CE) 1264/99 y 1265/99, crea un Fondo de Cohesión para financiar proyectos que contribuyan a la realización de los objetivos fijados en el Tratado de la Unión, en los sectores del medio ambiente y de las redes transeuropeas de infraestructuras de transporte en los Estados miembros que cumplan determinados requisitos, entre los que se encuentra España.

El porcentaje de la ayuda del Fondo de Cohesión será del 80 al 85% del gasto público. No obstante este porcentaje podrá reducirse en el caso de que la ayuda se conceda a proyectos generadores de ingresos, las infraestructuras cuya utilización implique cargas directamente soportadas por los usuarios se considerarán como tales, siempre que éstos sean significativos, tal como ocurre en la LAV Madrid-Frontera Francesa cuyo porcentaje de financiación es el 72,25%. La Comisión establecerá el importe de la ayuda, en estrecha concertación con el Estado miembro beneficiario y teniendo en cuenta los ingresos.

Los pagos correspondientes a las ayudas se efectuaron con arreglo a los compromisos presupuestarios, abonándose un anticipo cuando se adoptó la decisión por la que se concede la ayuda comunitaria. Asimismo se hicieron efectivos pagos intermedios en la medida que los proyectos avanzaron satisfactoriamente hacia su terminación. Los saldos finales se abonaron cuando los proyectos se finalizaron con arreglo a los objetivos fijados, se presentaron las solicitudes de pago junto con los informes finales y el Estado miembro envió a la Comisión las certificaciones que confirmaban lo anterior.

La Comisión y los Estados miembros garantizan el seguimiento eficaz de la realización de los proyectos que se plasma en la elaboración de informes,

INFORME DE GESTIÓN
EJERCICIO 2013

controles y comités creados al efecto, y se realiza mediante el seguimiento de indicadores físicos y financieros, de manera que reflejen el estado de realización del proyecto con relación al plan y a los objetivos fijados inicialmente.

Ayudas recibidas

En el periodo de programación 2000-2006 se han concedido ayudas del Fondo de Cohesión para las siguientes líneas de alta velocidad: Madrid-Barcelona-Frontera Francesa, Madrid-Segovia-Valladolid y Madrid-Levante; figurando en el cuadro siguiente el coste elegible, la ayuda concedida y los cobros recibidos:

LÍNEA	AYUDA CONCEDIDA	% AYUDA	COBROS ACUMULADOS	% COBROS
Madrid-Barcelona-Frontera Francesa	3.308,9	72,25	3.308,9	100
Madrid- Valladolid	1.553,7	85,00	1.553,7	100
Madrid-Levante	573,2	80,00	573,2	100
TOTALES	5.435,8		5.435,8	100

Millones de euros

A 31 de Diciembre de 2013, se encuentra cobrado el 100% de la ayuda concedida.

b) Fondo Europeo de Desarrollo Regional (FEDER)

El Reglamento (CE) 1260/1999 del Consejo de la Unión Europea, de 21 de junio de 1999, establece las disposiciones generales sobre los Fondos Estructurales.

Ayudas sobre actuaciones asignadas inicialmente a RENFE

La financiación otorgada a la extinta Entidad RENFE por el Fondo Europeo de Desarrollo Regional deriva de la participación, dentro de la Medida 6.3 Ferrocarriles, en los Programas Operativos Integrados 2000-2006 de las regiones de Andalucía, Asturias, Castilla y León, Extremadura, Galicia, Murcia y Comunidad Valenciana. A partir del año 2005 con la entrada en vigor de la Ley del Sector Ferroviario sus actuaciones son asumidas por el Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (ADIF) y posteriormente han formado parte de los activos de ADIF-Alta Velocidad.

En el siguiente cuadro se reflejan las decisiones por las que se aprueba la participación, el coste elegible y la ayuda concedida.

INFORME DE GESTIÓN
EJERCICIO 2013

PROGRAMA OPERATIVO	DECISIÓN	AYUDA CONCEDIDA	COBROS 2013	TOTAL COBRADO
ANDALUCIA	C(2000) 3695 de 29/12/2000	6,66	0,00	6,66
ASTURIAS	C(2001) 0244 de 15/02/2001	0,00	0,00	0,00
CASTILLA y LEÓN	C(2001) 0248 de 22/02/2001	0,27	0,00	0,27
EXTREMADURA	C(2000) 4272 de 29/12/2000	0,05	0,00	0,05
GALICIA	C(2001) 0246 de 07/03/2001	0,33	0,00	0,33
MURCIA	C(2000) 4264 de 29/12/2000	0,02	0,00	0,02
C. VALENCIANA	C(2001) 0249 de 07/03/2001	0,28	0,00	0,28
TOTALES		7,60	0,00	7,60

Millones de euros

Ayudas asignadas para las Líneas de Alta Velocidad

Hasta el 31 de diciembre de 2013, la financiación otorgada por el Fondo Europeo de Desarrollo Regional a ADIF-Alta Velocidad del marco comunitario 2000-2006 para la construcción de líneas de alta velocidad se indica en el cuadro adjunto:

PROGRAMA OPERATIVO	GRAN PROYECTO	DECISIÓN INICIAL	AYUDA CONCEDIDA	% AYUDA	COBROS 2013	TOTAL COBROS	% COBR
ANDALUCÍA	LAV. Córdoba-Málaga	2002 ES 16 1 PR 012 30-IX-2002(22-IX-09)	882,9	55	54,4	882,9	100,0
ASTURIAS	LAV. León-Asturias	2005 ES 16 1 PR.008 05-X-2006 (07-VIII-09)	107,9	50	23,2	65,5	60,7
CASTILLA Y LEÓN	LAV. Madrid-Valladolid	2004 ES 16 1 PR 014 04-VI-2004	193,3	60	23,9	193,3	100,0
	LAV. León-Asturias	2005 ES 16 1 PR 009 05-X-2006	284,0	60	0,0	284,0	100,0
CASTILLA LA MANCHA	LAV. Madrid-Toledo	2005 ES 16 1 PR 005 23-III-2006	67,1	65	0,0	63,8	95,1
MURCIA	LAV. Levante	2005 ES 16 1 PR 003 21-XI-2005	28,5	50	0,0	23,8	83,5
VALENCIA	LAV. Levante	2006 ES 16 1 PR 001 05-X-2006	99,4	50	5,0	99,4	100,0
TOTALES			1.663,1		106,5	1.612,7	97,0

Millones de euros

INFORME DE GESTIÓN
EJERCICIO 2013

Durante el año 2013, se ha procedido a cobrar el importe correspondiente al cierre de los Programas Operativos de Andalucía, Asturias, Castilla y León y Comunidad Valenciana. Además, se ha procedido conforme a la documentación remitida por la Autoridad de Gestión, a reajustar la Ayuda Asignada a los Grandes Proyectos LAV Córdoba-Málaga y NAF a Toledo en 66,6 M€ y 35,1 M€ respectivamente.

c) Ayudas RTE

El Reglamento (CE) 2236/95 del Consejo de la Unión Europea, de 18 de septiembre, modificado por el Reglamento (CE) 1655/99 de 19 de julio del Parlamento Europeo y del Consejo, determina las normas generales para la concesión de ayudas financieras comunitarias para proyectos de interés común en el ámbito de las redes transeuropeas de infraestructuras de transporte, telecomunicaciones y energía.

Las ayudas comunitarias podrán adoptar, entre otras, la forma de cofinanciación de estudios relacionados con los proyectos, incluidos los preparatorios, los de viabilidad y de evaluación, y otras medidas de apoyo técnico a dichos estudios. La participación financiera de la Unión Europea no podrá superar, por regla general, el 50% del coste de los estudios y el 10% del coste de las obras. Se establece en principio, la incompatibilidad de estas ayudas con otras que provengan del presupuesto comunitario y que se destinen a los mismos proyectos.

El pago de las ayudas se efectúa mediante anticipos una vez que se apruebe la solicitud de la ayuda. Podrán abonarse pagos intermedios previa solicitud de pago y teniendo en cuenta los progresos efectuados en la realización de los proyectos o estudios. El pago final se efectúa previa aprobación del informe final presentado por el beneficiario.

Al cierre del ejercicio 2012 se encontraban finalizadas y cobradas las ayudas RTE para las líneas de alta velocidad: Madrid-Frontera Francesa, León-Asturias, Madrid-Levante, Madrid-Valladolid y España-Francia-Frontera Atlántica, por lo que no se han producido cobros en 2013.

INFORME DE GESTIÓN
EJERCICIO 2013

LÍNEA	AYUDA CONCEDIDA	% AYUDA	COBROS ACUMULADOS	% COBROS
Madrid-Frontera Francesa	68,7	37	68,7	100
León-Asturias	3,2	46	3,2	100
Madrid-Levante	48,2	21	48,2	100
Madrid-Valladolid	20,6	31	20,6	100
España Francia F. Atlántica	16	50	16	100
TOTALES	156,7	30	156,7	100

Millones de euro

3.4 Endeudamiento con entidades de crédito

El valor nominal de la deuda viva con entidades de crédito a 31 de diciembre de 2013 era el siguiente:

BANCO EUROPEO DE INVERSIONES

Deuda viva a 31-12-2013 Euros -8.980.551.372,61

Vida media (años) 17,53

Tipo medio préstamos 2,33%

RESTO DE ENTIDADES

Deuda viva 31-12-2013 Euros -2.991.904.761,97

Vida media (años) 2,2

Tipo medio 2,90%

INFORME DE GESTIÓN
EJERCICIO 2013

3.5. Contratación

A continuación se incluye cuadro resumen de licitaciones por procedimiento

Procedimiento / Criterio	Nº Expedientes	IMPORTE (Miles € CON IVA)
Abierto		
• Oferta más ventajosa (varios criterios)	52	1.241.155,80
• Precio (un criterio)	13	109.476,56
Restringido		
• Oferta más ventajosa (varios criterios)	0	0,00
• Precio (un criterio)	0	0,00
Negociado		
• Con Publicidad	3	236.470,31
• Sin Publicidad		
- Complementarios	9	59.212,14
- Vinculación Tecnológica	15	6.287,74
- Otras Causas	20	1.391,57
- Contratos Menores	88	1.697,84
Pedido a Acuerdo Marco	87	15.411,56
TOTALES	287	1.671.103,53

3.6 Participaciones de ADIF-Alta Velocidad

ADIF-Alta Velocidad tiene participación directa en 20 Entidades, sin poseer una participación superior al 50% en ninguna de ellas.

Estas Entidades tienen forma jurídica diversa: sociedades anónimas, fundaciones, asociaciones o sociedades de colaboración público privadas, con actuaciones en diferentes sectores de actividad y con objeto social o finalidad diversa.

3.6.1. Sociedades de Integración Ferroviaria

Las sociedades de integración nacen con el objetivo de integrar la infraestructura ferroviaria en la ordenación urbana desde la fase de diseño. Con objeto de garantizar la máxima eficiencia en la gestión de los fondos públicos, se está

INFORME DE GESTIÓN
EJERCICIO 2013

llevando a cabo un trabajo muy exhaustivo en el seguimiento técnico, económico y financiero.

Como consecuencia del trabajo llevado a cabo, en el ejercicio 2013 se ha reestructurado la deuda financiera de tres sociedades de integración (Zaragoza, Gijón y Alicante), se ha firmado el Protocolo en Barcelona para el desarrollo de la Estación de la Sagrera y las actuaciones del entorno con el objetivo de garantizar la puesta en servicio de la estación en el menor plazo posible, reduciendo el coste y buscando fórmulas alternativas que permitan su financiación. En Almería se ha firmado el Convenio para la ocupación provisional de los terrenos PESGRF-2/19 ubicados dentro del recinto de la estación, con el objetivo de financiar las obras ferroviarias necesarias para liberar la parcela y dedicar el suelo a viales y parques. En Alicante se ha puesto en servicio las obras necesarias en la estación de Alicante para la llegada de la Alta Velocidad. Y en Zaragoza, Logroño, Gijón y Barcelona se ha iniciado los trámites para la transmisión de suelos.

A 31 de diciembre de 2013, ADIF-Alta Velocidad participan en 13 Sociedades de Integración.

En el siguiente cuadro se relacionan las Sociedades existentes al final del ejercicio de 2013.

ENTIDAD	PARTICIPACIÓN	COSTE DE ADQUISICIÓN DE LA PARTICIPACIÓN INCLUYENDO DESEMBOLSOS PENDIENTES (Miles Euros)
A.V. ALICANTE NODO DEL TRANSPORTE	7,5% ADIF 30,0% ADIF- AV 12,5% Renfe Operadora 25,0% Ayuntamiento 25,0% Generalitat	180
ALMERIA A.V.	7,5% ADIF 30,0% ADIF- AV 12,5% Renfe Operadora 25,0% Ayuntamiento 25,0% Junta Andalucía	180
BARCELONA SAGRERA A.V.	7,5% ADIF - 30,0% ADIF- AV 12,5% Renfe Operadora 25,0% Ayuntamiento 25,0% Generalitat	180
CARTAGENA A.V.	10,0% ADIF 40,0% ADIF- AV 25,0% Ayuntamiento 25,0% C. A.	240

INFORME DE GESTIÓN
EJERCICIO 2013

GIJÓN AL NORTE	7,5 % ADIF 30,0 % ADIF- AV 12,5 % Renfe Operadora 25,0 % Ayuntamiento 25,0% Principado	183
LEÓN A.V. (En liquidación)	37,5% ADIF- AV 12,5 % Renfe Operadora 15,0 % Ayuntamiento León 15,0 % Ayto San Andrés 20,0% Junta de Cast. y León	229
LOGROÑO INTEGRACIÓN DEL FERROCARRIL	7,5% ADIF 30,0 % ADIF- AV 12,5 % Renfe Operadora 25,0 % Ayuntamiento 25,0% Gobierno La Rioja	180
MURCIA A.V.	10,0% ADIF 40,0 % ADIF- AV 25,0 % Ayuntamiento 25,0% C.A.	240
PALENCIA A.V.	10,0 % ADIF 40,0 % ADIF- AV 25,0 % Ayuntamiento 25,0% Junta de Cast. y León	240
VALENCIA PARQUE CENTRAL	7,5 % ADIF 30,0 % ADIF- AV 12,5 % Renfe Operadora 25,0 % Ayuntamiento 25,0% Generalitat	180
VALLADOLID A.V.	7,5% ADIF 30,0 % ADIF- AV 12,5 % Renfe Operadora 25,0 % Ayuntamiento 25,0% Junta de Cas. y León	180
ALTA VELOCIDAD VITORIA GASTELZKO ABIADURA HANDIA	10,0% ADIF 40,0% ADIF- AV 15,0 % Ayuntamiento 10,0 % Diputación Foral Álava 25,0% Gobierno Vasco	240
ZARAGOZA A.V.	7,5 % ADIF 30,0 % ADIF- AV 12,5 % Renfe Operadora 25,0 % Ayto. Zaragoza 25,0% Diputación General Aragón	9.180

3.6.2. Sociedades de Consultoría y Negocio

ADIF-Alta Velocidad tiene participación en la sociedad INECO, Ingeniería y Economía del Transporte.

ENTIDAD	PARTICIPACIÓN	COSTE DE ADQUISICIÓN DE LA PARTICIPACIÓN INCLUYENDO DESEMBOLSOS PENDIENTES (Miles Euros)
INECO	20,68% ADIF 20,68% ADIF- AV	7.977

INFORME DE GESTIÓN
EJERCICIO 2013**3.6.3. Sociedades de Colaboración Público-Privada**

Las CPP permiten el desarrollo de infraestructuras y servicios públicos que por razones presupuestarias la Administración no podría realizar al mismo ritmo.

ENTIDAD	PARTICIPACIÓN	COSTE DE ADQUISICIÓN DE LA PARTICIPACIÓN INCLUYENDO DESEMBOLSOS PENDIENTES (Miles Euros)
ALBALI SEÑALIZACIONES	10% ADIF- AV	1.327
ENERGÍA OLMEDO-OURENSE	10% ADIF- AV	6
VIA OLMEDO - PEDRALBA	10% ADIF- AV	6

3.6.4. Fundaciones

ADIF-Alta Velocidad tiene un 25% de participación en la Fundación de los Ferrocarriles Españoles, que está en proceso de fusión por absorción de la Fundación Aena. Para ese proceso está realizando previamente una reorganización de la plantilla manteniendo el mismo nivel de actividades.

3.6.5. Asociaciones

Asociación Española del Transporte, es una asociación sin ánimo de lucro cuyo fin consiste en promover un mejor conocimiento y profesionalización de los distintos aspectos y problemática del Sistema de Transportes. En ella se encuentra presente ADIF.

INFORME DE GESTIÓN
EJERCICIO 2013

3.6.6. Otras

Internacional

ENTIDAD	PARTICIPACIÓN	COSTE DE ADQUISICIÓN DE LA PARTICIPACIÓN INCLUYENDO DESEMBOLSOS PENDIENTES (Miles Euros)
Hit Rail, V.V.	4,35% ADIF 4,35% ADIF- AV	54
Ingeniería y Economía Transportmex	12,50% ADIF 12,50% ADIF- AV	18

En la sociedad Hit Rail V.V., tanto ADIF como ADIF-Alta Velocidad poseen un 4,35%. Mientras que en la entidad Ingeniería y Economía Transportmex, cada sociedad tiene una participación del 12,50%.

La actividad principal de **Hit Rail** consiste en la gestión de la Red IP internacional conocida con el nombre de HERMES y que conecta todos los Centros de Procesos de Datos de las 13 compañías ferroviarias accionistas, así como de 18 empresas ferroviarias

Ineco Transportmex: Esta sociedad se dedica a la prestación de servicios y realización de estudios de consultoría, proyectos de ingeniería, asistencia técnica y dirección de la ejecución de las obras e instalaciones.

4. Otras Actuaciones de Gestión

4.1. Seguridad en la Circulación

Siguiendo los criterios establecidos en la Ley del Sector Ferroviario en relación con las competencias de inspección de las actividades ferroviarias que corresponden a ADIF y que se ejercen de forma convenida para ADIF-Alta Velocidad en la red que compete a este último, se elabora regularmente un Plan Anual de Seguridad en la Circulación ADIF. El Plan de Actuación de los Servicios de Inspección, determina las líneas directrices de las operaciones de control de los equipos, servicios o actividades, prestando especial interés a todos aquellos aspectos relacionados con las condiciones

INFORME DE GESTIÓN
EJERCICIO 2013

operativas técnicas y funcionales de las instalaciones y el material rodante, las condiciones del personal y la aplicación de la normativa.

A lo largo de 2013 se realizaron 286 inspecciones de seguridad en Alta Velocidad, de las cuales 209 fueron programadas y 77 no programadas. Se detectaron un total de 73 anomalías, 59 en inspecciones programadas y 14 en inspecciones no programadas.

Con respecto a los indicadores de supervisión y gestión, se efectuaron 217 visitas de seguridad y 374 escuchas de conversaciones grabadas en Alta Velocidad.

Situación de Empresas Ferroviarias

Hasta diciembre de 2013, se habían concedido Certificados de Seguridad a 15 empresas ferroviarias: Renfe Operadora, Continental Rail, Acciona Rail Services, COMSA Rail Transport, Tracción Rail, ACTIVA RAIL (anteriormente EWS), Logitren Ferroviaria, FESUR, ALSA RAIL, FGC Mobilitat S.A., FERROVIAL RAILWAY, VELOI RAIL S.A., TAKARGO, S.A., y otorgado 23 ampliaciones de los mismos. De estos certificados, se han suspendido temporalmente por la DGF, en el mes de marzo de 2013, los correspondientes FESUR, ALSA RAIL, FGC Mobilitat S.A. Por lo tanto, sólo se encuentran operativas 12 Empresas Ferroviarias con Certificados de Seguridad.

También es de desatacar el Certificado de Seguridad expedido por la autoridad ferroviaria nacional a SNCF el 15 de diciembre de 2010, en el ámbito de explotación de la línea de alta velocidad desde Figueres a Perpiñán.

Todas las EE.FF. con certificado operan en la Red Convencional, excepto Renfe Operadora, y SNCF, hasta tanto la legislación vigente facilite el acceso a la Red de Alta Velocidad de las empresas que lo tienen solicitado y la autoridad nacional de seguridad así lo autorice.

Títulos Habilitantes

En el actual contexto ferroviario, la formación adquiere un papel decisivo en el desarrollo de nuestra organización a fin de lograr los mejores niveles de competencia del personal en lo que tiene que ver con sus funciones en materia de seguridad en la circulación, habiéndose convertido en un requisito para el ejercicio de las mismas. Así, la Orden FOM 2872/2010 sobre títulos habilitantes para la realización de funciones vinculadas a la seguridad en la circulación, garantiza que los profesionales habilitados dispongan de los conocimientos pertinentes y cumplan con los requisitos exigidos.

INFORME DE GESTIÓN
EJERCICIO 2013

Durante este año se emitieron/actualizaron 447 habilitaciones de personal relacionado con actividades de seguridad en la circulación que ejercen su función exclusivamente en la Red de Alta Velocidad

La explotación comercial de tramos o estaciones, requiere de la pertinente certificación previa, tras la verificación y validación de los correspondientes dossiers de seguridad. En 2013 se emitieron dos certificaciones de instalaciones de seguridad correspondientes a la puesta en servicio del trayecto Albacete Los Llanos-Alacant Terminal, la puesta en servicio del sistema de control de tren ERTMS Nivel 1 en el tramo Bifurcación Mollet-Barcelona Sants y del sistema de gestión de limitaciones temporales de velocidad ERTMS Nivel 1 en el trayecto Figueras Vilafant-Barcelona Sants de la LAV Madrid-Barcelona-Frontera Francesa.

Reglamentación y Normativa

Durante el año 2013 las principales acciones a destacar en el marco normativo del área de reglamentación y normativa son:

La puesta en servicio de nuevas Líneas de Alta Velocidad entre Madrid y Albacete-Alicante, con la creación de nuevas dependencias.

Elaboración de la normativa reglamentaria común entre ADIF y TP Ferro, para las pruebas y circulación del tren DASYE F de la empresa francesa SNCF y su llegada a Barcelona Sants.

Actualización de la normativa para regular el uso del sistema de Radiotelefonía GSM-R.

Elaboración de documentación para la ejecución de pruebas para la homologación y validación de material (Automotor Tren DASYE-F, Serie 100, 102, 112, 114, 120, 121) y su señalización.

La publicación de la Carta Circular de REGLAMENTACIÓN N° 7 para determinar las condiciones particulares de circulación del tren de la EF SNCF DASYE-F, y su circulación hasta la estación de Barcelona Sants.

Actualización normativa experimental para regular el sistema de anuncio y frenado automático digital (ASFA DIGITAL).

INFORME DE GESTIÓN
EJERCICIO 2013

Con el fin de cumplir con todos estos objetivos, se editaron 93 documentos reglamentarios que abarcan desde Avisos, Consignas C, y Experimentales o de Pruebas, Circulares y Manuales de Circulación.

4.2. Calidad, Eficiencia y Medio Ambiente**4.2.1. Calidad en Obras**

En cumplimiento de los pliegos de prescripciones técnicas de los contratos de obras de construcción de las infraestructuras ferroviarias, los contratistas y las asistencias técnicas de obra (ACO) presentan un plan de calidad (PC) de las obras, que es validado por el Director de Obra y enviado a la Subdirección de Supervisión Dinámica, Calidad y Seguridad para su revisión y posterior aprobación, y cuyo cumplimiento es controlado con posterioridad durante las Auditorías de Cumplimiento del Plan de Calidad, dando lugar a la emisión de los informes de auditorías correspondientes.

Otros procesos clave en el ámbito de la calidad de construcción de las obras para Líneas de Alta Velocidad son:

- Auditorías técnicas a instalaciones y suministradores (laboratorios, plantas de hormigón, plantas de prefabricados, suministradores de canaletas prefabricadas de hormigón para cables, suministradores de apoyos, etc.)
- Autorías técnicas de obra durante las cuales se desarrollan comprobaciones topográficas, de adaptación a los procedimientos específicos de ejecución y control de las obras de plataforma y vía.
- Otras tareas del ámbito de auditoría de calidad de obras, como: gestión de no conformidades; informes de auditorías de calidad de subtramo; supervisión de proyectos construidos y normalización de los mismos; base de datos sobre documentación de calidad; inventario de activos de la Red de ADIF-Alta Velocidad de plataforma y vía; informes específicos de viaductos, terraplenes y túneles; acciones divulgativas; y participación en la actualización del sistema de gestión del área.
- Se ha colaborado con la Gerencia de Área de Programación de Montaje de Vía, como Área Técnica, para la tramitación de las renovaciones y nuevas

INFORME DE GESTIÓN
EJERCICIO 2013

concesiones de Autorizaciones para el Suministro y Uso de elementos de vía de Alta Velocidad

- Se ha participado en el proyecto internacional Haramain High Speed Railway (Meca - Medina, KSA) dentro de los trabajos de “recepción de plataforma”. Se ha analizado la normativa de aplicación, especificaciones técnicas, proyecto de construcción, métodos de trabajo y procedimientos de calidad, junto con los registros generados durante la primera fase de las obras consistentes en la ejecución de la infraestructura hasta la cota del subbalasto.

4.2.2 Sistemas de Gestión

Durante el año 2013 hemos consolidado nuestro sistema de gestión fortaleciendo los principios esenciales de eficiencia, transparencia, competitividad, seguridad, mejora continua en procesos, innovación e internacionalización. Por ello, se lleva a cabo un Plan de Mejora 2013-2014 que garantiza un modelo de gestión integral basado en la evaluación, revisión y perfeccionamiento de los enfoques desplegados, según los resultados alcanzados y las actividades continuas de aprendizaje.

Con este fin, a través del Comité de Excelencia, se trabaja en un MODELO DE LIDERAZGO, un MODELO DE RETENCION DEL TALENTO, UN MODELO DE RECONOCIMIENTO Y MOTIVACION, UN MODELO DE GESTION DE CLIENTES, UN MODELO DE GESTION DEL CONOCIMIENTO, y en un nuevo MAPA DE PROCESOS, procediendo a la identificación, clasificación, mapeado, monitorización y documentación, tanto de los procesos clave como de los estratégicos y de soporte necesarios para el desarrollo de la actividad de la empresa, con 15 procesos y 54 indicadores que conforman el conjunto de las actividades de ADIF-Alta Velocidad.

Además, hemos impulsado un grupo de Benchmarking, coordinado con el Club Excelencia en Gestión, con empresas +500 y hemos potenciado nuestra relación con AEVAL.

Durante 2013, se propuso lograr una puntuación en el proceso de AUTOEVALUACIÓN según modelo EFQM de +500, tal proceso se llevó a cabo durante el mes de noviembre consiguiendo una puntuación de 543 puntos, lo que afianza en el mantenimiento del Sello de Oro a la Excelencia Empresarial para ADIF-Alta Velocidad. Dicha autoevaluación se realizó por primera vez con la

INFORME DE GESTIÓN
EJERCICIO 2013

aplicación informática PERFIL, que es una potente herramienta para llevar a cabo autoevaluaciones en organizaciones, de acuerdo a los requerimientos del Modelo EFQM de Excelencia, que facilita y simplifica el autodiagnóstico, además de ser la herramienta OFICIAL DEL MODELO EFQM, posibilitando la exportación de datos y la obtención de informes de posicionamiento para la realización de BENCHMARKING.

Como resultado, se ha logrado el objetivo de consolidar el máximo nivel de reconocimiento del sistema de gestión de ADIF-Alta Velocidad, al mantener la puntuación que el Sello de Oro de la Excelencia según el modelo EFQM +500 otorgó a ADIF en diciembre del año 2012.

4.2.3. Procesos y Normalización

Se han llevado a cabo acciones relacionadas con distintos estándares y certificaciones, tales como las de los Sistemas de Gestión según ISO 9001 de todo ADIF-Alta Velocidad y específicos medioambientales según ISO 14001, incorporados en los certificados de ADIF en gestión de I+D+i según ISO 166002, y de protección de información de acuerdo a la ISO 27001. Se ha renovado la certificación del sistema de gestión ambiental en el área ambiental de obras, único existente de estas características en todas las administraciones ferroviarias.

Respecto a la gestión por procesos, se han cuantificado los procesos e indicadores actualmente identificados, que soportan todas las actividades de ADIF-Alta Velocidad, identificados en estratégicos, clave y soporte.

4.2.4. Participación

Como apoyo a los diferentes Sistemas de Gestión ISO y al Modelo de Excelencia EFQM, ADIF-Alta Velocidad cuenta, entre otros instrumentos, con la Participación, una herramienta a través de la cual sus personas, de forma individual o colectiva, se involucran en la mejora continua e innovación, mediante la resolución de problemas o elaboración de proyectos de mejora, generalmente a través de la aplicación de metodologías y herramientas, que permiten canalizar sus conocimientos, creatividad, experiencia y compromiso, con el fin último de incrementar la eficiencia, competitividad y rentabilidad.

INFORME DE GESTIÓN
EJERCICIO 2013**4.2.5. Medio Ambiente**

El Real Decreto Legislativo 1302/1986, modificado por la Ley 6/2010, de 24 de marzo, de modificación del texto refundido de la Ley de Evaluación de Impacto Ambiental de Proyectos (RDL 1/2008), dispone que los proyectos públicos o privados consistentes en la realización de obras, instalaciones o de cualquier otra actividad comprendida en dicho texto normativo, deberán someterse a una evaluación de impacto ambiental. Ente estas actuaciones se encuentra la "construcción de líneas de ferrocarril para tráfico de largo recorrido".

Por ello, para cada actuación de este tipo se elabora el estudio de impacto ambiental que, tras someterse al trámite de información pública y formulación de alegaciones, da lugar a la declaración de impacto ambiental (DIA) que emite y publica el órgano ambiental competente, y donde se requieren una serie de medidas preventivas y correctoras, y pautas para el plan de vigilancia ambiental. Con independencia del control ambiental de los proyectos, las DIAs que condicionan la ejecución de las Líneas de Alta Velocidad exigen la presencia de una figura de supervisión denominada director ambiental de obra.

El Reglamento del Sector Ferroviario detalla los contenidos del proyecto de construcción, entre los que se encuentra la adecuación del proyecto a la declaración de impacto ambiental (en los casos en que sea preceptiva) y, en particular, la concreción de las medidas correctoras y protectoras derivadas del análisis ambiental. Para ello, el condicionado de la DIA, de obligado cumplimiento, se integra en los proyectos básicos y de construcción mediante la redacción del anejo de integración ambiental, dando lugar a diversas partidas en los contratos de construcción de las infraestructuras, destinadas fundamentalmente a evitar la contaminación de los suelos y las aguas, a tratar correctamente los residuos excedentes de las obras civiles, a proteger del patrimonio cultural, a disminuir la contaminación acústica en lugares críticos, y a proteger la fauna y la flora.

El Estatuto de ADIF-Alta Velocidad establece que, en los supuestos en los que la aprobación de los proyectos corresponda a ADIF-Alta Velocidad, éste ostentará las facultades de supervisión y, en su caso, de aseguramiento del cumplimiento de la declaración de impacto ambiental en los citados proyectos, así como durante la ejecución de las correspondientes obras. A partir de la reestructuración

INFORME DE GESTIÓN
EJERCICIO 2013

organizativa de julio de 2013, ambas funciones recaen en la Subdirección de Integración Ambiental, Comportamiento de Estructuras y Laboratorios de la Dirección Adjunta de Actuaciones Técnicas.

El sistema de aseguramiento del cumplimiento de la DIA con el que se dota ADIF- Alta Velocidad, se apoya en las Instrucciones y Recomendaciones para la Redacción de Proyectos (IGP), y en el Pliego de Prescripciones Técnicas Tipo para los Proyectos de Plataforma (PGP), velando por el cumplimiento de la normativa ambiental de aplicación.

El anejo de integración ambiental es supervisado por un órgano independiente al que redacta. La integración ambiental de los proyectos (redacción y supervisión) ha culminado en la elaboración de 7 certificados de cumplimiento de la DIA de proyectos constructivos de Líneas de Alta Velocidad y 67 informes de adecuación a la DIA de proyectos modificados y complementarios.

En diciembre de 2013 AENOR certificó nuevamente el sistema de control y vigilancia del cumplimiento de las condiciones de la DIA durante la fase de construcción de la infraestructura que se lleva a cabo a través de los directores ambientales de obra, conforme a la Norma ISO 14001.

Por otra parte, en 2012 se ha continuado con los trabajos derivados de los resultados obtenidos en el proyecto "Validación o Redefinición de las Medidas Preventivas y Correctoras de Impactos Ambientales Implantadas en Plataformas de Alta Velocidad", desarrollado en el marco de la "Encomienda de Gestión para la Realización de Trabajos de Investigación y Desarrollo Tecnológico en el Cuatrienio 2009-2013 -ADIF-CEDEX-". Se trata de un proyecto multidisciplinar, donde han estado involucradas distintas áreas de ADIF, con funciones de diseño de infraestructuras, integración ambiental de proyectos, construcción, control y vigilancia ambiental de obras, mantenimiento, e I+D+i. De este modo, se está contribuyendo a cumplir el objetivo de "Impulsar la investigación y la innovación como contribución a la sostenibilidad y la modernización del ferrocarril" que forma parte del Plan de Responsabilidad Social Corporativa de ADIF. El proyecto ha tratado temáticas diversas, como dispositivos de escape para la fauna, cerramiento de la línea, tratamiento de aguas en obras de túneles, gestión de la tierra vegetal, etc.

**INFORME DE GESTIÓN
EJERCICIO 2013**

El resultado se ha traducido en la actualización de las Instrucciones y Recomendaciones para la Redacción de Proyectos, y el Pliego Tipo, estando en fase de planificación o de desarrollo otras actuaciones, como la puesta en marcha de experiencias piloto en obra, para validar prototipos; la celebración de un Seminario de intercambio del conocimiento entre áreas; el refuerzo de los procedimientos de control de la calidad de elementos ambientales en obra; y la elaboración de guías metodológicas.

4.3. Recursos Humanos**4.3.1. Régimen Jurídico Laboral**

El régimen jurídico laboral de la nueva empresa está determinado por la articulación del procedimiento de sucesión de empresas, entre ADIF y ADIF-Alta Velocidad, contemplado en el artículo 44 de la Ley del Estatuto de los Trabajadores, de los trabajadores de ADIF que prestando servicio en las actividades que se segregan de la primera y pasan a ser el objeto social de la segunda, pasan a prestar servicio en ADIF-Alta Velocidad, en cumplimiento de lo establecido en el artículo 1 del Real Decreto-ley nº 15/2013, de 13 de diciembre.

4.3.2. Formación

Durante 2013 los trabajadores DE ADIF-Alta Velocidad han participado en 350 cursos con 686 participaciones y un total de 23.247 horas de formación.

Cabe destacar que más del 95% de los participantes han sido personal de Estructura de Apoyo y de Dirección. Esto ha permitido que gran parte de la formación desarrollada haya sido utilizando metodologías no presenciales, con el fin de incrementar la eficiencia económica y permitir el acceso a la formación a la mayor parte de los empleados.

Se han utilizado metodologías no presenciales aprovechando la potencialidad de las nuevas tecnologías, como la teleformación y la videoconferencia. Además como novedad durante este ejercicio se han puesto en marcha el Aula Virtual y el portal de Formación TV.

Durante este ejercicio se ha fomentado la participación de los trabajadores en la gestión de su propia formación así como la intervención de sus jefes y supervisores, para ello se ha puesto en marcha la aplicación MiFormación, a través

INFORME DE GESTIÓN
EJERCICIO 2013

de la que se realiza la detección de necesidades, el seguimiento de los cursos y su evaluación.

4.3.3. Distribución de Efectivos

En los cuadros siguientes se describe la distribución de los trabajadores de la entidad a 31 de diciembre de 2013 por áreas de gestión, grupos profesionales, por edades y antigüedad en la entidad, y su distribución geográfica por comunidades autónomas.

ÁREAS DE GESTIÓN	EFFECTIVOS AVE
Coordinación A.V. (A. Ext.)	68
Dirección Construcción A.V.	78
Telecomunicaciones	44
Energía y Eficiencia Energética	13
Dirección Patrimonio	18
Dirección Seguridad en Circulación	1
Corporación y Servicios Generales	2
TOTALES	224

GRUPOS PROFESIONALES	EFFECTIVOS AVE
Personal operativo	28
Estructura de apoyo	91
Estructura de dirección	105
TOTALES	224

EDAD	% AVE
Hasta 35 años	12,94
Entre 36 y 50 años	58,03
Más de 50 años	29,03

ANTIGÜEDAD	% AVE
Entre 0 y 12 años	62,95
Entre 13 y 19 años	13,39
Entre 20 y 27 años	4,02
Entre 28 y 35 años	16,52
Más de 36 años	3,13

INFORME DE GESTIÓN
EJERCICIO 2013

Por último, el reparto geográfico de los trabajadores por comunidades autónomas figura en el cuadro adjunto.

COMUNIDAD AUTÓNOMA	EFFECTIVOS AVE
Andalucía	19
Castilla y León	12
Cataluña	7
Madrid	181
País Vasco	2
Comunidad Valenciana	3
TOTAL	224

5. Consejo de Administración y Dirección

5.1. Consejo de Administración

El 17 de enero de 2014, tuvo lugar la sesión constitutiva del Consejo de Administración de la entidad pública empresarial ADIF-Alta Velocidad, siendo su composición actual la siguiente:

PRESIDENTE:

Sr. D. Gonzalo Ferre Moltó

VOCALES:

Sr. D. Jorge Ballesteros Sánchez

Sr. D. Benigno Blanco Rodríguez

Sr. D. Félix Díaz Martínez

Sr. D. Domingo García Díez

Sr. D. Miguel Ángel Herrera Chamorro

INFORME DE GESTIÓN
EJERCICIO 2013

Sr. D. Manuel Niño González.

Sra. D^a. Alicia Portas Martínez

Sra. D^a. Mercedes Rodríguez Arranz

Sr. D. Antonio Toscano Jiménez

SECRETARIA:

Sra. D^a. María Rosa Sanz Cerezo

5.2. Dirección

De conformidad con lo dispuesto en el artículo 1.4 del Real Decreto-ley 15/2013, de 13 de diciembre, el Presidente de la entidad pública empresarial ADIF y el Secretario de su Consejo de Administración, lo serán, asimismo, de ADIF-Alta Velocidad, correspondiendo, por tanto, el desempeño de dichos cargos a las siguientes personas:

D. Gonzalo Ferre Moltó, como PRESIDENTE DE ADIF-ALTA VELOCIDAD.

D^a. María Rosa Sanz Cerezo, como SECRETARIA DEL CONSEJO DE ADMINISTRACIÓN DE ADIF-ALTA VELOCIDAD.

Por otra parte, el artículo 26 del Estatuto de la Entidad Pública Empresarial ADIF-Alta Velocidad dispone que esta Entidad podrá contar con un Director General, que actuará en el ejercicio de las facultades que se le deleguen o para las cuales se le apodere. Dicho Director General habrá de ser uno de los Directores Generales de ADIF designado al efecto por el Presidente de la Entidad, y que, en todo caso, el cargo de Director General de ADIF-Alta Velocidad no estará retribuido, al igual que los puestos de Presidente y de Secretario de su Consejo de Administración. En tal sentido, y en uso de las facultades previstas en el artículo 23.2.g) del Estatuto de ADIF-Alta Velocidad, mediante Resolución del Presidente de ADIF-Alta Velocidad de fecha 31 de diciembre de 2013, se dispone el nombramiento de D. Antonio Gutiérrez Blanco, como Director General de ADIF-Alta Velocidad.

INFORME DE GESTIÓN
EJERCICIO 2013

La Entidad ha formulado el informe de gestión correspondiente al ejercicio 2013 con fecha 15 de julio de 2014, aunque debido a que ha considerado necesario incluir algunas observaciones, ha decidido reformularlo.

ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS
ADIF-ALTA VELOCIDAD

INFORME RELATIVO AL CUMPLIMIENTO DE LAS
OBLIGACIONES DE CARÁCTER ECONÓMICO-FINANCIERO
(Art. 129.3 LGP)

EJERCICIO 2013

INDICE

	Págs.
1. Introducción	1
2. Programa de Actuación Plurianual (PAP)	3
3. Información sobre la Liquidación de los Presupuestos de Explotación y de Capital	3
4. Información sobre Subvenciones recibidas por la Entidad	4
4.1. Marco Comunitario 2007-2013	4
4.2. Marco Comunitario 2000-2006	8
5. Información Regionalizada de las Actuaciones de Inversión	14
6. Información Relativa al Cumplimiento del TR de la Ley de Contratos del Sector Público y Otra Normativa en Materia de Procedimientos de Contratación	14
7. Información sobre Garantías Recibidas o Concedidas a otras Entidades del Sector Público Estatal	16
8. Información sobre Personal	18
8.1. Descripción de los Sistemas Empleados para la Selección del Personal	18
8.2. Evolución en los Tres Últimos Ejercicios de los Gastos de Personal, la Plantilla Media y el Coste Medio del Personal	18
8.3. Normas o Acuerdos del órgano de Gobierno Determinan incrementos Salariales y Origen de las Modificaciones en los Sueldos y los Salarios Respecto al Ejercicio Anterior	19
8.4. Altas	19
8.5. Bajas e Indemnizaciones	20
8.6. Otra Información	20

INDICE

	Págs.
9. Información sobre el Comité de Auditoría y Control	21
10. Diligencia del Director General	21
11. ANEXOS	22
I. Ejecución del Programa de Actuación Plurianual	23
II. Liquidación de los Presupuestos	24
III. Regionalización de las Inversiones	35
IV. Distribución Regionalizada del Personal	37
V. Diligencia del Director General	38

Art. 129.3 LGP
EJERCICIO 2013**1. Introducción**

La Entidad Pública Empresarial ADIF-Alta Velocidad se crea el 31 de diciembre de 2013, tras la aprobación del Real Decreto-ley 15/2013 sobre la reestructuración de la Entidad Pública Empresarial Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (ADIF) y otras medidas urgentes en el orden económico.

ADIF-Alta Velocidad se crea mediante la escisión de la rama de actividad de construcción y administración de las infraestructuras ferroviarias de alta velocidad de ADIF, y otras que se le atribuyan y estén encomendadas hasta la fecha de entrada en vigor de dicho Real Decreto-ley, permaneciendo en ADIF la actividad de construcción y administración de las infraestructuras ferroviarias de la red convencional.

La Entidad Pública Empresarial Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (ADIF) fue creada por la Ley de Bases de 24 de enero de 1941, bajo la denominación de Red Nacional de los Ferrocarriles Españoles (RENFE).

Hasta 31 de diciembre de 2004, correspondía a RENFE, de acuerdo con la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres, explotar los ferrocarriles de la Red Nacional Integrada, los que no formando parte de ésta correspondiesen a la competencia del Estado y cuya gestión le fuese encomendada por éste, los de competencia de las Comunidades Autónomas o de los Ayuntamientos cuando dichas Entidades le encomendasen su gestión y realizar la construcción de nuevas líneas ferroviarias que le fuesen encomendadas por el Estado y, en su caso, por las Comunidades Autónomas o por los Ayuntamientos.

Con fecha 31 de diciembre de 2004 entró en vigor la Ley 39/2003, de 17 de noviembre, del Sector Ferroviario, en adelante LSF, que tiene como objetivo no sólo la incorporación al Derecho español de diversas directivas comunitarias que establecen un nuevo marco para este sector, sino también una completa reordenación del sector ferroviario estatal, sentando las bases que permiten una progresiva entrada de nuevos actores en este mercado. Para alcanzar estos

**Art. 129.3 LGP
EJERCICIO 2013**

objetivos, se regula la administración de las infraestructuras ferroviarias y se encomienda esta función a RENFE, que pasa a denominarse Administrador de Infraestructuras Ferroviarias, manteniendo su naturaleza jurídica de Entidad Pública Empresarial e integrando, además, a la Entidad Pública Empresarial Gestor de Infraestructuras Ferroviarias (en adelante, GIF). ADIF puede, según la citada ley, construir, de acuerdo con lo que determine el Ministerio de Fomento, infraestructuras ferroviarias con cargo a sus propios recursos o mediante recursos ajenos. Asimismo, administrará las infraestructuras de su titularidad y aquellas otras cuya administración se le encomiende mediante un convenio.

El Real Decreto-ley 15/2013 de 13 de diciembre, sobre la reestructuración de la Entidad Pública Empresarial Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (ADIF) y otras medidas urgentes en el orden económico determina en su artículo 1 que con fecha 31 de diciembre de 2013, establece que se creará la Entidad Pública Empresarial ADIF-Alta Velocidad mediante la escisión de la rama de actividad de construcción y administración de aquellas infraestructuras ferroviarias de alta velocidad y otras que se le atribuyan y estén encomendadas hasta la fecha de entrada en vigor de dicho Real Decreto-ley al Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (ADIF). La actividad no segregada permanecerá en ADIF.

A raíz de la entrada en vigor del mencionado Real Decreto-ley 15/2013, el 27 de diciembre se publica la Orden PRE/2443/2013 del Ministerio de la Presidencia, por la que se determinan los activos y pasivos de ADIF que pasan a ser titularidad de ADIF-Alta Velocidad. La integración de dichos activos y pasivos en el patrimonio de ADIF-Alta Velocidad se efectúa y registra según el valor contable de los mismos, y los efectos de la escisión se retrotraen contablemente al 1 de enero de 2013, tal y como se establece en dicha Orden y en el Real Decreto-ley.

2. Programa de Actuación Plurianual (PAP)

En la Ley 17/2012 de 27 de diciembre, de Presupuestos Generales del Estado para el ejercicio 2013 (PGE 2013) se aprueba el Programa de Actuación Plurianual (PAP) para ADIF.

Por otra parte, el Real Decreto-ley 15/2013 establece que los efectos de la escisión por la que se crea ADIF-Alta Velocidad se retrotraen contablemente al 1 de enero de 2013. ADIF-Alta Velocidad reflejará en sus cuentas anuales correspondientes al ejercicio 2013 los activos y pasivos, ingresos, gastos y los flujos de efectivo correspondientes a la rama de actividad escindida desde el día 1 de enero del referido año. ADIF no incluirá en sus cuentas anuales del ejercicio 2013, los ingresos, gastos y los flujos de efectivo de la rama segregada y dará de baja de su balance, con efectos contables de 1 de enero de 2013, la totalidad de los activos y pasivos correspondientes a dicha rama de actividad.

Por lo anteriormente expuesto, el PAP aprobado para ADIF para el ejercicio 2013 se escindió y repartió entre ADIF y ADIF-Alta Velocidad figurando en el Anexo I del presente Informe las previsiones, la realización y las desviaciones del PAP de ADIF-Alta Velocidad del ejercicio 2013 con el desglose que figura en el Programa aprobado.

3. Información sobre la Liquidación de los Presupuestos de Explotación y de Capital

En la citada Ley de PGE 2013 se aprueban los Presupuestos de Explotación y Capital de ADIF.

Como consecuencia de la retroacción contable descrita en el apartado anterior, los Presupuestos de Explotación y de Capital aprobados para ADIF para el ejercicio 2013 se escindieron y repartieron entre ADIF y ADIF-Alta Velocidad (Real Decreto-ley 15/2013), figurando en el Anexo II del presente informe la liquidación, en concreto información sobre los importes previstos, los realizados, las desviaciones absolutas, el porcentaje de lo realizado sobre lo

Art. 129.3 LGP
EJERCICIO 2013

previsto y las causas de las desviaciones de los Presupuestos de ADIF-Alta Velocidad del ejercicio 2013.

4. Información sobre Subvenciones Recibidas por la Entidad

Las actuaciones de ADIF-Alta Velocidad perciben ayudas financieras comunitarias destinadas a cofinanciar tanto los estudios y proyectos como la construcción de líneas de alta velocidad (Fondo de Cohesión, FEDER y Ayudas RTE) con el carácter de subvenciones de capital.

En el ejercicio 2013 ADIF-Alta Velocidad recibió el cobro de las siguientes subvenciones:

FONDO EUROPEO	Marco comunitario 2007-2013	Marco comunitario 2000-2006	TOTAL COBROS 2013
Fondo de Cohesión	0,0	0,0	0,0
FEDER	512,7	106,5	619,2
Fondos RTE	26,6	0,0	26,6
TOTALES	539,3	106,5	645,7

Millones de euros

4.1. Marco Comunitario 2007-2013

Regulación

La regulación general aprobada por la Comisión Europea para el período de programación 2007-2013 es el Reglamento del Consejo (CE) 1083/2006 que establece normas generales relativas al FEDER, al Fondo Social Europeo y al Fondo de Cohesión, Reglamento del Consejo (CE) 1084/2006 por el que se crea el Fondo de Cohesión y el Reglamento (CE) 1828/2006 de la Comisión por el que se fijan normas de desarrollo para el Reglamento (CE) 1083/2006 del Consejo y para las Ayudas RTE el Reglamento (CE) 680/2007, la Decisión 661/2010/UE y en la Guía de cada convocatoria publicada por la Agencia Ejecutiva TEN-T.

La intervención de la Comunidad al amparo del artículo 158 del Tratado tiene por objeto incrementar la cohesión económica y social de la Unión

**Art. 129.3 LGP
EJERCICIO 2013**

Europea, reduciendo las disparidades económicas, sociales y territoriales que han surgido, en particular, en los países y regiones cuyo desarrollo va a la zaga, y en relación con la reestructuración económica y social y el envejecimiento de la población; todo ello con vistas al desarrollo armonioso, equilibrado y sostenible de la Comunidad.

Esta intervención se produce con la ayuda de los Fondos, el Banco Europeo de Inversiones (BEI) y otros instrumentos financieros existentes. La intervención con cargo a los Fondos incorporará, en los planos nacional y regional, las prioridades comunitarias en pro de un desarrollo sostenible, potenciando el crecimiento, la competitividad y el empleo, además de proteger y mejorar la calidad del medio ambiente. Las intervenciones de los Fondos en los estados miembros adoptarán la forma de Programas Operativos encuadrados en el marco estratégico nacional de referencia.

En el sector del transporte por ferrocarril se han considerado prioritarios los proyectos de continuación con las actuaciones iniciadas durante el periodo anterior 2000-2006 en las líneas de alta velocidad, así como los de continuación en la extensión de la red de alta velocidad.

La Comisión realiza tres tipos de pagos. En primer lugar, los anticipos asociados a la aprobación por parte de la Comisión de Programa Operativo. En segundo lugar, los pagos intermedios conforme a las solicitudes de reembolso realizadas conforme a la ejecución física del proyecto. Por último, al cierre de cada Programa Operativo la Comisión realiza el pago del saldo final, pudiéndose decidir el cierre parcial de operaciones ya completadas sin necesidad de esperar al cierre completo del Programa Operativo.

En el ámbito de la gestión, el 18 de junio de 2008 se firmó un acuerdo entre la Autoridad de Gestión Española de los Programas Operativos cofinanciados por los Fondos FEDER y Cohesión y ADIF en el que de conformidad con el artículo 59.2 del Reglamento (CE) 1083/2006 se designa a esta última Entidad como Órgano Intermedio en todos los Programas

Art. 129.3 LGP
EJERCICIO 2013

Operativos en los que participaba en aquel momento (Castilla y León, Castilla La Mancha, Comunidad Valenciana, Murcia y Fondo de Cohesión-FEDER). Posteriormente se han firmado adendas al mismo incorporando los P.O. Galicia y Fondo Tecnológico el 11 de marzo de 2010, P. O. Extremadura el 18 de julio de 2011 y P. O. Asturias el 13 de noviembre de 2013.

Ayudas recibidas

ADIF-Alta Velocidad se ha subrogado en la posición de Beneficiario de las ayudas cuyo detalle a 31 de diciembre de 2013 es el siguiente:

a) Fondo de Cohesión

En el marco del objetivo de convergencia, financia principalmente actuaciones de carácter plurirregional.

En el cuadro siguiente figuran las ayudas solicitadas, las ayudas concedidas y los cobros recibidos:

LÍNEA	AYUDA SOLICITADA	AYUDA CONCEDIDA	COBROS ACUMULADOS
Madrid-Levante	725,8	725,8	725,6
León- Asturias	254,0	254,0	232,3
Madrid-Segovia-Valladolid	177,5	177,5	172,9
Anticipos			96,9
TOTALES	1.157,3	1.157,3	1.227,7

Millones de euros

En el presente ejercicio no se ha recibido ningún cobro.

b) FEDER

En los Programas Operativos de intervención comunitaria FEDER, dentro del eje prioritario Transporte y Energía, la situación de las ayudas de ADIF-Alta Velocidad a 31 de diciembre de 2013.

Art. 129.3 LGP
EJERCICIO 2013

PROGRAMA OPERATIVO	LINEA	AYUDA SOLICITADA	AYUDA CONCEDIDA	COBROS 2013	COBROS ACUMULADOS (*)
C. Valenciana	Madrid-Levante	151,8	151,8	55,4	145,1
Castilla La Mancha	Madrid-Levante	248,9	0,0	0,0	236,5
Castilla y León	Venta de Baños Palencia- León	102,7	102,7	0,0	97,6
	Madrid-Segovia - Valladolid	66,8	66,8	0,0	63,5
Cohesión FEDER	Antequera -Granada	324,6	324,6	176,4	463,8
	Madrid -Extremadura	0,0	0,0	112,0	188,5
	Almería - Murcia	0,0	0,0	0,0	71,1
Extremadura	Madrid -Extremadura	0,0	0,0	0,0	0,0
Galicia	Madrid-Galicia	0,0	0,0	150,3	159,9
Murcia	Madrid - Levante	0,0	0,0	18,7	23,7
TOTALES		894,8	645,9	512,7	1.449,6

Millones de euros

* Los cobros acumulados incluyen los anticipos asignados por Línea.

c) Fondos RTE

Respecto de los fondos RTE la situación a finales del año 2013 es la siguiente:

LINEA	AYUDA SOLICITADA	AYUDA CONCEDIDA	COBROS 2013	COBROS ACUMULADOS (*)
Madrid-Levante	4,4	4,4	1,6	2,2
Valladolid-Burgos-Vitoria	60,1	60,1	7,7	51,2
Vitoria-Bilbao-San Sebastián	51,0	51,0	4,8	41,3
Antequera-Granada	2,3	2,3	0,0	1,1
Madrid-Extremadura	68,7	68,7	9,9	38,7
Madrid-Frontera Francesa	10,6	10,6	0,0	5,3
Varias LAV	6,9	6,9	1,3	3,9
Vandellós-Tarragona	2,4	2,4	1,2	1,2
Otros Proyectos	3,0	3,0	0,0	0,8
TOTALES	209,4	209,4	26,5	145,7

Millones de euros

Art. 129.3 LGP
EJERCICIO 2013**Controles**

Con independencia de los controles que se realizan por la propia Entidad al actuar como organismo intermedio, durante el año 2013 los órganos de control externo realizaron los siguientes controles a actuaciones en las que el beneficiario es ADIF-Alta Velocidad:

La Intervención Delegada en ADIF realizó controles a las ayudas de los proyectos:

- P.O. FEDER Comunidad Valenciana, LAV Madrid-Levante, plataforma, fase I.
- P.O. Fondo de Cohesión-FEDER, LAV Antequera-Granada, plataforma, fase I.

El Tribunal de Cuentas Europeo realizó controles a las ayudas de los proyectos:

- P.O. Fondo de Cohesión-FEDER, LAV Antequera-Granada, plataforma, fase II.
- P.O. Fondo de Cohesión-FEDER, LAV Madrid-Extremadura plataforma, fase I.

Sobre los Comités de Seguimiento de los distintos Programas Operativos, durante los meses de mayo y junio de 2013 se celebraron reuniones en las que se evaluó el grado de ejecución a 31 de diciembre de 2012 de los proyectos financiados, emitiendo los correspondientes informes.

4.2. Marco Comunitario 2000-2006**4.2.1. Fondo de Cohesión****Regulación**

El Reglamento (CE) 1164/94 del Consejo de la Unión Europea, de 16 de mayo de 1994, modificado por los Reglamentos (CE) 1264/99 y 1265/99, crea un Fondo de Cohesión para financiar proyectos que contribuyan a la

**Art. 129.3 LGP
EJERCICIO 2013**

realización de los objetivos fijados en el Tratado de la Unión, en los sectores del medio ambiente y de las redes transeuropeas de infraestructuras de transporte en los estados miembros que cumplan determinados requisitos, entre los que se encuentra España.

El porcentaje de la ayuda del Fondo de Cohesión será del 80 al 85% del gasto público. No obstante este porcentaje podrá reducirse en el caso de que la ayuda se conceda a proyectos generadores de ingresos, las infraestructuras cuya utilización implique cargas directamente soportadas por los usuarios se considerarán como tales, siempre que éstos sean significativos, tal como ocurre en la LAV Madrid-Frontera Francesa cuyo porcentaje de financiación es el 72,25%. La Comisión establecerá el importe de la ayuda, en estrecha concertación con el estado miembro beneficiario y teniendo en cuenta los ingresos.

Los pagos correspondientes a las ayudas se efectuaron con arreglo a los compromisos presupuestarios, abonándose un anticipo cuando se adoptó la Decisión por la que se concede la ayuda comunitaria. Asimismo se hicieron efectivos pagos intermedios en la medida que los proyectos avanzaron satisfactoriamente hacia su terminación. Los saldos finales se abonaron cuando los proyectos se finalizaron con arreglo a los objetivos fijados, se presentaron las solicitudes de pago junto con los informes finales y el estado miembro envió a la Comisión las certificaciones que confirmaban lo anterior.

La Comisión y los estados miembros garantizan el seguimiento eficaz de la realización de los proyectos que se plasma en la elaboración de informes, controles y comités creados al efecto, y se realiza mediante el seguimiento de indicadores físicos y financieros, de manera que reflejen el estado de realización del proyecto con relación al plan y a los objetivos fijados inicialmente.

Art. 129.3 LGP
EJERCICIO 2013

Ayudas recibidas

En el periodo de programación 2000-2006 se han concedido ayudas del Fondo de Cohesión para las siguientes líneas de alta velocidad: Madrid-Barcelona-Frontera Francesa, Madrid-Segovia-Valladolid y Madrid-Levante; figurando en el cuadro siguiente el coste elegible, la ayuda concedida y los cobros recibidos:

LÍNEA	AYUDA CONCEDIDA	% AYUDA	COBROS ACUMULADOS	% COBROS
Madrid-Barcelona-Frontera Francesa	3.308,9	72,25	3.308,9	100
Madrid- Valladolid	1.553,7	85,00	1.553,7	100
Madrid-Levante	573,2	80,00	573,2	100
TOTALES	5.435,8		5.435,8	100

Millones de euros

A 31 de Diciembre de 2013, se encuentra cobrado el 100% de la ayuda concedida.

4.2.2. Fondo Europeo de Desarrollo Regional (FEDER)

El Reglamento (CE) 1260/1999 del Consejo de la Unión Europea, de 21 de junio de 1999, establece las disposiciones generales sobre los Fondos Estructurales.

Ayudas sobre actuaciones asignadas inicialmente a RENFE

La financiación otorgada a la extinta Entidad RENFE por el Fondo Europeo de Desarrollo Regional deriva de la participación, dentro de la Medida 6.3 Ferrocarriles, en los Programas Operativos Integrados 2000-2006 de las regiones de Andalucía, Asturias, Castilla y León, Extremadura, Galicia, Murcia y Comunidad Valenciana. A partir del año 2005 con la entrada en vigor de la Ley del Sector Ferroviario sus actuaciones son asumidas por el Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (ADIF) y posteriormente han formado parte de los activos de ADIF-Alta Velocidad.

Art. 129.3 LGP
EJERCICIO 2013

En el siguiente cuadro se reflejan las Decisiones por las que se aprueba la participación, el coste elegible y la ayuda concedida.

PROGRAMA OPERATIVO	DECISIÓN	AYUDA CONCEDIDA	COBROS 2013	TOTAL COBRADO
ANDALUCIA	C(2000) 3695 de 29/12/2000	6,66	0,00	6,66
ASTURIAS	C(2001) 0244 de 15/02/2001	0,00	0,00	0,00
CASTILLA y LEÓN	C(2001) 0248 de 22/02/2001	0,27	0,00	0,27
EXTREMADURA	C(2000) 4272 de 29/12/2000	0,05	0,00	0,05
GALICIA	C(2001) 0246 de 07/03/2001	0,33	0,00	0,33
MURCIA	C(2000) 4264 de 29/12/2000	0,02	0,00	0,02
C. VALENCIANA	C(2001) 0249 de 07/03/2001	0,28	0,00	0,28
TOTALES		7,60	0,00	7,60

Millones de euros

Ayudas asignadas para las Líneas de Alta Velocidad

Hasta el 31 de diciembre de 2013, la financiación otorgada por el Fondo Europeo de Desarrollo Regional a ADIF-Alta Velocidad del marco comunitario 2000-2006 para la construcción de líneas de alta velocidad se indica en el cuadro adjunto:

Art. 129.3 LGP
EJERCICIO 2013

PROGRAMA OPERATIVO	GRAN PROYECTO	DECISIÓN INICIAL	AYUDA CONCEDIDA	% AYUDA	COBROS 2013	TOTAL COBROS	% COBR
ANDALUCÍA	LAV. Córdoba-Málaga	2002 ES 16 1 PR 012 30-IX-2002(22-IX-09)	882,9	55	54,4	882,9	100,0
ASTURIAS	LAV. León-Asturias	2005 ES 16 1 PR.008 05-X-2006 (07-VIII-09)	107,9	50	23,2	65,5	60,7
CASTILLA Y LEÓN	LAV. Madrid-Valladolid	2004 ES 16 1 PR 014 04-VI-2004	193,3	60	23,9	193,3	100,0
	LAV. León-Asturias	2005 ES 16 1 PR 009 05-X-2006	284,0	60	0,0	284,0	100,0
CASTILLA LA MANCHA	LAV. Madrid-Toledo	2005 ES 16 1 PR 005 23-III-2006	67,1	65	0,0	63,8	95,1
MURCIA	LAV. Levante	2005 ES 16 1 PR 003 21-XI-2005	28,5	50	0,0	23,8	83,5
VALENCIA	LAV. Levante	2006 ES 16 1 PR 001 05-X-2006	99,4	50	5,0	99,4	100,0
TOTALES			1.663,1		106,5	1.612,7	97,0

Millones de euros

Durante el año 2013, se ha procedido a cobrar el importe correspondiente al cierre de los Programas Operativos de Andalucía, Asturias, Castilla y León y Comunidad Valenciana. Además, se ha procedido conforme a la documentación remitida por la Autoridad de Gestión, a reajustar la ayuda asignada a los grandes proyectos LAV Córdoba-Málaga y NAF a Toledo en 66,6 M€ y 35,1 M€ respectivamente.

4.2.3. Ayudas RTE

El Reglamento (CE) 2236/95 del Consejo de la Unión Europea, de 18 de septiembre, modificado por el Reglamento (CE) 1655/99 de 19 de julio del Parlamento Europeo y del Consejo, determina las normas generales para la concesión de ayudas financieras comunitarias para proyectos de interés

Art. 129.3 LGP
EJERCICIO 2013

común en el ámbito de las redes transeuropeas de infraestructuras de transporte, telecomunicaciones y energía.

Las ayudas comunitarias podrán adoptar, entre otras, la forma de cofinanciación de estudios relacionados con los proyectos, incluidos los preparatorios, los de viabilidad y de evaluación, y otras medidas de apoyo técnico a dichos estudios. La participación financiera de la Unión Europea no podrá superar, por regla general, el 50% del coste de los estudios y el 10% del coste de las obras. Se establece en principio, la incompatibilidad de estas ayudas con otras que provengan del presupuesto comunitario y que se destinen a los mismos proyectos.

El pago de las ayudas se efectúa mediante anticipos una vez que se apruebe la solicitud de la ayuda. Podrán abonarse pagos intermedios previa solicitud de pago y teniendo en cuenta los progresos efectuados en la realización de los proyectos o estudios. El pago final se efectúa previa aprobación del informe final presentado por el beneficiario.

Al cierre del ejercicio 2012 se encontraban finalizadas y cobradas las ayudas RTE para las líneas de alta velocidad: Madrid-Frontera Francesa, León-Asturias, Madrid-Levante, Madrid-Valladolid y España-Francia-Frontera Atlántica, por lo que no se han producido cobros en 2013.

LÍNEA	AYUDA CONCEDIDA	% AYUDA	COBROS ACUMULADOS	% COBROS
Madrid-Frontera Francesa	68,7	37	68,7	100
León-Asturias	3,2	46	3,2	100
Madrid-Levante	48,2	21	48,2	100
Madrid-Valladolid	20,6	31	20,6	100
España Francia F. Atlántica	16	50	16	100
TOTALES	156,7	30	156,7	100

Millones de euros

5. Información Regionalizada de las Actuaciones de Inversión

Como consecuencia de la retroacción contable prevista en el punto 9 del artículo 1 del Real Decreto-ley 15/2013, con efectos contables de 1 de enero de 2013 se incorporan a ADIF-Alta Velocidad la totalidad de los activos y pasivos correspondientes a dicha rama de actividad, en particular las actuaciones de inversión.

En el Anexo III se presenta la información regionalizada de las inversiones de ADIF-Alta Velocidad desglosando el importe por provincias.

6. Información Relativa al Cumplimiento del TR de la Ley de Contratos del Sector Público y Otra Normativa en Materia de Procedimientos de Contratación

El Real Decreto-ley 15/2013, de 13 de diciembre, sobre la reestructuración de la Entidad Pública Empresarial Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (ADIF) y otras medidas urgentes en el orden económico determina en su artículo 1 que con fecha 31 de diciembre de 2013, se creará la Entidad Pública Empresarial ADIF-Alta Velocidad mediante la escisión de la rama de actividad de construcción y administración de aquellas infraestructuras ferroviarias de alta velocidad y otras que se le atribuyan y estén encomendadas hasta la fecha de entrada en vigor de dicho Real Decreto-ley al Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (ADIF). La actividad no segregada permanecerá en ADIF.

De acuerdo con lo establecido en el punto 5 del artículo 1, ADIF-Alta Velocidad tendrá para el cumplimiento de sus fines un patrimonio propio, distinto del de la Administración General del Estado, integrado por el conjunto de bienes, derechos y obligaciones de los que sea titular. Asimismo, establece que mediante Orden del Ministro de Fomento y del Ministro de Hacienda y Administraciones Públicas, se determinará qué activos y pasivos, de los que pertenecían o estaban adscritos a ADIF, pasan a ser de titularidad de ADIF-Alta Velocidad. La integración de dichos activos y pasivos en el patrimonio de ADIF-Alta Velocidad se efectuará y registrará según el valor contable de los mismos.

Art. 129.3 LGP
EJERCICIO 2013

En todo caso, se incorporarán al patrimonio de ADIF-Alta Velocidad las infraestructuras ferroviarias cuya titularidad se le haya atribuido de acuerdo con lo expuesto anteriormente, y todos los bienes muebles e inmuebles de ADIF que se estimen convenientes para garantizar la sostenibilidad financiera de ADIF-Alta Velocidad, así como la deuda asumida por ADIF en relación con dichos bienes.

Los efectos de la escisión, de acuerdo con lo previsto en el punto 9 del artículo 1 del citado Real Decreto-ley, se retrotraen contablemente al 1 de enero de 2013. ADIF-Alta Velocidad reflejará en sus cuentas anuales correspondientes al ejercicio 2013 los activos y pasivos, ingresos, gastos y los flujos de efectivo correspondientes a la rama de actividad escindida desde el día 1 de enero del referido año. ADIF no incluirá en sus cuentas anuales del ejercicio 2013, los ingresos, gastos y los flujos de efectivo de la rama segregada y dará de baja de su balance, con efectos contables de 1 de enero de 2013, la totalidad de los activos y pasivos correspondientes a dicha rama de actividad.

Por lo anteriormente expuesto, toda la contratación de 2013 se realizó en ADIF.

A continuación se presenta cuadro resumen de las licitaciones de 2013, por procedimiento, correspondientes a ADIF-Alta Velocidad.

Art. 129.3 LGP
EJERCICIO 2013

PROCEDIMIENTO / CRITERIO	Nº EXPEDIENTES	IMPORTES (Miles € CON IVA)
Abierto		
• Oferta más ventajosa (varios criterios)	52	1.241.155,80
• Precio (un criterio)	13	109.476,56
Restringido		
• Oferta más ventajosa (varios criterios)	0	0,00
• Precio (un criterio)	0	0,00
Negociado		
• Con Publicidad	3	236.470,31
• Sin Publicidad		
- Complementarios	9	59.212,14
- Vinculación Tecnológica	15	6.287,74
- Otras Causas	20	1.391,57
- Contratos Menores	88	1.697,84
Pedido a Acuerdo Marco	87	15.411,56
TOTALES	287	1.671.103,53

7. Información sobre Garantías Recibidas o Concedidas a Otras Entidades del Sector Público Estatal

Los avales y garantías se asignan a ADIF-Alta Velocidad en función de los activos atribuidos a dicha Entidad, vinculados con la rama de actividad escindida. En aquellos supuestos en que existan derechos de cobro/obligaciones con terceros que impliquen servicios prestados de/a las dos Entidades Públicas, la Entidad que asuma el saldo a cobrar/pagar al tercero registrará un derecho de cobro o una obligación de pago correspondientemente frente a la otra Entidad.

Asimismo, si con carácter excepcional no pudiese determinarse el origen de una contingencia, ésta será atribuida al 50% entre ADIF y ADIF-Alta Velocidad.

ADIF-Alta Velocidad asume las obligaciones garantizadas por ADIF mediante comfort letters emitidas en nombre de varias empresas del grupo y asociadas de

**Art. 129.3 LGP
EJERCICIO 2013**

forma proporcional a su participación en dicha asociadas que se le haya asignado en virtud de la Orden PRE/2443/2013.

De acuerdo con el Real Decreto 15/2013 y la Orden PRE/2443/2013 ADIF ha comunicado a las distintas entidades financieras así como proveedores y acreedores el cambio de titularidad de las deudas asignadas a ADIF-Alta Velocidad.

Los avales concedidos a terceros a 31 de diciembre de 2013 ascienden a 668 miles de euros.

La Dirección de la Entidad no espera que surjan pasivos exigibles de cuantía significativa, como consecuencia de las referidas garantías.

Asimismo, la Entidad ha asumido comfort letters (cartas de compromiso) que conceden garantías en relación con operaciones de financiación suscritas por diversas sociedades participadas cuyo objeto social es la integración del ferrocarril en las ciudades. En función del volumen económico y complejidad técnica de las obras que deberían afrontar en los próximos ejercicios, así como considerando la dificultad existente para determinar el valor futuro de los suelos, que han recibido o recibirán a cambio de las citadas obras, en el actual contexto del mercado inmobiliario, estas sociedades podrían ver condicionada su capacidad para recuperar la totalidad de los costes en que finalmente incurran. En este sentido, la Dirección de ADIF-Alta Velocidad, conjuntamente con los diferentes accionistas de cada una de las sociedades está trabajando, en función del avance real de las obras, en la racionalización de las actuaciones de inversión que han de acometer aquéllas con la finalidad de que sean sostenibles desde un punto de vista económico financiero, considerando la situación del mercado inmobiliario. En este sentido, ADIF-Alta Velocidad ha asumido las obligaciones garantizadas por ADIF mediante comfort letters emitidas en nombre de varias de estas sociedades participadas de forma proporcional a su participación en dichas Entidades que se le haya asignado en virtud de la Orden PRE/2443/2013.

8. Información sobre Personal

Régimen Jurídico Laboral

El régimen jurídico laboral de ADIF-Alta Velocidad está determinado por la articulación del procedimiento de sucesión de empresas, entre ADIF y ADIF-Alta Velocidad, contemplado en el artículo 44 de la Ley del Estatuto de los Trabajadores, de los trabajadores de ADIF que prestando servicio en las actividades que se segregan de la primera y pasan a ser el objeto social de la segunda, pasan a prestar servicio en ADIF-Alta Velocidad, en cumplimiento de lo establecido en el artículo 1 del Real Decreto-ley 15/2013, de 13 de diciembre.

8.1. Descripción de los Sistemas Empleados para la Selección de Personal

DESCRIPCIÓN DE LOS SISTEMAS EMPLEADOS PARA LA SELECCIÓN DEL PERSONAL	
Sistemas con convocatoria pública	Sistemas sin convocatoria pública
	Orden FOM/2438/2013 de 27 de diciembre

8.2. Evolución en los Tres Últimos Ejercicios de los Gastos de Personal, la Plantilla Media y el Coste Medio del Personal

CONCEPTO	Año 2011	Año 2012	Tasa de variación (2012/2011) x 100	Año 2013	Tasa de variación (2013/2012) x 100
(1) Gastos de Personal (miles €)				14.415	
(2) Plantilla media total				224	
Hombres				158	
Temporales					
Fijos				158	
Mujeres				66	
Temporales					
Fijos				66	
(1)/(2) Coste medio de Personal				64,35	

8.3. Normas o Acuerdos del órgano de Gobierno Determinan Incrementos Salariales y Origen de las Modificaciones en los Sueldos y Salarios Respecto al Ejercicio Anterior

CONCEPTO	NORMA O ACUERDO DEL ÓRGANO DEL GOBIERNO QUE AUTORIZA EL INCREMENTO RETRIBUTIVO	IMPORTE (Miles de Euros)
Incremento retributivo general ... (+) Altas Temporales Fijos (-) Bajas Temporales Fijos (+/-) Revisiones individuales Con cambio de categoría Sin cambio de categoría (+/-) Otros		
= Variación del concepto de gastos de personal		

8.4. Altas

ALTAS	EFECTIVOS		
	HOMBRES	MUJERES	TOTAL
Mediante sistemas de selección con convocatoria pública			0
Orden FOM/2438/2013 de 27 de diciembre	158	66	224
Mediante sistemas de selección sin convocatoria pública			
Total altas del ejercicio	158	66	224

Art. 129.3 LGP
 EJERCICIO 2013

8.5. Bajas e Indemnizaciones

BAJAS	EFECTIVOS		
	HOMBRES	MUJERES	TOTAL
Nº de bajas en el ejercicio			0
con derecho a indemnización.....			0
sin derecho a indemnización			0

INDEMNIZACIONES	VALOR		
Indemnizaciones fijadas judicialmente Número..... Importe (*).....			
Indemnizaciones por despido no fijadas judicialmente Número..... Importe (*).....			
Importe medio de indemnización.....			
Importe de la indemnización más alta.....			

(*) en miles de euros (Indemnización preaviso)

8.6. Otra Información

CONCEPTO	VALOR
Sueldos y salarios / ingresos de explotación (70,73,74,75)	0,014556
Ingresos de explotación (70,73,74,75)/ Plantilla media x 100	3.535,18
Servicios de profesionales independientes (623)/Sueldos y salarios	0.032532
Importe satisfecho a empresas de trabajo temporal (*)	0

En el Anexo IV se detalla la distribución regionalizada por Comunidades Autónomas y Provincias del número medio de empleados durante 2013.

9. Información sobre el Comité de Auditoría y Control

Durante 2013 las funciones de auditoría de los procesos de negocio que pasaron a ADIF-Alta Velocidad estuvieron supervisadas por los órganos de control de ADIF, en particular por el Comité de Auditoría de ADIF.

10. Diligencia del Director General

En el Anexo V se incluye la diligencia del Director General que acredita la concordancia entre la información suministrada y la que figura en las cuentas anuales aprobadas por la Entidad.

ANEXOS

ANEXOS
I. EJECUCIÓN DEL PROGRAMA DE ACTUACIÓN PLURIANUAL

EJECUCIÓN DEL P.A.P.				
CÓDIGO PROYECTO	DENOMINACIÓN	P.G.E. 2013	REALIZADO 2013	%
0002	TELECOMUNICACIONES Y ENERGIA	4.607	4.142	89,91
0003	ESTACIONES DE VIAJEROS		4.327	
0004	ESTACIONES DE VIAJEROS.- Proyecto de Estación de Barcelona Sants	127		0,00
0007	SEGURIDAD EN LA CIRCULACION		132	
0008	SISTEMAS DE INFORMACION	1.091		
0009	INVERSIONES CORPORATIVAS	862	423	49,07
0018	ADAPTACION ANCHO UIC CORREDOR MEDITERRANEO	260.000	1.459	0,56
1001	CORREDOR MEDITERRANEO (BARCELONA - FRONTERA FRANCESA INCLUIDO ESTACIONES)	155.000	126.159	81,39
1002	CORREDOR MEDITERRANEO (LEVANTE) INCLUIDO ESTACIONES	220.000	229.302	104,23
1003	CORREDOR MEDITERRANEO (MURCIA - ALMERIA) INCLUIDO ESTACIONES	100.000	30.976	30,98
1004	CORREDOR MEDITERRANEO (BOBADILLA - GRANADA) INCLUIDO ESTACIONES	155.000	135.173	87,21
1005	CORREDOR MEDITERRANEO (VANDELLOS - TARRAGONA) INCLUIDO ESTACIONES	105.000	47.306	45,05
2001	LAV MADRID - LEVANTE (INCLUIDO ESTACIONES)	60.000	70.267	117,11
2002	LAV ASTURIAS ((VARIANTE PAJARES)	180.000	70.165	38,98
2003	L.A.V. VENTA DE BAÑOS-PALENCIA-LEON-ASTURIAS INCLUIDO ESTACIONES	165.000	35.071	21,26
2004	L.A.V. VALLADOLID - V. BAÑOS - BURGOS - VITORIA (INCLUIDO ESTACIONES)	130.000	109.749	84,42
2005	L.A.V. VITORIA - BILBAO - SAN SEBASTIAN (INCLUIDO ESTACIONES)	190.000	152.328	80,17
2006	L.A.V. MADRID-EXTREMADURA INCLUIDO ESTACIONES	175.000	160.882	91,93
2007	LAV GALICIA (OLMEDO - LUBIAN - ORENSE) INCLUIDO ESTACIONES	680.000	257.572	37,88
2008	LAV ZARAGOZA - PAMPLONA (CASTEJON - PAMPLONA)	5.000	2.791	55,82
2009	CONEXIÓN UIC CHAMARTIN - ATOCHA - TORREJON INCLUIDO ESTACIONES	89.064	34.211	38,41
2010	EJE ATLANTICO (A CORUÑA - VIGO) INCLUIDO ESTACIONES	195.214	202.540	103,75
2011	NO IMPUTABLE A LINEAS INCLUIDO ESTACIONES	5.361	21.242	396,23
2013	INVERSION EN PROYECTOS FINALIZADOS INCLUIDO ESTACIONES	70.361	87.729	124,68
	TOTAL ADIF ALTA VELOCIDAD	2.946.687	1.783.946	60,54

ANEXOS
 II. LIQUIDACIÓN DE LOS PRESUPUESTOS

PRESUPUESTO DE EXPLOTACIÓN: "CUENTA DE PÉRDIDAS Y GANANCIAS"	PRESUPUESTO AÑO 2013 *	REALIZADO **	DESVIACIÓN ***	% ****	CAUSA DESVIACIÓN
A) OPERACIONES CONTINUADAS					
1. IMPORTE NETO DE LA CIFRA DE NEGOCIOS	388.679	396.160	7.481	101,9%	
a) Ventas	388.679	396.160	7.481	101,9%	A finales del ejercicio 2013 ha habido una subida de tarifas
b) Prestaciones de servicios					
2.- VARIACIÓN DE EXISTENCIAS DE PRODUCTOS TERMINADOS Y EN CURSOS DE FABRICACIÓN					
3.- TRABAJOS REALIZADOS POR LA EMPRESA PARA SU INMOVILIZADO	16.979	8.704	-8.275	51,3%	Parte del personal técnico dedicado a la actividad de construcción, finalmente se ha quedado en ADIF y no ha sido traspasado a ADIF-AV.
4.- APROVISIONAMIENTOS					
a) Consumo de mercaderías	-17.179	-17	17.162	0,1%	La orden de segregación no asignó existencias a ADIF-AV
b) Consumo de materias primas y otras materias consumibles					
c) Trabajos realizados por otras empresas					
d) Deterioro de mercaderías, materias primas y otros aprovisionamientos					
5.- OTROS INGRESOS DE EXPLOTACIÓN					
Ingresos accesorios y otros de gestión corriente	199.821	395.721	195.900	198,0%	El presupuesto no contemplaba los ingresos por suministro de energía eléctrica de tracción a operadores
b) Subvenciones de explotación incorporadas al resultado del ejercicio					
- De la Administración General del Estado					
- De los Organismos Autónomos de la Administración General del Estado					
- De otros del sector público estatal de carácter administrativo					
- Del sector público estatal de carácter empresarial o fundacional					
- De la Unión Europea					
- De otros					
c) Imputación de subvenciones de explotación					

ANEXOS
II. LIQUIDACIÓN DE LOS PRESUPUESTOS

6. - GASTOS DE PERSONAL	-21.607	-14.415	7.192	66,7%	Contención salarial derivada del Plan de Austeridad del Sector Público.
a) Sueldos y salarios	-16.271	-11.527	4.744	70,8%	
b) Indemnizaciones					
c) Seguridad social a cargo de la empresa	-4.905	-2.867	2.038	58,5%	
d) Otros	-431	-21	410	4,9%	
7.- OTROS GASTOS DE EXPLOTACIÓN	-402.767	-631.869	-229.102	156,9%	El presupuesto no contemplaba los gastos por suministro de energía eléctrica de tracción para operadores
a) Servicios exteriores	-398.987	-626.195	-227.208	156,9%	
b) Tributos	-2.780	-4.029	-1.249	144,9%	
c) Pérdidas, deterioro y variación de provisiones de operaciones comerciales	-1.000	-1.645	-645	164,5%	
d) Otros gastos de gestión corriente					
8.- AMORTIZACIÓN DEL INMOVILIZADO	-270.678	-294.331	-23.653	108,7%	
9.- IMPUTACIÓN DE SUBVENCIONES DE INMOVILIZADO FINANCIERO Y OTRAS	58.009	78.881	20.872	136,0%	
10.- EXCESO DE PROVISIONES		4.066	4.066		
11.- DETERIORO Y RESULTADO POR ENAJENACIONES DE INMOVILIZADO	-300	-574	-274	191,3%	
a) Deterioros y pérdidas	-300		300		
b) Resultados por enajenaciones y otras		-574	-574		
12.- DIFERENCIA NEGATIVA DE COMBINACIONES DE NEGOCIOS					
13.- SUBVENCIONES CONCEDIDAS Y TRANSFERENCIAS REALIZADAS POR LA ENTIDAD					
- Al sector público estatal de carácter administrativo					
- Al sector público estatal de carácter empresarial o fundacional					
- A otros					
14.- OTROS RESULTADOS					

ANEXOS
II. LIQUIDACIÓN DE LOS PRESUPUESTOS

A.1) RESULTADO DE EXPLOTACIÓN (1+2+3+4+5+6+7+8+9+10+11+12+13+14+15+16)	-49.043	-57.674	-8.631	117,6%	
17.-INGRESOS FINANCIEROS	94.787	33.422	-61.365	35,3%	
a) De participaciones en instrm patrimonio	13.683	4	-13.679	0,0%	
a.1) En empresas del grupo y asociadas					
a.2) En terceros	13.683	4	-13.679	0,0%	
b) De valores negociables y otros inst financieros	81.104	33.418	-47.686	41,2%	
b.1) En empresas del grupo y asociadas					
b.2) En terceros	81.104	33.418	-47.686	41,2%	El presupuesto recoge los ingresos por capitalización de gastos financieros, cuya ejecución se contempla en el apartado 23.
18.- GASTOS FINANCIEROS	-278.721	-283.723	-5.002	101,8%	
a) por deudas con empresas del grupo y asociadas					
b) Por deudas con terceros	-278.721	-283.572	-4.851	101,7%	
c) por actualización de provisiones		-151	-151		
19.- VARIACIÓN DEL VALOR RAZONABLE DE INSTRUMENTOS FINANCIEROS					
a) Cartera de negocio y otros					
b) Imputación al resultado del ejercicio por activos financieros disponibles para la venta					
20.- DIFERENCIAS DE CAMBIO					
21.- DETERIORO Y RESULTADOS POR ENAJENACIONES DE INSTRUMENTOS FINANCIEROS		-14.032	-14.032		
a) Deterioro y pérdidas		-14.032	-14.032		
b) Resultado por enajenaciones y otras					
22.- IMPUTACIÓN DE SUBVENCIONES, DONACIONES Y LEGADOS DE CARÁCTER FINANCIERO					
23.- INCORPORACIÓN AL ACTIVO DE GASTOS FINANCIEROS		90.674	90.674		Activación de la carga financiera de inversiones contemplada en presupuestos en el apartado 17

ANEXOS
II. LIQUIDACIÓN DE LOS PRESUPUESTOS

A.2) RESULTADO FINANCIERO (17+18+19+20+21+22+23)	-183.934	-173.659	10.275	94,4%	
A.3) RESULTADO ANTES DE IMPUESTOS (A.1 + A.2+24+25+26)	-232.977	-231.333	1.644	99,3%	
27.- IMPUESTO SOBRE BENEFICIOS					
A.4) RESULTADO DEL EJERCICIO PROCEDENTE DE OPERACIONES CONTINUADAS (A.3+27)	-232.977	-231.333	1.644	99,3%	
B) OPERACIONES INTERRUMPIDAS					
28. RESULTADO DEL EJERCICIO PROCEDENTE DE OPERACIONES INTERRUMPIDAS NETOS DE IMPUESTOS					
A.5) RESULTADO DEL EJERCICIO (A.4+28) (29+A.6)	-232.977	-231.333	1.644	99,3%	

* Datos del presupuesto para 2013 que figura en el Real Decreto Ley 15/2013, de 13 de diciembre.

** Datos de la cuenta de pérdidas y ganancias de las cuentas anuales del ejercicio 2013.

*** Calculado realizado menos presupuesto

**** Porcentaje del realizado sobre el presupuesto

ANEXOS
II. LIQUIDACIÓN DE LOS PRESUPUESTOS

PRESUPUESTO DE CAPITAL: "ESTADO DE FLUJOS DE EFECTIVO"	PRESUPUESTO AÑO 2013 *	REALIZADO **	DESVIACIÓN ***	% ****	CAUSAS DESVIACIÓN
A) FLUJOS DE EFECTIVO DE LAS ACTIVIDADES DE EXPLOTACIÓN					
1.- RESULTADO DEL EJERCICIO ANTES DE IMPUESTOS	-232.977	-231.333	1.644	99,3%	
2.- AJUSTES AL RESULTADO	380.923	364.844	-16.079	95,8%	
a) Amortización del inmovilizado (+)	270.678	294.331	23.653	108,7%	
b) Correcciones valorativas por deterioro (+/-)		15.677	15.677		
c) Variación de provisiones (+/-)	1.000	-17.780	-18.780	-1778,0%	
d) Imputación de subvenciones (-)	-58.009	-78.881	-20.872	136,0%	
e) Resultados por bajas y enajenaciones del inmovilizado (+/-)	300	574	274	191,3%	
f) Resultados por bajas y enajenaciones de instrumentos financieros (+/-)			0		
g) Ingresos financieros (-)	-94.787	-124.096	-29.309	130,9%	
h) Gastos financieros (+)	278.721	283.723	5.002	101,8%	
i) Diferencias de cambio (+/-)					
j) Variación de valor razonable en instrumentos financieros (+/-)					
k) Otros ingresos y gastos (-/+)	-16.980	-8.704	8.276	51,3%	
l) Participación en beneficios (pérdidas) de sociedades puestas en equivalencia -neto de dividendos- (-/+)					
3.-CAMBIOS EN EL CAPITAL CORRIENTE	-396.778	-547.048	-150.270	137,9%	

ANEXOS
II. LIQUIDACIÓN DE LOS PRESUPUESTOS

a) Existencias (+/-)	-45.325		45.325		La orden de segregación no asignó existencias a Adif Av
b) Deudores y otras cuentas a cobrar (+/-)	-294.491	1.026.344	1.320.835	-348,5%	
c) Otros activos corrientes (+/-)	-121		121		
d) Acreedores y otras cuentas a pagar (+/-)	260.600	-1.613.005	-1.873.605	-619,0%	
e) Otros pasivos corrientes (+/-)	-300.000	-1.362.833	-1.062.833	454,3%	
f) Otros activos y pasivos no corrientes (+/-)	-17.441	1.402.446	1.419.887	-8041,1%	
4.- OTROS FLUJOS DE EFECTIVO DE LAS ACTIVIDADES DE EXPLOTACIÓN	-183.934	-258.284	-74.350	140,4%	
a) Pagos de intereses (-)	-278.721	-243.873	34.848	87,5%	
b) Cobros de dividendos (+)		5	5		
c) Cobros de intereses (+)	94.787	1.813	-92.974	1,9%	
d) Cobros (pagos) por impuesto sobre beneficios (+/-)					
e) Otros pagos (cobros) (-/+)		-16.229	-16.229		
5.- FLUJOS DE EFECTIVO DE LAS ACTIVIDADES DE EXPLOTACIÓN (+/- 1+/-2+/-3+/-4)	-432.766	-671.821	-239.055	155,2%	
B) FLUJOS DE EFECTIVO DE LAS ACTIVIDADES DE INVERSIÓN					
6. PAGOS POR INVERSIONES (-)	-2.137.956	-1.281.355	856.601	59,9%	
a) Empresas del grupo y asociadas	-1.500	-784	716	52,3%	
b) Inmovilizado intangible	-1.505	-566	939	37,6%	<i>Principalmente por las cuotas de IVA soportado. En presupuesto con IVA, en realizado sin IVA. Ralentización de la ejecución por años".</i>
c) Inmovilizado material	-2.125.915	-1.279.987	845.928	60,2%	
d) Inversiones inmobiliarias	-8.380	-18	8.362	0,2%	

ANEXOS
II. LIQUIDACIÓN DE LOS PRESUPUESTOS

e) Otros activos financieros	-656		656		
f) Activos no corrientes mantenidos para venta					
g) Otros activos					
h) Unidad de negocio					
7. COBROS POR DESINVERSIONES (+)					
a) Empresas del grupo y asociadas					
b) Inmovilizado intangible					
c) Inmovilizado material					
d) Inversiones inmobiliarias					
e) Otros activos financieros					
f) Activos no corrientes mantenidos para venta					
g) Otros activos					
h) Unidad de negocio					
8. FLUJOS DE EFECTIVO DE LAS ACTIVIDADES DE INVERSIÓN	-2.137.956	-1.281.355	856.601	59,9%	
C) FLUJOS DE EFECTIVO DE LAS ACTIVIDADES DE FINANCIACIÓN					
9. COBROS Y PAGOS POR INSTRUMENTOS DE PATRIMONIO	1.211.502	261.283	-950.219	21,6%	
a) Emisión de instrumentos de patrimonio (+)	46.760	46.760	0	100,0%	
- De la Administración General del Estado	46.760	46.760	0	100,0%	
- De los Organismos Autónomos de la Administración General del Estado					

ANEXOS
II. LIQUIDACIÓN DE LOS PRESUPUESTOS

- De otros del sector público estatal de carácter administrativo					
- Del sector público estatal de carácter empresarial o fundacional					
- De la Unión Europea					
- De otros					
b) Amortización de instrumentos de patrimonio (-)					
c) Adquisición de instrumentos de patrimonio propio y de la sociedad dominante (-)					
d) Enajenación de instrumentos de patrimonio propio y de la sociedad dominante (+)					
e) Subvenciones, donaciones y legados recibidos (+)	1.164.742	214.523	-950.219	18,4%	En presupuesto se incluyen las deudas transformables en subvenciones o anticipos de subvenciones y el IVA, en realizado sin IVA; las deudas transformables en subvenciones se recogen en el apartado 10,a) Otras deudas.
- De la Administración General del Estado	51.000		-51.000		
- De los Organismos Autónomos de la Administración General del Estado					
- De otros del sector público estatal de carácter administrativo					
- Del sector público estatal de carácter empresarial o fundacional					
- De la Unión Europea	765.307	208.082	-557.225	27,2%	
- De otros	348.435	6.441	-341.994	1,8%	
f) Otras aportaciones de socios (+)					
- De la Administración General del Estado					
- De los Organismos Autónomos de la Administración General del Estado					
- De otros del sector público estatal de carácter administrativo					
- Del sector público estatal de carácter empresarial o fundacional					
- De la Unión Europea					
- De otros					
g) Adquisición de participaciones de socios externos (-)					

ANEXOS
II. LIQUIDACIÓN DE LOS PRESUPUESTOS

h) Venta de participaciones a socios externos (+)					
10. COBROS Y PAGOS POR INSTRUMENTOS DE PASIVO FINANCIERO	1.434.220	1.922.554	488.334	134,0%	
a) Emisión	1.456.120	2.013.664	557.544	138,3%	
1.Obligaciones y otros valores negociables (+)	600.000		-600.000		
2.Deudas con entidades de crédito (+)	803.320	1.525.000	721.680	189,8%	Mayores deudas a largo plazo con entidades de crédito en relación a las previstas.
3.Deudas con empresas del grupo y asociadas (+)					
4. Deudas transformables en subvenciones,donaciones y legados (+)					
- De la Administración General del Estado					
- De los Organismos Autónomos de la Administración General del Estado					
- De otros del sector público estatal de carácter administrativo					
- Del sector público estatal de carácter empresarial o fundacional					
- De la Unión Europea					
- De otros					
5. Préstamos procedentes del sector público (+)					
- De la Administración General del Estado					
- De los Organismos Autónomos de la Administración General del Estado					
- De otros del sector público estatal de carácter administrativo					
- Del sector público estatal de carácter empresarial o fundacional					
- De la Unión Europea					
- De otros					
6.Otras deudas (+)	52.800	488.664	435.864	925,5%	El importe realizado recoge los cobros de anticipos de subvenciones que, en presupuesto se recoge en el apartado 9.e)

ANEXOS
II. LIQUIDACIÓN DE LOS PRESUPUESTOS

b) Devolución y amortización de	-21.900	-91.110	-69.210	416,0%	
1.Obligaciones y otros valores negociables (-)					
2.Deudas con entidades de crédito (-)	-21.900	-87.511	-65.611	399,6%	
3. Deudas con empresas del grupo y asociadas (-)					
4. Otras deudas (-)		-3.599	-3.599		
11. PAGOS POR DIVIDENDOS Y REMUNERACIONES DE OTROS INSTRUMENTOS DE PATRIMONIO					
a) Dividendos (-)					
- A la Administración General del Estado					
- A Organismos Autónomos de la Administración General del Estado					
- A otros del sector público estatal de carácter administrativo					
- Al sector público estatal de carácter empresarial o fundacional					
- A otros					
b) Remuneración de otros instrumentos de patrimonio (-)					
12. FLUJOS DE EFECTIVO DE LAS ACTIVIDADES DE FINANCIACIÓN (+-9+-10-11)	2.645.722	2.183.837	-461.885	82,5%	
D) EFECTO DE LAS VARIACIONES DE LOS TIPOS DE CAMBIO					
E) AUMENTO/DISMINUCIÓN NETA DEL EFECTIVO O EQUIVALENTES (+-5+-8+-12-D)	75.000	230.661	155.661	307,5%	
EFECTIVO O EQUIVALENTES AL COMIENZO DEL EJERCICIO		44.072	44.072		

ANEXOS
II. LIQUIDACIÓN DE LOS PRESUPUESTOS

EFFECTIVO O EQUIVALENTES AL FINAL DEL EJERCICIO	75.000	274.733	199.733	366,3%	

* Datos del presupuesto para 2013 que figura en el Real Decreto Ley 15/2013, de 13 de diciembre.

** Datos del estado de flujos de efectivo de las cuentas anuales del ejercicio 2013.

*** Calculado realizado menos presupuesto

**** Porcentaje del realizado sobre el presupuesto

ANEXOS
III. REGIONALIZACIÓN DE LAS INVERSIONES

REGIONALIZACIÓN DE LAS INVERSIONES			
COMUNIDADES AUTONOMAS PROVINCIAS	PREVISION PGE 2013	REALIZADO 2013	PORCENTAJE REALIZADO %
miles de €IVA incluido			
Almería	100.000	24.623	24,62
Cádiz			
Córdoba	1.864	5.111	274,20
Granada	87.000	46.904	53,91
Huelva	2.000		
Jaén		19	
Málaga	71.427	93.103	130,35
Sevilla	2.511	1.327	52,85
ANDALUCÍA	264.802	171.087	64,61
Huesca		381	
Teruel		9	
Zaragoza	10.981	2.223	20,24
ARAGÓN	10.981	2.613	23,80
ASTURIAS	102.500	21.575	21,05
Badajoz	42.000	5.855	13,94
Cáceres	133.000	155.084	116,60
EXTREMADURA	175.000	160.939	91,97
CANTABRIA			
Barcelona	208.131	76.248	36,63
Girona	50.000	59.018	118,04
Lleida	5.248	1.178	22,45
Tarragona	164.525	49.715	30,22
CATALUÑA	427.904	186.159	43,50
Ávila			
Burgos	45.500	30.036	66,01
León	177.505	75.110	42,31
Palencia	111.500	73.666	66,07
Salamanca		2	
Segovia		993	
Soria	1.102	52	4,72
Valladolid	74.500	54.478	73,12
Zamora	147.700	73.149	49,53
CASTILLA-LEÓN	557.807	307.486	55,12
Albacete	63.203	79.645	126,01
Ciudad Real	2.022	1.988	98,32
Cuenca	406	8.510	2096,06
Guadalajara	952	609	63,97

ANEXOS
III. REGIONALIZACIÓN DE LAS INVERSIONES

Toledo	1.150	8.335	724,78
C.-LA MANCHA	67.733	99.087	146,29
A Coruña	20.000	12.941	64,71
Lugo		241	
Ourense	496.300	146.755	29,57
Pontevedra	175.214	189.948	108,41
GALICIA	691.514	349.885	50,60
LA RIOJA	7.000		
MADRID	95.865	47.974	50,04
MURCIA	137.000	14.517	10,60
NAVARRA	5.000	2.798	55,96
Alicante	100.000	202.782	202,78
Castellón	70.000	786	
Valencia	31.000	39.719	128,13
VALENCIA	201.000	243.287	121,04
Álava	57.700	37.204	64,48
Guipúzcoa	57.000	48.914	85,81
Vizcaya	79.811	67.359	84,40
PAÍS VASCO	194.511	153.477	78,90
TOTAL REGIONALIZADO	2.938.617	1.760.884	59,92
NO REGIONALIZADO	8.070	23.062	285,77
TOTAL	2.946.687	1.783.946	60,54

ANEXOS
IV. DISTRIBUCIÓN REGIONALIZADA DEL PERSONAL

CÓDIGOS DE COMUNIDADES Y PROVINCIAS	COMUNIDADES AUTÓNOMAS Y PROVINCIAS	NÚMERO DE EMPLEADOS
	PAIS VASCO	
01.48	VIZCAYA	2
01.00	Total PAÍS VASCO	2
	CATALUÑA	
02.08	BARCELONA	7
02.00	Total CATALUÑA	7
	ANDALUCIA	
04.29	MALAGA	3
04.41	SEVILLA	17
04.00	Total ANDALUCÍA	19
	COMUNIDAD VALENCIANA	
09.03	ALICANTE	1
09.46	VALENCIA	2
09.00	Total COMUNIDAD VALENCIANA	3
	MADRID	
16.28	MADRID	181
16.28	Total MADRID	181
	CASTILLA- LEÓN	
17.24	LEON	9
17.37	SALAMANCA	1
17.47	VALLADOLID	2
17.00	Total CASTILLA- LEÓN	12
	TOTAL REGIONALIZADO	224
	NO REGIONALIZABLE	
93.00	NO REGIONALIZABLE	
93.00	Total NO REGIONALIZABLE	
00.01	TOTAL GENERAL	224

ANEXOS
V. DILIGENCIA DEL DIRECTOR GENERAL

Para hacer constar que toda la información contenida en el presente informe de cumplimiento de las obligaciones de carácter económico-financiero del ejercicio 2013 de la Entidad Pública Empresarial ADIF-Alta Velocidad coincide con la información contenida en las cuentas anuales del citado ejercicio.

En el informe se incluye la siguiente información:

- Información relativa al Programa de Actuación Plurianual.
- Liquidación de los Presupuestos de Explotación y Capital.
- Información sobre ayudas de los fondos de la Unión Europea.
- Información regionalizada de inversiones.
- Información relativa al cumplimiento de la Ley de Contratos del Sector Público y otra normativa en materia de procedimientos de contratación.
- Información sobre garantías recibidas o concedidas.
- Información relativa a personal.
- Información sobre la Comisión de Auditoría y Control.

