

**Entidad Pública
Empresarial
ADIF-Alta
Velocidad**

31 de diciembre de 2018



GOBIERNO DE ESPAÑA



MINISTERIO DE HACIENDA

SECRETARÍA DE ESTADO DE PRESUPUESTOS Y GASTOS



INTERVENCIÓN GENERAL DE LA ADMINISTRACIÓN DEL ESTADO





Imprimir



Inicio



Ayuda





Cuenta Anual - CUENTAS APROBADAS - NF1548 - ADIF-Alta Velocidad



Manuel Martínez Cepeda



2018

Justificante de presentación — CICEPRED

  
REGISTRO CICEP.red
29/03/2019 11:44:16
ENTRADA 20190320

Con fecha 29/03/2019 y hora 11:44:16 ha sido firmada la siguiente diligencia:

Don/Doña ISABEL PARDO DE VERA POSADA, Presidenta de la entidad ADIF-Alta Velocidad remito las cuentas anuales individuales correspondientes al ejercicio 2018 aprobadas por Consejo de Administración, en Madrid, 28 de marzo de 2019, que coinciden con las auditadas.

Además hago constar que a dichas cuentas anuales se refiere el informe definitivo de auditoría emitido con fecha 26/03/2019 9:12:44 contenido en el fichero NF1548_2018_190326_090929_AUDITORIA.ZIP cuyo resumen electrónico es BFEFF60FEC29F112F2696969E4BCC204965F7236A831AC3E4003A0D2C1C33F10 .

Asimismo, remito la siguiente información a rendir al Tribunal de Cuentas, de acuerdo con lo que se establece en el artículo 2, de la Orden EHA/2043/2010, de 22 de julio:
-Informe regulado en el artículo 129.3 de la Ley General Presupuestaria: SI
-Informe de gestión: SI

La información anterior queda contenida en el fichero NF1548_2018_A_190329_115011_Cuentas.zip cuyo resumen electrónico es BA6276E0ECCA1C152E23A87F4F33BD076A30E87E4A87BCD1ED95E1B5CBE62C83

En Madrid, a viernes, 29 de marzo de 2019.

Asimismo con la misma fecha y hora queda enviada la citada información a la Intervención General de la Administración del Estado.

Ha quedado registrada dicha diligencia y la respectiva información de carácter anual con el siguiente número de registro 20190320

FIRMADO ELECTRÓNICAMENTE POR: ISABEL PARDO DE VERA POSADA - 33336260Z - CAMERFIRMA

Firmante Justificante: SELLO ELECTRONICO DE LOS SERVICIOS DE INFORMATICA PRESUPUESTARIA,SERIALNUMBER=S2826015F

Firma Justificante

https://webpub2.igae.hacienda.gob.es/cicepred/controlador.aspx?0907070116172009073907161712291911093907290512110116170913... 29/03/2019

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	8
(1) Actividad de la Entidad y Entorno Jurídico-Legal	9
1.a) Estatuto de ADIF-Alta Velocidad	11
1.b) Encomiendas de gestión entre ADIF y ADIF-Alta Velocidad	12
1.c) Otras disposiciones	14
1.d) Cánones y tasas	18
(2) Bases de Presentación de las Cuentas Anuales	21
2.a) Imagen fiel	21
2.b) Comparación de la información	22
2.c) Aspectos críticos de la valoración y estimación de la incertidumbre y juicios relevantes en la aplicación de políticas contables	22
2.d) Moneda funcional y moneda de presentación	24
(3) Normas de Registro y Valoración	24
3.a) Inmovilizaciones intangibles	24
3.b) Inmovilizaciones materiales	25
3.c) Inversiones inmobiliarias	32
3.d) Activos financieros	33
3.e) Pasivos financieros	34
3.f) Efectivo y otros activos líquidos equivalentes	35
3.g) Subvenciones, donaciones y legados recibidos	36
3.h) Pasivo por retribuciones a largo plazo al personal	37
3.i) Provisiones	38
3.j) Clasificación de los activos y pasivos entre corrientes y no corrientes	39
3.k) Saldos y transacciones en moneda extranjera	39
3.l) Impuesto sobre beneficios	39
3.m) Contabilización de ingresos y gastos	40
3.n) Transacciones con partes vinculadas	40
3.ñ) Arrendamientos	40

INDICE

(4) Inmovilizaciones Materiales, Intangibles e Inversiones	
Inmobiliarias	41
4.a) Inmovilizado material en explotación	46
4.b) Obras en curso	47
4.c) Gastos financieros capitalizados	49
4.d) Bienes totalmente amortizados	50
4.e) Subvenciones oficiales recibidas	50
4.f) Inmovilizado intangible	50
4.g) Deterioro de valor del inmovilizado material, intangible e inversiones inmobiliarias	53
4.h) Inversiones inmobiliarias	53
4.i) Compromisos de venta (terrenos asociados al Complejo ferroviario de la Estación de Chamartín – Fuencarral, en Madrid)	54
(5) Inversiones en Empresas del Grupo y Asociadas	58
5.a) Instrumentos de patrimonio en empresas del grupo y asociadas a largo plazo	58
5.b) Créditos a largo plazo a empresas del grupo y asociadas	59
5.c) Inversiones financieras en empresas del grupo y asociadas a corto plazo	62
(6) Otros Activos Financieros	63
6.a) Inversiones financieras	65
6.b) Deudores comerciales y otras cuentas a cobrar	65
(7) Efectivo y Otros Activos Líquidos Equivalentes	67
(8) Fondos Propios	68
8.a) Aportación patrimonial	68
8.b) Reservas	68
8.c) Aplicación del resultado del ejercicio	69
8.d) Ajustes por cambio de valor	69
(9) Subvenciones, donaciones y legados	69
9.a) Fondos de Cohesión	70
9.b) Fondo Europeo de Desarrollo Regional (FEDER)	71
9.c) Ayudas financieras comunitarias a proyectos de interés común en el ámbito de las redes transeuropeas de transporte (RTE)	72
(10) Provisiones para Riesgos y Gastos	74

INDICE

10.a) Provisiones para riesgos y gastos con el personal	75
10.b) Otras Provisiones para riesgos y gastos	76
(11) Pasivos Financieros	78
11.a) Deudas con entidades de crédito y obligaciones y otros valores negociables	79
11.b) Otros pasivos financieros	82
11.c) Deudas con empresas del grupo y asociadas	84
11.d) Acreedores comerciales y otras cuentas a pagar	85
(12) Situación Fiscal	86
12.a) Administraciones públicas deudoras	86
12.b) Administraciones públicas acreedoras	87
12.c) Impuesto sobre beneficios	88
12.d) Impuesto sobre el valor añadido	91
12.e) Ejercicios abiertos a inspección	91
(13) Importe Neto de la Cifra de Negocios	91
13.a) Ingresos por liquidación de cánones ferroviarios	94
13.b) Ingresos por tasa de seguridad en el transporte ferroviario	95
(14) Otros Ingresos de Explotación	96
(15) Gastos de Personal	97
(16) Otros Gastos de Explotación	99
(17) Imputación de Subvenciones de Inmovilizado y Otros	100
(18) Gastos Financieros	100
(19) Ingresos Financieros	100
(20) Información Medioambiental	101
(21) Información sobre los Miembros del Consejo de Administración y la Alta Dirección	102
(22) Gestión de Riesgos Financieros	102
22.a) Riesgo de crédito	102
22.b) Riesgo de tipos de interés	102
22.c) Riesgo de liquidez	103
(23) Compromisos y contingencias	104
Anexo I	
Anexo II	

Estados Financieros
31 de diciembre de 2018

Balance de situación 31 de diciembre de 2018

Expresado en Miles de Euros

ACTIVO	NOTA	31/12/2018	31/12/2017
Inmovilizado intangible	4	55.427	56.799
Inmovilizado material	4	44.743.427	43.743.135
Terrenos y construcciones		3.767.779	3.750.665
Instalaciones técnicas, maquinaria, utillaje, mobiliario, y otro inmovilizado material		26.433.880	26.304.249
Inmovilizado en curso y anticipos	4	14.541.768	13.688.221
Inversiones inmobiliarias	4	191.671	195.736
Inversiones en empresas del grupo y asociadas a largo plazo	5	470.753	416.836
Instrumentos de patrimonio		8.388	8.388
Créditos a empresas		462.365	408.448
Inversiones financieras a largo plazo		45.524	174.291
Instrumentos de patrimonio	6	2.166	2.026
Administraciones Públicas	12	42.485	171.399
Otros activos financieros	6	873	866
Activos por impuestos diferidos	11 y 12	1.357	1.522
Deudores Comerciales no corrientes	6	540	616
Total activos no corrientes		45.508.699	44.588.935
Deudores comerciales y otras cuentas a cobrar		321.373	340.190
Clientes por ventas y prestaciones de servicios	6	100.888	103.055
Deudores, empresas del grupo y asociadas	6	596	5.701
Deudores varios	6	131.558	151.000
Personal	6	12	18
Activos por impuesto corriente	12	27	372
Otros créditos con las Administraciones Públicas	12	88.292	80.044
Inversiones en empresas del grupo y asociadas a corto plazo	5	26.254	26.527
Créditos a empresas		26.254	26.527
Inversiones financieras a corto plazo	6	14	35
Efectivo y otros activos líquidos equivalentes	7	150.325	267.230
Tesorería		150.325	267.225
Otros activos líquidos equivalentes		-	5
Total activos corrientes		497.966	633.982
TOTAL ACTIVO		46.006.665	45.222.917

Balance de situación
 31 de diciembre de 2018

Expresado en Miles de Euros

PATRIMONIO NETO Y PASIVO	NOTA	31/12/2018	31/12/2017
Fondos propios	8	13.920.213	13.840.613
Aportaciones patrimoniales		14.994.688	14.683.114
Reservas		38.331	46.895
Resultado de ejercicios anteriores		(889.396)	(689.399)
Resultado del ejercicio		(223.410)	(199.997)
Ajustes por cambio de valor	11	(4.072)	(4.567)
Subvenciones, donaciones y legados recibidos	9	10.619.017	10.542.749
Total patrimonio neto		24.535.158	24.378.795
Provisiones a largo plazo	10	817.381	683.214
Retribuciones a largo plazo al personal		785	752
Otras provisiones		816.596	682.462
Deudas a largo plazo	11	15.240.618	14.938.722
Obligaciones y otros valores negociables		4.383.814	3.788.425
Deudas con entidades de crédito		10.536.584	10.926.672
Derivados		5.429	6.090
Otros pasivos financieros		314.791	217.535
Deudas con empresas de grupo y asociadas a largo plazo	11	53.911	-
Pasivos por impuesto diferido	12	3.539.673	3.514.250
Periodificaciones a largo plazo	14	488.021	514.758
Total pasivos no corrientes		20.139.604	19.650.944
Provisiones a corto plazo	10	106.113	64.465
Obligaciones por prestaciones a corto plazo al personal		522	484
Otras provisiones		105.591	63.981
Deudas a corto plazo	11	1.013.929	902.559
Obligaciones y otros valores negociables		51.852	47.524
Deudas con entidades de crédito		615.840	455.160
Derivados		63	46
Otros pasivos financieros		346.174	399.829
Deudas a corto plazo de empresas del grupo y asociadas	11	15.394	16.821
Acreedores comerciales y otras cuentas a pagar		168.158	181.882
Proveedores y acreedores varios	11	166.613	180.561
Proveedores, empresas del grupo y asociadas	11	731	501
Personal	11	258	263
Pasivos por impuestos corrientes		(23)	(23)
Otras deudas con Administraciones Públicas	12	579	580
Periodificaciones a corto plazo	14	28.309	27.451
Total pasivos corrientes		1.331.903	1.193.178
TOTAL PATRIMONIO NETO Y PASIVO		46.006.665	45.222.917

Cuenta de Pérdidas y Ganancias
31 de diciembre de 2018

Expresado en Miles de Euros

	NOTA	31/12/2018	31/12/2017
Importe neto de la cifra de negocios	13	572.123	552.003
Trabajos realizados por la empresa para su activo		8.825	9.228
Otros ingresos de explotación	14	411.894	404.295
Gastos de personal	15	(14.108)	(14.639)
Otros gastos de explotación	16	(682.036)	(673.147)
Servicios exteriores		(676.008)	(664.767)
Tributos		(3.900)	(3.473)
Pérdidas, deterioro y variación de provisiones por operaciones comerciales		(2.128)	(4.907)
Amortizaciones		(344.554)	(337.845)
Imputación de subvenciones de inmovilizado no financiero y otras	17	107.334	100.093
Excesos de provisiones		1.226	9.742
Deterioro y resultado por enajenaciones del inmovilizado		(11.592)	(10.751)
Resultado de explotación		49.112	38.979
Ingresos financieros	19	116.464	120.755
De participaciones en instrumentos de patrimonio		1.071	1.971
De valores negociables y otros instrumentos financieros		7.572	3.840
Gastos financieros capitalizados	19 y 4	104.022	111.211
Otros		3.799	3.733
Gastos financieros	18	(358.611)	(367.955)
Por deudas con terceros		(358.600)	(371.056)
Por actualización de provisiones		(11)	3.101
Variación del valor razonable de instrumentos financieros		(3.866)	(6.259)
Deterioro y resultado por enajenaciones de instrumentos financieros	10.b.1	(26.509)	14.483
Resultado financiero		(272.522)	(238.976)
Resultado antes de impuesto sobre beneficios		(223.410)	(199.997)
Impuesto sobre beneficios	12.c	-	-
Resultado del ejercicio		(223.410)	(199.997)

Estados de Cambios en el Patrimonio Neto
31 de diciembre de 2018

A) Estado de Ingresos y Gastos Reconocidos
Correspondiente al ejercicio anual terminado
a 31 de diciembre de 2018

Expresado en Miles de Euros

	NOTA	31/12/2018	31/12/2017
Resultado del ejercicio		(223.410)	(199.997)
Ingresos y gastos imputados directamente al patrimonio neto			
Subvenciones, donaciones y legados	9	209.025	150.970
Por cobertura flujos de efectivo	11	661	11.343
Por ganancias y pérdidas actuariales y otros ajustes		(806)	4.824
Efecto impositivo subvenciones de capital devengadas	9 y 12	(52.257)	(37.745)
Efecto impositivo cambio valor SWAP	11	(166)	(2.835)
Total ingresos y gastos imputados directamente al patrimonio neto		156.457	126.557
Transferencias a la cuenta de pérdidas y ganancias			
Subvenciones, donaciones y legados	17	(107.334)	(100.093)
Efecto impositivo Subvenciones	12	26.834	25.023
Total transferencias a la cuenta de pérdidas y ganancias		(80.500)	(75.070)
Total de ingresos y gastos reconocidos		(147.453)	(148.510)

Estados de Cambios en el Patrimonio Neto
 Correspondiente al ejercicio anual terminado en 31 de diciembre de 2018

B) Estado Total de Cambios en el Patrimonio Neto correspondiente al ejercicio anual terminado
 el 31 de diciembre de 2018

Expresado en miles de Euros

	Aportaciones patrimoniales (nota 8 a)	Reservas (nota 8 b)	Resultados de ejercicios anteriores	Resultado del ejercicio	Subvenciones, donaciones y legados recibidos (nota 9)	Ajustes por cambio de valor (nota 11.a.1)	Total
Saldos al 31 de diciembre de 2016	14.454.014	42.071	(361.252)	(328.147)	10.504.732	(13.075)	24.298.343
Total Ingresos y gastos reconocidos	-	4.824	-	(199.997)	38.155	8.508	(148.510)
Operaciones con socios o propietarios	-	-	-	-	-	-	-
Aumentos de aportaciones patrimoniales (nota 8.c)	229.100	-	-	-	-	-	229.100
Otras variaciones de patrimonio neto			(328.147)	328.147	(138)	-	(138)
Saldos al 31 de diciembre de 2017	14.683.114	46.895	(689.399)	(199.997)	10.542.749	(4.567)	24.378.795
Total Ingresos y gastos reconocidos		(806)		(223.410)	76.268	495	(147.453)
Operaciones con socios o propietarios							
Aumentos de aportaciones patrimoniales	311.574						311.574
Otras variaciones de patrimonio neto		(7.758)	(199.997)	199.997	-		(7.758)
Saldos al 31 de diciembre de 2018	14.994.688	38.331	(889.396)	(223.410)	10.619.017	(4.072)	24.535.158

Estados de Flujos de Efectivo Correspondiente al ejercicio anual terminado en 31 de diciembre de 2018

Expresado en miles de Euros

	31/12/2018	31/12/2017
Flujos de efectivo de las actividades de explotación		
Resultado del ejercicio antes de impuestos	(223.410)	(199.997)
Ajustes del resultado:	514.039	475.235
Amortización del inmovilizado (+)	344.554	337.845
Correcciones valorativas por deterioro (+/-)	36.293	(1.762)
Variación de provisiones (+/-)	(598)	(7.922)
Imputación de subvenciones (-)	(107.334)	(100.093)
Resultados por enajenaciones del inmovilizado (+/-)	3.936	2.918
Resultado por bajas y enajenaciones de instrumentos financieros		18
Ingresos financieros (-)	(116.464)	(120.755)
Gastos financieros (+)	358.611	367.955
Variación del valor razonable en instrumentos financieros(+/-)	3.866	6.259
Otros ingresos y gastos (-/+)	(8.825)	(9.228)
Cambios en el capital corriente	(85.519)	(20.761)
Deudores comerciales y otras cuentas a cobrar (+/-)	35.926	26.794
Acreedores comerciales y otras cuentas a pagar (+/-)	(8.508)	(47.486)
Otros pasivos corrientes (+/-)	(21.298)	(70.519)
Otros activos y pasivos no corrientes (+/-)	(91.639)	70.450
Otros flujos de efectivo de las actividades de explotación	(324.899)	(332.957)
Pagos de intereses (-)	(291.989)	(282.571)
Cobros de dividendos (+)	1.070	1.971
Cobros de intereses (+)	139	305
Pagos (cobros) por impuestos de beneficios (-/+)	368	1.080
Otros pagos (cobros) (-/+)	(34.487)	(53.742)
Flujos de efectivo de las actividades de explotación	(119.789)	(78.480)

Estados de Flujos de Efectivo Correspondiente al ejercicio anual terminado en 31 de diciembre de 2018

	31/12/2018	31/12/2017
Flujos de efectivo de las actividades de inversión		
Pagos por inversiones (-)	(878.593)	(1.216.288)
Empresas del grupo y asociadas	(64.874)	(332.792)
Inmovilizado material, intangible e inversiones inmobiliarias	(813.719)	(883.496)
Otros Activos financieros	-	-
Cobros por desinversiones (+)	-	13
Empresas del grupo y asociadas	-	13
Flujos de efectivo de las actividades de inversión	(878.593)	(1.216.275)
Flujos de efectivo de las actividades de financiación		
Cobros y pagos por instrumentos de patrimonio	428.194	243.038
Emisión de instrumentos de patrimonio	311.574	229.100
Subvenciones, donaciones y legados recibidos	116.620	13.938
Cobros y pagos por instrumentos de pasivo financiero	453.283	788.839
Emisión	949.246	1.463.151
Obligaciones y otros valores negociables	600.000	600.000
Deudas con entidades de crédito (+)	240.000	817.143
Otras deudas (+)	109.246	46.008
Devolución y amortización de	(495.963)	(674.312)
Deudas con entidades de crédito (-)	(468.453)	(671.007)
Otras deudas (-)	(27.510)	(3.305)
Flujos de efectivo de las actividades de financiación	881.477	1.031.877
Aumento neto del efectivo o equivalentes	(116.905)	(262.878)
Efectivo o equivalentes al comienzo del ejercicio	267.230	530.108
Efectivo o equivalentes al 31 de diciembre de cada ejercicio	150.325	267.230

Memoria de las
Cuentas Anuales

31 de diciembre de 2018

Memoria de las Cuentas Anuales
31 de diciembre de 2018**(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.

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). Con fecha 31 de diciembre de 2004 entró en vigor la Ley del Sector Ferroviario 39/2003, de 17 de noviembre (en adelante, LSF), que tiene como objetivo no sólo la incorporación al Derecho español de diversas directivas de la UE 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. Como consecuencia, Renfe pasó a denominarse Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (ADIF), manteniendo su naturaleza jurídica de entidad pública empresarial. 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.

Memoria de las Cuentas Anuales 31 de diciembre de 2018

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 construcción de infraestructuras ferroviarias de alta velocidad que formen parte de la Red Ferroviaria de Interés General con cargo a sus propios recursos y 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.
- La adjudicación de capacidad a las empresas ferroviarias que lo solicitan.
- 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 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 adquisición de energía eléctrica para el suministro del servicio de corriente al sistema ferroviario.

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.

Memoria de las Cuentas Anuales
31 de diciembre de 2018**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.
- 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 38/2015, de 29 de septiembre del Sector Ferroviario (Ley 39/2003, de 17 de noviembre, del Sector Ferroviario, anteriormente) 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 38/2015, de 29 de septiembre 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

Memoria de las Cuentas Anuales 31 de diciembre de 2018

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.
- 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 22 de la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, 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 asumirá las funciones asignadas al administrador de infraestructuras ferroviarias por la Ley del Sector Ferroviario, actualmente Ley 38/2015 de 29 de septiembre, en relación con aquellas infraestructuras cuya titularidad le haya sido atribuida, así como en relación con aquellas 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.

Memoria de las Cuentas Anuales 31 de diciembre de 2018

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.

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 relacionan a continuación las principales Adendas que han sido redactadas:

- 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.

Memoria de las Cuentas Anuales
31 de diciembre de 2018

- 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.
- 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 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-

Memoria de las Cuentas Anuales 31 de diciembre de 2018

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.

- 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 fue 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.
 - El Consejo de Ministros, en sus acuerdos de fecha 27 de junio de 2014 aprobó la transferencia de ADIF a ADIF AV de la titularidad de los siguientes bienes:
 - a) Tramos de la red ferroviaria en ancho convencional que enlazan las ciudades de Plasencia, Cáceres, Mérida y Badajoz,

Memoria de las Cuentas Anuales 31 de diciembre de 2018

- Tramo Monfragüe-Plasencia: desde el P.K. 0/00 al P.K. 16/700
 - Tramo Monfragüe-AG Km. 4,4-Monfragüe Ag. Km. 255,4: desde el P.K. 0/000 al P.K. 2/700
 - Línea Madrid-Valencia de Alcántara: desde P.K. 251/625 al P.K. 332/833
 - Línea Aljucén-Cáceres: desde el P.K. 0/000 al P.K. 65/443
 - Línea Ciudad Real-Badajoz: desde P.K. 453/000 al P.K. 512/351.
- b) Tramo de la red ferroviaria en ancho convencional Bobadilla - Granada
- c) Estación de Loja

Se acuerda que la citada transferencia se realice de forma gratuita por ser bienes afectos a la realización de una actividad de administración de infraestructuras ferroviarias y que se valorará por el valor contable por el que estuvieran contabilizados en ADIF los activos objeto de transmisión, reconociendo su coste bruto y la amortización acumuladas hasta la fecha de la transferencia. El valor neto contable de los activos transferidos a ADIF AV en junio de 2014 asciende a 71.321 miles de euros.

- El Consejo de Ministros, en sus acuerdos de fecha 24 de noviembre de 2017 aprobó la transferencia de ADIF a ADIF AV de la titularidad del tramo de red ferroviaria comprendido entre León y La Robla. El acuerdo establece una transferencia a título gratuito registrando ADIF AV los activos recibidos por su coste bruto y su amortización acumulada hasta la fecha del traspaso, siendo su valor neto contable de 47.892 miles de euros. El acta formal de entrega fue suscrita por ADIF y ADIF AV en fecha 30 de noviembre de 2017.
- En el ejercicio de 2018, el Consejo de Ministros aprobó la cesión de diferentes tramos de la RFIG de ADIF a ADIF AV a título gratuito. Estos trasvases vienen motivados por las obras de adaptación a la alta velocidad que ADIF AV acometerá en los mismos. El detalle de los traspasos es el siguiente:
 1. Tramo La Encina - Xátiva: con una longitud de 38 km. El acuerdo de Consejo de Ministros se produjo el 23 de febrero de 2018, formalizándose su entrega mediante acta formal suscrita entre ADIF y ADIF AV en fecha 25 de mayo de 2018 por un valor neto contable de 116.123 miles de euros.
 2. Tramo Taboadela - Ourense: con una longitud de 14 km. En sesión de 6 de abril de 2018 el Consejo de Ministros acordó la cesión de dicho tramo formalizándose su acta de entrega de ADIF a ADIF AV en fecha 25 de mayo de 2018 por un valor neto contable 9.945 miles de euros.
 3. Tramo El Reguerón - Cartagena - Escombreras: con una longitud de 67 km. El acuerdo de Consejo de Ministros se firmó el 25 de mayo de 2018, firmándose su acta de entrega formal de ADIF a ADIF AV en

Memoria de las Cuentas Anuales 31 de diciembre de 2018

fecha 26 de septiembre de 2018 por un valor neto contable 30.395 miles de euros.

4. Tramo Astigarraga - Irún: con una longitud de 25 km. En la sesión del Consejo de Ministros de fecha 25 de mayo de 2018 se acordó el traspaso del citado tramo de ADIF a ADIF AV formalizándose su entrega mediante acta firmada el 26 de septiembre de 2018 con un valor neto contable 82.875 miles de euros.
- La resolución de la Secretaría de Estado de Infraestructuras, Transporte y Vivienda de fecha 23 de mayo de 2014 encomienda a ADIF y ADIF AV en el ámbito de sus competencias, la construcción de las obras de la red ferroviaria de interés general licitadas y adjudicadas por el Ministerio de Fomento, determinando que la construcción se realice con cargo a los recursos de ADIF o ADIF AV en su caso.
 - Con fecha 21 de diciembre de 2009, el Ministerio de Fomento, la Generalitat de Cataluña, el Ayuntamiento de Barcelona, ADIF y RENFE Operadora suscribieron la adenda al convenio de colaboración suscrito en fecha 12 de junio de 2002 para el desarrollo de las actuaciones relativas a la red de alta velocidad en la ciudad de Barcelona y la correspondiente remodelación de las infraestructuras ferroviarias. En dicha adenda se establece la aportación por la Administración General del Estado a ADIF de un total de 255.000 miles de euros para la financiación de la estación de la Sagrera, distribuidos en 51.000 miles de euros anuales desde el año 2009 hasta el año 2013.
 - La Ley 3/2017, de 27 de junio, de Presupuestos Generales del Estado para el año 2017 consignó una aportación patrimonial para ADIF-AV de 246.700 miles de euros en el ejercicio 2017 y una autorización del incremento neto del endeudamiento a largo plazo en dicho ejercicio de 2.300.000 miles de euros. Esta cifra se entenderá como incremento neto máximo entre 1 de enero y 31 de diciembre de 2017 de las deudas a largo plazo a valor nominal con entidades financieras y por emisiones de valores de renta fija. (véase nota 8.a))
 - La Ley 6/2018, de 3 de julio, de Presupuestos Generales del Estado para el año 2018 consignó una aportación patrimonial para ADIF-AV de 311.574 miles de euros en el ejercicio 2018. Asimismo se autorizó un incremento neto del endeudamiento a largo plazo en dicho ejercicio de 1.890.000 miles de euros. Esta cifra se entenderá como incremento neto máximo entre 1 de enero y 31 de diciembre de 2018 de las deudas a largo plazo a valor nominal con entidades financieras y por emisiones de valores de renta fija. (véase nota 8.a)).
 - En el ejercicio 2019, en virtud del artículo 134.4 del título VII de la Constitución Española, se ha producido la prórroga de la Ley 6/2018, de 3 de julio, de Presupuestos Generales del Estado para 2018. En consecuencia, para dicho año se ha consignado una aportación patrimonial para ADIF-AV de 311.573,95 miles de euros y se ha establecido una autorización del incremento neto del endeudamiento de 1.890.000 miles de euros.

Memoria de las Cuentas Anuales 31 de diciembre de 2018

1.d) Cánones y tasas

El 29 de septiembre de 2015 se aprobó la Ley 38/2015 del Sector Ferroviario que sustituye íntegramente a la Ley 39/2003, de 17 de noviembre, y que viene a unificar y concentrar en una única norma el régimen legal completo del modo de transporte por ferrocarril. Además, incorpora al ordenamiento español las normas contenidas en la Directiva 2012/34/UE del Parlamento Europeo y del Consejo de 21 de noviembre. Esta norma introduce cambios significativos en materia de cánones y tasas.

- La regulación de los cánones de la nueva ley del Sector Ferroviario modifica sustancialmente la estructura de estas tasas establecida en la Ley 39/2003.
- Se suprime la modalidad de canon de acceso, en el canon por utilización de las líneas ferroviarias; se implantan nuevos criterios de clasificación de líneas con el fin de vincular el canon ferroviario a la rentabilidad potencial del mercado; y se hace especial hincapié en la regulación de bonificaciones y descuentos sobre la cuantía del canon a abonar por los operadores, para fomentar el desarrollo de los servicios ferroviarios y la explotación más eficaz de las líneas.
- Se modifica también la estructura del canon por utilización de las instalaciones de servicio y se revisa el régimen tarifario por la prestación de servicios, avanzando en el libre acceso a las actividades de servicios sin comprometer la sostenibilidad de la infraestructura ferroviaria.
- Se modifican y amplían, finalmente, los criterios de clasificación de las estaciones de transporte de viajeros a fin de tomar en consideración la capacidad económica de los servicios asociados para la determinación de la cuantía del canon.
- La Disposición transitoria cuarta de la Ley 38/2015 establece que, hasta que no se fijen de conformidad con las reglas establecidas en el título VI los cánones ferroviarios seguirán siendo aplicables las vigentes a la entrada en vigor de la Ley. Así mismo, dispone que la adecuación de los cánones ferroviarios a lo dispuesto en el referido título VI se incluirá en todo caso, en el primer proyecto de ley de Presupuestos Generales del Estado que se tramite después de la entrada en vigor de la ley.

Esta normativa es aplicable a ADIF-AV.

Desde el 1 de julio de 2017, son de aplicación los Cánones Ferroviarios, previstos en los artículos 97 y 98 de la Ley 38/2015, de 29 de septiembre del sector ferroviario, con las cuantías unitarias que se establecen en los artículos 71 y 72 de la Ley 3/2017 de Presupuestos Generales del Estado para el año 2017, (BOE del 28 de junio de 2017). A continuación se detallan los Cánones en vigor, a partir del 1 de julio de 2017:

Memoria de las Cuentas Anuales 31 de diciembre de 2018

Canon por Utilización de las Líneas Ferroviarias Integrantes de la RFIG Gestionada por ADIF.

Constituye el hecho imponible del Canon la utilización de las líneas ferroviarias integrantes de la RFIG, así como la prestación de servicios inherentes a dicha utilización, en las modalidades siguientes:

- a) Canon por adjudicación de capacidad (Modalidad A): por el servicio de asignación de aquellas franjas horarias, definidas en la declaración sobre la red, a los correspondientes candidatos con el fin de que un tren pueda circular entre dos puntos durante un período de tiempo determinado. Se repercutirán los costes del proceso de adjudicación de capacidad, los de gestión del tráfico, seguridad en la circulación y los de reposición de las instalaciones de seguridad y control del tráfico, directamente imputables a la explotación del servicio ferroviario. La cuantía se determinará por cada tren-kilómetro adjudicado, distinguiendo por tipo de línea afectada y tipo de servicio.
- b) Canon por utilización de las líneas ferroviarias (Modalidad B): por la acción y efecto de utilizar una línea ferroviaria. Se repercutirán los costes de mantenimiento y conservación de la infraestructura ferroviaria, directamente imputables a la explotación del servicio ferroviario. La cuantía se determinará por cada tren-kilómetro circulado distinguiendo por tipo de línea y tipo de servicio.
- c) Canon por utilización de las instalaciones de transformación y distribución de la energía eléctrica de tracción (Modalidad C), por la acción u efecto de utilizar las instalaciones de electrificación de una línea ferroviaria. Se repercutirán los costes de mantenimiento y conservación de las instalaciones de electrificación y sus costes de reposición, directamente imputables a la explotación del servicio ferroviario. La cuantía se determinará por cada tren-kilómetro circulado por líneas ferroviarias electrificadas distinguiendo por tipo de línea, tipo de servicio y tipo de tracción.

Canon por Utilización de las Instalaciones de Servicio de titularidad de los administradores generales de infraestructuras ferroviarias.

Constituye el hecho imponible del canon, la utilización de las instalaciones de servicio e infraestructuras a las que se refiere el artículo 98 de la LSF, así como la prestación de servicios o actividades públicas inherentes a dicha utilización, en las modalidades siguientes:

- A. Canon por la utilización de las estaciones de transporte viajeros (Modalidad A). Se repercutirán los costes asociados al mantenimiento y conservación de las estaciones, a su reposición y a la prestación de los servicios básicos mínimos de las estaciones, los gastos financieros en el caso de las estaciones clasificadas en la categoría 6, así como el servicio de vigilancia de las estaciones y el control de acceso de los viajeros y sus equipajes. La cuantía se determina en función de la categoría de la estación, tipo de parada, tipo de tren y número de viajeros.
- B. Canon por paso por cambiadores de ancho (Modalidad B). Se calcula en función de los pasos de cada tren por un cambiador de ancho.

Memoria de las Cuentas Anuales 31 de diciembre de 2018

C. Canon por la utilización de vías con andén en estaciones para estacionamiento de trenes para servicios comerciales de viajeros y otras operaciones (Modalidad C). A los efectos de este canon se establecen las dos tarifas siguientes:

C.1) Por estacionamiento de trenes para servicios comerciales de viajeros sin otras operaciones

C.2) Por estacionamiento de trenes para otras operaciones.

D. Canon por utilización de vías en otras instalaciones de servicio: de apartado, de formación de trenes y maniobras, de mantenimiento, de lavado y limpieza, de suministro de combustible (Modalidad D).

E. Canon por utilización de puntos de carga para mercancías (Modalidad E).

Durante el primer semestre del ejercicio 2017, continuaron en vigor los cánones ferroviarios previstos en la Ley 39/2003, de 17 de noviembre, del Sector Ferroviario que establecía, en sus artículos 74 y 75, la regulación de las referidas tasas que se devengan en favor del Administrador de Infraestructuras Ferroviarias por la utilización de las infraestructuras por parte de los operadores del transporte. La referida Ley determina la necesidad de una orden ministerial para el establecimiento de las cuantías resultantes de la aplicación de los elementos y criterios relativos a los cánones por utilización de las infraestructuras ferroviarias. En este sentido, la normativa que ha desarrollado este aspecto de la LSF es la que se relaciona a continuación:

- Orden FOM/898/2005, de 8 de abril, por la que se fijan las cuantías de los cánones ferroviarios
- Orden FOM/3852/2007, de 20 de diciembre, por la que se modifica la Orden FOM/898/2005
- Orden FOM/2336/2012, de 31 de octubre, por la que se modifica la Orden FOM/898/2005
- Real Decreto-ley 11/2013, de 2 de agosto, que modifica la Ley 39/2003, así como, los parámetros y criterios establecidos en la Orden FOM 898/2005.
- Ley 36/2014 de Presupuestos Generales del Estado para 2015 por la que se fija el incremento del 1% a aplicar a las tarifas fijadas para 2014 (Art. 65.1)
- Los cánones ferroviarios previstos en la Ley 39/2003 pueden clasificarse en dos tipos:

El canon por utilización de las líneas ferroviarias integrantes de la Red de Interés General, que comprende cuatro modalidades:

- i. Acceso (modalidad A). La cuantía por acceder a la Red Ferroviaria de Interés General se determina en función del tipo de tramos de red en los que se pretende prestar los servicios y la declaración de actividad realizada por el sujeto pasivo de acuerdo con el nivel de tráfico previsto en cada uno de ellos.

Memoria de las Cuentas Anuales 31 de diciembre de 2018

- ii. Reserva de capacidad (modalidad B). Su cuantía se determina en función de los kilómetros-tren reservados, tomando en cuenta el tipo de línea, el tipo de servicio a prestar, el tipo de tren y el periodo del día al que afecte la reserva.
- iii. Circulación (modalidad C). Su cuantía se calcula en función de los kilómetros-tren efectivamente realizados, considerando el tipo de línea, el tipo de servicio a prestar y el tipo de tren.
- iv. Tráfico (modalidad D). Su cuantía se establece en función del valor económico del servicio de transporte ferroviario de viajeros prestado, 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 la realización de operaciones de cambio de vía a solicitud del operador 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 de cada tren por un cambiador de ancho.
- iv. Utilización de vías de apartado (modalidad D). Se calcula en función del tipo de línea de la estación a la que pertenezca la vía de apartado utilizada, del tiempo de ocupación de la vía y el tipo de servicio/tren
- v. Prestación de servicios que precisen de autorización para la utilización del dominio público ferroviario (modalidad E). Esta modalidad grava el uso del dominio público ferroviario y se determina en función de la superficie ocupada.

(2) Bases de Presentación de las cuentas anuales

2.a) Imagen fiel

Las cuentas anuales han sido preparadas de acuerdo con los registros contables de la Entidad, con el objeto de mostrar la imagen fiel del patrimonio y de la situación financiera a 31 de diciembre de 2018 y de los resultados de sus operaciones, de los cambios en el patrimonio neto y de sus flujos de efectivo correspondientes al periodo que va desde el uno de enero de 2018 hasta el 31 de diciembre de 2018.

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

Memoria de las Cuentas Anuales 31 de diciembre de 2018

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 y por el Real Decreto 602/2016, de 2 de diciembre, 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 sus 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.

Asimismo, la Entidad ha tenido en cuenta, en la formulación de estas cuentas anuales, la opinión de la IGAE en relación con políticas contables expresadas mediante respuestas a preguntas planteadas por ADIF o ADIF-AV según se dispone en la Ley 47/2003, de 26 de noviembre. En caso de que estas políticas fueran significativas, se incluyen en la nota 3.

2.b) Comparación de la información

La Dirección de la Entidad presenta a efectos comparativos, con cada una de las partidas del balance de situación, de la cuenta de pérdidas y ganancias, del estado de cambios en el patrimonio neto, del estado de flujos de efectivo y en la memoria, además de las cifras del ejercicio 2018, las correspondientes al ejercicio anterior que formaban parte de las cuentas anuales del ejercicio 2017 aprobadas por el Consejo de Administración de ADIF AV de fecha 23 de marzo de 2018.

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, en la evaluación de determinados riesgos (véase nota 22) 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 cambios 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

Memoria de las Cuentas Anuales 31 de diciembre de 2018

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)).
- Inmovilizado material por infraestructuras ferroviarias ejecutadas por diversas sociedades de integración en las que la Entidad participa al amparo de Convenios de Integración de los que traen causa (véase notas 3.b y 3.i). Se registran en el inmovilizado las infraestructuras puestas en servicio aún cuando no se haya producido su entrega formal, siempre que se espere obtener rendimientos económicos futuros mediante su explotación y se disponga de una valoración fiable de su coste. La realización de estas estimaciones exige la aplicación de juicios profesionales relevantes para clasificar las infraestructuras ejecutadas, que son de naturaleza compleja, como ferroviarias o urbanísticas, así como para asignar ciertos costes necesarios para el desarrollo del proyecto global encomendado a las citadas sociedades. La asignación final a los socios deberá ser acordada en el seno de cada una de ellas, por lo que existe una incertidumbre sobre la atribución definitiva de los distintos activos a cada uno de sus accionistas.
- Determinación del carácter comercial o no comercial de las permutas de inmovilizado no financiero.
- Deterioro del valor de los créditos concedidos a empresas del grupo y asociadas. (véase nota 3(i))
- Provisiones para riesgos y gastos: las provisiones se reconocen cuando es probable que una obligación presente, fruto de sucesos pasados, dé lugar a una salida de recursos y el importe de la obligación se puede estimar de forma fiable. La Dirección de la Entidad realiza sus 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 (Véase nota 3.i).

Estas estimaciones se han realizado sobre la base de la mejor información disponible hasta la fecha de formulación de estas cuentas anuales. Cualquier acontecimiento futuro no conocido a la fecha de elaboración de estas estimaciones, podría dar lugar a modificaciones (al alza o a la baja), lo que se realizaría, en su caso, de forma prospectiva.

Memoria de las Cuentas Anuales
31 de diciembre de 2018**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, redondeada al millar más cercano, salvo cuando se indica otra cosa.

(3) Normas de Registro y Valoración**3.a) Inmovilizaciones intangibles**

El inmovilizado intangible está comprendido básicamente por los derechos de uso de espacios titularidad de ADIF AV adquiridos a Renfe Operadora en el ejercicio 2015 y cuyo origen procede de la OM FOM/2909/2006, de 19 de septiembre que establecía un derecho de uso sin contraprestación a RENFE-Operadora de determinados espacios sitios básicamente en estaciones de viajeros. La citada Orden Ministerial establecía que dichos derechos de uso serían sustituidos con posterioridad por los inmuebles que se acordara patrimonializar. A tal efecto, ADIF AV tenía registrada hasta el ejercicio 2014 una provisión de riesgos y gastos por valor de 21.952 miles de euros correspondiente a la estimación de los costes de reposición de dichos espacios para ser entregados en condiciones de uso.

La Entidad valoró los derechos de uso adquiridos en el ejercicio 2015 por el valor actual del precio de adquisición a RENFE Operadora una vez deducida la provisión de riesgos y gastos que la Entidad tenía constituida para hacer frente a los costes de reposición para la entrega de los inmuebles que deberían sustituir a dichos espacios en condiciones adecuadas de uso. Este inmovilizado se presenta neto de su correspondiente amortización acumulada dotada de forma lineal, y durante una vida útil de 75 años. Para calcular dicha vida útil la Entidad ha elaborado un plan de negocio en el cual se han considerado los flujos de efectivo generados por los arrendamientos acordados con RENFE Operadora y su grupo de empresas durante un plazo prorrogable de 10 años, así como por aquellos que considera probable obtener de otros terceros. En dicho Plan de negocio se han considerado diversas hipótesis de variaciones en la ocupación de espacios, variaciones en índices de precios y unos tipos de interés acordes con las condiciones actuales del mercado inmobiliario y financiero.

Adicionalmente, la Entidad incluye en el apartado de inmovilizaciones intangibles aplicaciones informáticas y gastos de investigación y desarrollo y específicamente la plataforma tecnológica vinculada a la gestión del tráfico ferroviario "Da Vinci". A esta plataforma tecnológica se la ha asignado una vida útil en línea a las de las instalaciones de seguridad y señalización a las que da soporte: 25 años. Este inmovilizado 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

Memoria de las Cuentas Anuales 31 de diciembre de 2018

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 27 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.
- 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

Memoria de las Cuentas Anuales 31 de diciembre de 2018

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, así como los derivados de la emisión de valores de renta fija, 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.

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, el Real Decreto 111/1986 y la Instrucción número 43 de la Subsecretaría de Fomento de fecha 16 de mayo de 2014. Según lo establecido en la normativa vigente, en el presupuesto de cada obra pública, financiada total o parcialmente por el Estado, se incluirá una partida equivalente al 1,5% 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:

Memoria de las Cuentas Anuales
31 de diciembre de 2018

- 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.

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, salvo que se tenga una evidencia más clara del valor razonable del activo recibido y con el límite de éste último.

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 y reconocidos por 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 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. También se incluye como mayor coste de la infraestructura la mejor estimación disponible a la fecha de cierre del valor actual de las cuantías reclamadas por contratistas de obras o expropiados, que la Entidad considera probable que generarán una futura salida de recursos, y que corresponden entre otros conceptos a diferencias en las mediciones de obras y a reclamaciones de costes vinculados con aumentos de plazos de ejecución sobre los inicialmente previstos.
- 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

Memoria de las Cuentas Anuales
31 de diciembre de 2018

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.
- 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 fueron 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) Con respecto a las infraestructuras construidas por la Sociedad Estatal de Infraestructuras del Transporte Terrestre, S.A. (en adelante, SEITTSA) en la L.A.V. Madrid - Galicia fueron entregadas a ADIF AV de acuerdo con lo previsto en el Convenio suscrito el 25 de agosto de 2015 por dicha Sociedad, la Entidad, ADIF y el Ministerio de Fomento (en adelante, el Convenio de refundición o el Convenio). El referido convenio establece que la entrega de estos activos tendrá la consideración de una transmisión a título gratuito de bienes afectos a la actividad de administración de infraestructuras ferroviarias. ADIF AV ha venido registrando estos bienes por el precio de adquisición o el coste de producción por el cual los tenía valorados SEITTSA en sus libros y que fueron abonadas anteriormente por la AGE a la Sociedad
- f) 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. La Entidad

Memoria de las Cuentas Anuales
31 de diciembre de 2018

inició en 2014 un trabajo de delimitación, valoración individualizada y registro en su caso, de aquellos terrenos que, siendo de su titularidad no se encontraban registrados por proceder de expropiaciones de origen histórico acometidas en los siglos XIX o XX. Adicionalmente la Entidad ha llevado a cabo un proceso similar para regularizar el valor contable de aquellos terrenos vinculados a infraestructuras e instalaciones ferroviarias entregadas por el Estado y que hasta ese momento se encontraban registrados por el valor de adscripción según la información recibida de la AGE. Para ello se ha utilizado como método de valoración el valor de adquisición o expropiación según la documentación soporte y, en los casos en los que no se ha podido disponer de éste, el valor de adquisición de terrenos colindantes expropiados en años similares.

Según se explica en la nota 4, al cierre de 2017, todos los terrenos expropiados por el Ministerio de Fomento que se incorporaron al Balance de ADIF-AV por su valor de adscripción quedaron adecuadamente delimitados y valorados atendiendo a la metodología descrita en párrafos anteriores.

- g) Los bienes transferidos por ADIF a ADIF-AV en virtud de los Acuerdos del Consejo de Ministros referidos en la nota 1 se valoran según lo establecido en dichos acuerdos por el valor contable por el que estaban contabilizados en ADIF, reconociendo en ADIF-AV su coste bruto y la amortización acumulada hasta la fecha de la transferencia (véase nota 1.c).
- h) Las infraestructuras ejecutadas en el marco de los Convenios para la integración del ferrocarril en las ciudades, que se realizan bien mediante sociedades mercantiles creadas para esta finalidad o directamente por una o varias de las entidades que han suscrito el referido acuerdo, son valoradas con la mejor estimación de los costes incurridos para su construcción y que han sido necesarios para su puesta en condiciones de explotación.

En aquellos casos en los que el Convenio establece la obligación de financiar el conjunto de las actuaciones mediante aportaciones monetarias de todas o algunas de las entidades que los suscriben, los costes correspondientes a determinadas obras provisionales o a infraestructuras urbanísticas de integración, como pueden ser los muros y losas derivados de la ejecución de soterramientos o cubrimientos, cuya finalidad básica es lograr la permeabilidad entre distintas zonas de una ciudad, se incluyen en el valor de las infraestructuras ferroviarias, mediante criterios razonables de imputación, hasta el límite de las aportaciones asumidas por la Entidad. En el supuesto en que el convenio no prevea que la Entidad asuma la financiación de las infraestructuras contempladas en el mismo mediante aportaciones monetarias, los citados soterramientos o cubrimientos, considerados como infraestructuras urbanísticas, no se integran, en general, en el patrimonio de ADIF Alta Velocidad.

Memoria de las Cuentas Anuales 31 de diciembre de 2018

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, Real Decreto, acuerdo del Consejo de Ministros u Orden Ministerial, como cualesquiera otras infraestructuras ferroviarias y estaciones que, formando parte de la red de su titularidad cuya administración tiene encomendada, hayan entrado en servicio, aunque no sean objeto de entrega formal mediante acta, Real Decreto u Orden Ministerial, siempre que se espere obtener rendimientos económicos mediante su explotación y se disponga de una valoración fiable de su coste.

- ***Traspasos de inmovilizado en curso***

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

- ***Amortización del inmovilizado material***

- 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

Memoria de las Cuentas Anuales 31 de diciembre de 2018

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 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

Memoria de las Cuentas Anuales 31 de diciembre de 2018

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:

- Eje 11 de AV Madrid Chamartín - Valladolid - León.
- Eje 12 de AV Madrid Atocha - Barcelona - frontera francesa.
- Eje 13 de AV Madrid Atocha - Levante.
- Eje 14 de AV Madrid Atocha - Toledo - Sevilla Santa Justa - Málaga María Zambrano.
- Eje 16 de AV Olmedo - Medina del Campo - Zamora - Galicia.

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.

Memoria de las Cuentas Anuales 31 de diciembre de 2018

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 vinculadas a los activos titularidad de la Entidad 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.

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 contable 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 la Entidad toma en consideración, salvo mejor evidencia, 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 contable 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 (véase nota 3.i)

- 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

Memoria de las Cuentas Anuales 31 de diciembre de 2018

valor reconocido por la Entidad, salvo, en su caso, por razones imputables a la solvencia del deudor.

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 de "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 contable. Para determinar el valor recuperable la Entidad se basa en general 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, no cumplen con los criterios para 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 este sentido, se pueden utilizar precios de mercado para contratos de garantía

Memoria de las Cuentas Anuales 31 de diciembre de 2018

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).
- Instrumentos Financieros Derivados.

Los instrumentos financieros derivados, que cumplen con los criterios de la contabilidad de coberturas, se reconocen inicialmente por su valor razonable, más, en su caso los costes de transacción que son directamente atribuibles a la contratación de los mismos o menos, en su caso, los costes de transacción que son directamente atribuibles a la emisión de los mismos.

La Entidad realiza coberturas de los flujos de efectivo. Al inicio de la cobertura, la Entidad designa y documenta formalmente las relaciones de cobertura, así como el objetivo y la estrategia que asume con respecto a las mismas. La contabilización de las operaciones de cobertura, sólo resulta de aplicación cuando se espera que la cobertura sea altamente eficaz al inicio de la cobertura y en los ejercicios siguientes para conseguir compensar los cambios en el valor razonable o en los flujos de efectivo atribuibles al riesgo cubierto, durante el período para el que se ha designado la misma (análisis prospectivo) y la eficacia real, que puede ser determinada con fiabilidad, está en un rango del 80-125% (análisis retrospectivo).

La Sociedad registra como ingresos y gastos reconocidos en patrimonio neto las pérdidas o ganancias procedentes de la valoración a valor razonable de los instrumentos de cobertura que correspondan a la parte que se haya identificado como cobertura eficaz. La parte de la cobertura que se considere ineficaz, así como el componente específico de la pérdida o ganancia o flujos de efectivo relacionados con el instrumento de cobertura, excluidos de la valoración o de la eficacia de la cobertura, se reconocen en la partida de variación de valor razonable en instrumentos financieros de la cuenta de pérdidas y ganancias.

En el momento en el que el instrumento de cobertura vence, o es vendido, finalizado o ejercido, o deja de cumplir los criterios para la contabilización de coberturas, el importe correspondiente acumulado en el patrimonio neto se reconoce en la cuenta de pérdidas y ganancias.

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.

Memoria de las Cuentas Anuales 31 de diciembre de 2018

- 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.

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 Santiago-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.

Memoria de las Cuentas Anuales 31 de diciembre de 2018

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 por adelantado, y los saldos relativos a subvenciones concedidas y a cobrar, 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.

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

Memoria de las Cuentas Anuales 31 de diciembre de 2018

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.

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.

La Entidad registra como provisiones la mejor estimación disponible a la fecha de cierre de las obligaciones asumidas por la participación en diversas sociedades de integración cuya cancelación es probable que origine una salida de recursos, pero que resultan indeterminadas en cuanto a su importe o fecha. Para la cuantificación de las citadas obligaciones, se consideran las estimaciones de los flujos de efectivo que se prevé obtener en cada caso, facilitadas por la Dirección de cada una de las Sociedades, analizando su capacidad para obtener ingresos por la enajenación de suelos que les permitan hacer frente a las obligaciones contraídas con terceros para desarrollar el proyecto que tienen encomendado, así como las necesidades de aportaciones de fondos por parte de los accionistas y su capacidad para reembolsar la financiación aportada y pendiente de aportar. En aquellos, supuestos en los cuales se estima que existirá un déficit que deberán asumir los accionistas, el riesgo final asumido por la Entidad se determina, teniendo en cuenta, adicionalmente, la mejor estimación del valor de las infraestructuras ferroviarias que la Sociedad debe entregar a ADIF AV. En consecuencia, la pérdida asumida por la Entidad y reconocida como una provisión para riesgos y gastos y como una provisión por deterioro de activos financieros se cuantifica como la diferencia entre el valor presente del referido déficit y el coste estimado de las infraestructuras que deberá recibir la Entidad (véase nota 3.b).

En la cuantificación de la estimación de los flujos de efectivo que las Sociedades prevén obtener a futuro se utiliza, con carácter general, para la valoración de los suelos, por motivos de prudencia, el método residual dinámico salvo excepciones debidamente justificadas. Este método utiliza técnicas de descuento de flujos de efectivo y por tanto tiene en cuenta la evolución del valor del dinero con el transcurso del tiempo.

Memoria de las Cuentas Anuales
31 de diciembre de 2018**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.

(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.

Memoria de las Cuentas Anuales
31 de diciembre de 2018**(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 contractual, cuando el efecto de no actualizar los flujos de efectivo no es significativo.

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 clasifican como arrendamientos financieros y en caso contrario se clasifican como arrendamientos operativos. Los contratos de arrendamiento vigentes a la fecha de cierre de estos estados financieros, todos ellos clasificados como arrendamientos operativos, consisten principalmente en la cesión de la fibra óptica no necesaria para el tráfico ferroviario, y en el alquiler de espacios comerciales.

Memoria de las Cuentas Anuales
31 de diciembre de 2018**(4) Inmovilizaciones Materiales, Intangibles e Inversiones Inmobiliarias**

El detalle de los saldos y movimientos de los ejercicios 2018 y 2017 en las diferentes cuentas del inmovilizado material, intangible e inversiones inmobiliarias y de su correspondiente amortización acumulada y deterioro 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-Perpiñán 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 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-

Memoria de las Cuentas Anuales 31 de diciembre de 2018

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).
- La construcción de la actuación relativa al enlace del PAET de Medina del Campo con la línea de Medina del Campo a Salamanca.
- La redacción de los proyectos, ejecución de los mismos y mantenimiento de las instalaciones de la línea aérea de contacto, sistema de telecomunicaciones, sistema de radio móvil GSM-R y elementos asociados de la línea de alta velocidad Bobadilla-Granada.

Hasta 31 de diciembre de 2018, tal y como se ha explicado en la nota 3.b) la Entidad ha registrado la mejor estimación de las obras ferroviarias ejecutadas por diversas sociedades participadas cuyo objeto social es la integración del ferrocarril en el ámbito urbano según el siguiente detalle:

	Miles de euros	
	31/12/2018	31/12/2017
Valencia Parque Central Alta Velocidad 2003, S.A.	71.859	71.859
Valladolid Alta Velocidad 2003, S.A.	53.911	61.882
Zaragoza Alta Velocidad 2002, S.A.	5.457	5.457
AV Alicante Nodo de Transporte S.A.	53.147	53.147
León Alta Velocidad AV, S.A.	9.686	9.686
TOTAL	194.060	202.031

La Entidad ha registrado en sus estados financieros la mejor estimación disponible de las obras ferroviarias ejecutadas hasta la fecha por las sociedades de integración Zaragoza Alta Velocidad 2002 S.A, Valencia Parque Central Alta Velocidad 2003, S.A., Alta Velocidad Alicante Nodo Transportes S.A., Valladolid Alta Velocidad 2003, S.A. y León Alta Velocidad 2003, S.A., en las que participa y que se encuentran puestas en explotación.

Las obras ferroviarias ejecutadas por Zaragoza Alta Velocidad fueron entregadas a ADIF AV mediante acta formal suscrita en fecha 1 de febrero de 2016 y su valoración

Memoria de las Cuentas Anuales 31 de diciembre de 2018

ascendió a 5.457 miles de euros que fueron registrados en las cuentas anuales del ejercicio 2015.

Al cierre del ejercicio 2018, la Entidad tenía registradas en inversiones, obras ejecutadas por la sociedad participada Alta Velocidad Alicante Nodo Transportes S.A. por valor acumulado de 53.147 miles de euros. De este importe, ADIF AV había registrado a 31 de diciembre de 2016 un total de inversiones por valor de 30.989 miles de euros y un importe de 22.158 miles de euros en el ejercicio 2017.

En el caso de Valencia Parque Central 2003, S.A. las obras ferroviarias registradas al cierre del ejercicio 2017 y que fueron dadas en alta en 2016 ascienden a 71.859 miles de euros.

En fecha 12 de noviembre de 2018 ADIF- AV y ADIF suscribieron con la sociedad participada Valladolid Alta Velocidad 2003, S.A., en adelante VAV, un acuerdo de transmisión de activos ferroviarios en la que se fijó un valor total, IVA excluido de 53.911 miles de euros. En dicho acuerdo se establece que la contraprestación a abonar por esta entrega consistirá en la entrega de ADIF AV a VAV de los suelos desafectados o que se puedan desafectar en un futuro del uso ferroviario y que sean de su titularidad.

A la fecha de cierre de estas cuentas anuales ADIF AV mantiene registrado un pasivo a largo plazo por este concepto con la sociedad VAV.

En el ejercicio 2017, la Entidad registró en inversiones la mejor estimación con la información disponible del valor de las obras ejecutadas por la sociedad participada Valladolid AV 2003, S.A., que se encontraban en explotación y que deberían ser entregadas a la Entidad según el criterio de asignación de actuaciones contemplado en el convenio suscrito el 20 de noviembre de 2017 entre ADIF, ADIF -AV, RENFE Operadora, la sociedad Valladolid Alta Velocidad 2003, S.A. la Junta de Castilla y León y el Ayuntamiento de Valladolid para el desarrollo de las obras derivadas de la transformación de la Red arterial ferroviaria de Valladolid.

En fecha 3 de junio de 2018 se suscribió acta de entrega de obras ferroviarias entre ADIF-AV y León Alta Velocidad 2003, S.A. por un valor total, IVA excluido de 9.686 miles de euros. A 31 de diciembre de 2017 fue registrado la mejor estimación disponible de estas obras y que ascendió a 9.686 miles de euros.

A la fecha de formulación de estas cuentas anuales, la Entidad y las sociedades Valencia Parque Central Alta Velocidad 2003, S.A. y AV Alicante Nodo de Transporte S.A no han formalizado acta de entrega para la transmisión de la propiedad. Adicionalmente, debe destacarse que, con la excepción de Alta Velocidad Alicante Nodo Transportes S.A., el resto de sociedades participadas han ejecutado otras obras o costes accesorios que no han sido registradas en estas cuentas anuales y que se encuentran pendientes de atribuir a sus accionistas, en función de su clasificación final como infraestructuras ferroviarias o urbanísticas y de la asignación de ciertos costes necesarios para realizar el proyecto global encomendado a las citadas sociedades. La atribución final de dichas obras a los socios deberá ser objeto de un acuerdo en el seno de cada Sociedad, el cual se considera complejo a la fecha de las presentes cuentas anuales.

Memoria de las Cuentas Anuales 31 de diciembre de 2018

En virtud del Real Decreto ley 4/2013 de 22 de febrero y del Convenio de refundición (véase nota 3.b), la Administración General del Estado y SEITTSA han transmitido a ADIF AV a título gratuito desde el ejercicio 2015 los terrenos y obras de plataforma vinculados con diversos tramos de la LAV Madrid-Galicia, básicamente comprendidos entre Medina y Zamora. Hasta la fecha de emisión de estas cuentas anuales, la Entidad ha registrado como inmovilizado en curso o terminado, cuando las infraestructuras han sido puestas en explotación, dichos bienes por un valor acumulado de 561.675 miles de euros, reconociendo como contrapartida la correspondiente subvención de capital. De este importe, un total de 521.168 miles de euros corresponden a activos que han sido transmitidos por SEITTSA. Formando parte de esta cifra, se encuentran los activos registrados por ADIF AV en 2018 como inmovilizado en curso por valor de 7.481 miles de euros. A continuación se muestra un resumen, en miles de euros, de la situación a 31 de diciembre de 2018 y a 31 de diciembre de 2017 de las obras recibidas por la Entidad de forma gratuita y relativas exclusivamente a la Línea de Alta Velocidad Madrid Galicia, en aplicación del Real Decreto-ley 4/2013 y del citado convenio de refundición:

ORIGEN	Valoración Terrenos y obras recibidas de forma gratuita LAV Madrid-Galicia	
	31/12/2018	31/12/2017
A.G.E. Real Decreto ley 4/2013	40.507	40.507
SEITTSA, Convenio Refundido	521.168	513.687
	<u>561.675</u>	<u>554.194</u>

En el proceso de regularización contable de terrenos titularidad de ADIF - AV (véase nota 3.b), la Entidad hasta 31 de diciembre de 2018 y hasta 31 de diciembre de 2017 ha delimitado, valorado, y dado de alta o en su caso, regularizado su valor en el inventario económico contable los terrenos ubicados en los siguientes ámbitos de actuación:

- Tramos de la red ferroviaria en ancho convencional que enlazan las ciudades de Plasencia, Cáceres, Mérida y Badajoz y tramo de 27 km. de la red ferroviaria convencional Bobadilla- Granada.
- Línea de alta velocidad Madrid-Sevilla, por los terrenos referidos mayoritariamente al tramo Getafe-Córdoba que en su día fueron abonados por el Ministerio de Fomento y cuyos registros no estaban recogidos en el inventario económico-contable de la Entidad a 31 de diciembre de 2013.
- 31 estaciones asignadas a ADIF AV cuyos terrenos no estaban registrados en el inventario económico de la Entidad a 31 de diciembre de 2013.
- Tramo Valencia-Vandellós del Corredor Mediterráneo, por los terrenos de origen histórico, que son los expropiados por las compañías privadas que se integraron en la antigua Red Nacional de los Ferrocarriles Españoles y también las expropiaciones acometidas por esta entidad pública empresarial y por el Ministerio de Fomento. En el ejercicio de 2016, la Entidad tuvo acceso a la documentación soporte de las expropiaciones efectuadas por el Ministerio de Fomento en este ámbito y, derivado de su análisis, se han delimitado y valorado dichos terrenos, ascendiendo su valor de adquisición a 45.773 miles de euros. Por su parte a 31 de diciembre de 2015, estos terrenos

Memoria de las Cuentas Anuales 31 de diciembre de 2018

se encontraban registrados por 56.339 miles de euros, cifra aportada por el Ministerio en su día y recogida en la correspondiente acta suscrita, por lo que en el ejercicio 2016 se ha procedido a la regularización contable de su valor de adscripción.

- Tramo Santiago-Vigo comprendido en el Eje Atlántico de Alta Velocidad referido tanto a los terrenos de origen histórico, expropiados por RENFE o por sus predecesoras compañías privadas del ferrocarril que fueron delimitados, valorados y registrados en el ejercicio 2016, por un total de 295 miles de euros, como a los terrenos expropiados por el Ministerio de Fomento, que han sido delimitados, valorados y registrados en el ejercicio 2017 por un importe 71.272 miles de euros, en base a la documentación disponible, y que estaban registrados en el ejercicio 2016 por un valor de adscripción de 70.000 miles de euros
- Enlace de la Línea de alta velocidad Madrid-Barcelona-frontera francesa con el Corredor Mediterráneo, referido a los terrenos expropiados por el Ministerio de Fomento, que al cierre del ejercicio de 2016 estaban registrados por un valor de adscripción de 48.665 miles de euros y han pasado a estar valorados en 31.745 miles de euros, una vez efectuada en el ejercicio 2017 su delimitación, valoración y registro, en base a la documentación soporte de las expropiaciones.
- Línea de Alta Velocidad a Galicia, terrenos referidos a los expropiados por el Ministerio de Fomento. Estos terrenos, que al cierre del ejercicio de 2016 estaban registrados por un valor de adscripción de 43.000 miles de euros han pasado a estar valorados en 22.801 miles de euros, una vez efectuada su delimitación, valoración y registro en base a la documentación disponible.
- Tramo León-La Robla de ancho convencional, en lo referido tanto a los terrenos de origen histórico (378 miles de euros) traspasados desde ADIF a ADIF AV en noviembre de 2017, como a los expropiados por el Ministerio de Fomento (véase nota 1.c), que han quedado valorados en 2.073 miles de euros.

Con el proceso descrito, la Entidad considera que ha culminado la actualización de su inventario de terrenos de origen histórico procedente de expropiaciones acometidas en los siglos XIX o principios del siglo XX. Asimismo, todos los terrenos expropiados por el Ministerio de Fomento que se incorporaron al Balance de ADIF-AV por su valor de afección han quedado adecuadamente delimitados y valorados.

Se muestra a continuación un resumen a 31 de diciembre de 2018 y a 31 de diciembre de 2017 de la valoración de los terrenos de titularidad de ADIF Alta Velocidad y procedentes en su mayoría de entregas gratuitas del Estado.

Memoria de las Cuentas Anuales 31 de diciembre de 2018

	Miles de euros	
	Valor Terrenos Delimitados a 31/12/2018	Valor Terrenos Delimitados a 31/12/2017
Terrenos históricos estaciones AV y otros	17.004	17.003
AV Madrid-Sevilla	51.055	51.055
Corredor Mediterráneo. Tramo Valencia-Vandellos	45.773	45.773
Eje Atlántico. Santiago de Compostela-Vigo	71.567	71.567
Enlace Corredor Mediterráneo AV	31.745	31.745
LAV Olmedo-Zamora-Lubían-Orense	22.808	22.801
Tramo León - La Robla	3.277	2.073
El Reguerón - Cartagena	864	-
Variante de Alpera y La Encina - Xátiva	11.474	-
Total	255.567	242.017

En el ejercicio 2017 la Entidad contabilizó el alta de activos relativos al tramo ferroviario León - La Robla por un valor neto total de 47.892 miles de euros, registrando como contrapartida una subvención de capital y un pasivo por impuesto diferido por idéntico importe en la medida en que se establece que la entrega es gratuita. (véase nota 1.c).

En el ejercicio de 2018, la Entidad ha contabilizado el alta de activos relativos a obras de infraestructura de los tramos ferroviarios La Encina - Xativa, Taboadela - Ourense, El Regueron - Cartagena - Escombreras y Astigarraga - Irún por un valor neto total de 239.338 miles de euros, registrando como contrapartida una subvención de capital y un pasivo por impuesto diferido por idéntico importe debido a que estaban completamente subvencionados (véase nota 1.c).

4.a) Inmovilizado material en explotación

Se adjunta detalle con el desglose de los costes de adquisición o producción a 31 de diciembre de 2018 y 31 de diciembre de 2017 del inmovilizado material de la Entidad por líneas de la red de alta velocidad:

Memoria de las Cuentas Anuales

31 de diciembre de 2018

31/12/2018 Miles de euros

	Terrenos y bienes naturales	Edificios y otras construcciones	Instalaciones de la vía y otras instalaciones técnicas	Otro inmovilizado material	Total
Madrid-Barcelona-Figueras	782.336	642.234	10.189.299	15.465	11.629.334
Corredor Mediterráneo	52.858	23.283	882.421	185	958.747
Madrid-Levante	819.106	202.059	6.533.682	1219	7.556.066
Madrid-Sevilla y ramal a Toledo	76.691	442.575	2.468.704	9.710	2.997.680
Córdoba-Málaga	174.801	67.443	2.268.461	1846	2.512.551
Bobadilla - Granada y Extremadura	1.470	2.569	129.849	105	133.993
Madrid-Valladolid	44.133	62.551	3.801.259	559	3.908.502
Valladolid - León	98.793	32.908	1.147.700	176	1.279.577
Olmedo - Zamora	71.786	16.730	547.565	163	636.244
Eje Atlántico Vigo - Santiago de Compostela	124.282	58.864	1.864.240	461	2.047.847
Otros	262.547	57.776	650.071	12.837	983.231
	2.508.803	1.608.992	30.483.251	42.726	34.643.772

31/12/2017 Miles de euros

	Terrenos y bienes naturales	Edificios y otras construcciones	Instalaciones de la vía y otras instalaciones técnicas	Otro inmovilizado material	Total
Madrid-Barcelona-Figueras	780.559	638.900	10.181.252	7.360	11.608.071
Madrid-Levante	864.378	223.515	7.234.193	1361	8.323.447
Madrid-Sevilla y ramal a Toledo	76.691	437.400	2.432.565	9.490	2.956.146
Córdoba-Málaga	168.144	66.965	2.250.067	1846	2.487.022
Bobadilla - Granada y Extremadura	1.470	2.569	129.538	105	133.682
Madrid-Valladolid	43.811	61.401	3.781.774	523	3.887.509
Valladolid - León	98.396	32.530	1.146.030	176	1.277.132
Olmedo - Zamora	70.132	16.730	536.420	163	623.445
Eje Atlántico Vigo - Santiago de Compostela	121.881	57.129	1.844.153	461	2.023.624
Otros	249.520	64.589	382.743	12.964	709.816
	2.474.982	1.601.728	28.918.735	34.449	34.029.894

4.b) Obra en curso

El detalle de la obra en curso a 31 de diciembre de 2018 y a 31 de diciembre de 2017 se muestra en el cuadro adjunto:

Memoria de las Cuentas Anuales

31 de diciembre de 2018

	Miles de euros	
	31/12/2018	31/12/2017
Madrid - Zaragoza - Barcelona - Figueras	311.923	280.105
Zaragoza - Pamplona, Tramo Castejón - Comarca de Pamplona	79.001	75.258
Madrid - Castilla la Mancha - Com. Valenciana - Región de Murcia	2.002.862	1.922.921
Corredor Mediterráneo de AV	10.985	145.621
Enlace Corredor Mediterráneo, Área Tarragona	540.042	517.442
L.A.V. Pulpí - Murcia	78.001	76.460
L.A.V. Murcia - Almería	583.117	567.764
Córdoba - Málaga	700	1.055
L.A.V. Bobadilla - Granada	1.311.683	1.263.491
L.A.V. Madrid - Cáceres, tramo Navalморal de la Mata - Cáceres	672.110	581.285
L.A.V. Madrid - Extremadura - F. portuguesa, tramo Cáceres - Mérida - Badajoz	357.275	325.106
Madrid - Segovia - Valladolid	1.466	1.149
Valladolid - Burgos - Vitoria	671.726	631.905
L.A.V. País Vasco	1.366.141	1.284.293
Palencia - León	116.539	114.234
L.A.V. León - Asturias	2.988.015	2.930.332
L.A.V. Galicia (Olmedo - Lubián)	744.710	526.250
L.A.V. Galicia (Lubián - Ourense)	1.697.590	1.502.399
Eje Atlántico de Alta Velocidad	79.012	78.060
Madrid Atocha - Madrid Chamartín	774.166	783.784
Ampliación complejo Estación de Atocha	4.838	3.868
Otras Inversiones en A.V.	53.078	29.303
Inversiones en reposición y mejora de activos	96.788	46.136
TOTAL	14.541.768	13.688.221

La Entidad reconoció, en ejercicios anteriores, como mayor valor de la obra en curso la mejor estimación disponible de aquellas obras ejecutadas y pendientes de certificar a 31 de diciembre de 2018 y a 31 de diciembre de 2017 derivadas de incidencias contractuales pendientes de formalizar por valor de 45.472 miles de euros y 62.937 miles de euros, respectivamente. ADIF AV continúa en un proceso de regularización de estas situaciones y está trabajando en el desarrollo de los instrumentos que permitan evitar dichas incidencias en un futuro.

En los saldos de obra en curso a 31 de diciembre de 2018 y a 31 de diciembre de 2017 se incluyen respectivamente 169.941 miles de euros y 207.035 miles de euros en concepto de anticipos de proveedores de inmovilizado. Como parte integrante de este concepto se encuentran registrados a 31 de diciembre de 2018 y a 31 de diciembre de 2017 anticipos concedidos a proveedores no formalizados contractualmente por valor de 42.008 miles de euros y de 44.612 miles de euros respectivamente. Adicionalmente figuran en esta rúbrica los anticipos por futura entrega de obra ferroviaria derivados de convenios suscritos por la Entidad con

Memoria de las Cuentas Anuales 31 de diciembre de 2018

sus asociadas, según el siguiente desglose al 31 de diciembre de 2018 y 31 de diciembre de 2017:

	Miles de euros	
	31/12/2018	31/12/2017
Valencia Parque Central Alta Velocidad 2003, S.A.	48.084	48.084
Valladolid Alta Velocidad 2003, S.A.	1.529	1.529
Zaragoza Alta Velocidad 2002, S.A.	11.165	11.165
Almería Alta Velocidad, S.A.	10.169	-
TOTAL	70.947	60.778

En virtud del acta de entrega formal de obras suscrita el 1 de febrero de 2016 entre Zaragoza Alta Velocidad 2002, S.A., ADIF y ADIF-AV, en el ejercicio 2015 la Entidad canceló parcialmente los anticipos por obras pendientes de recibir de Zaragoza Alta Velocidad 2002, S.A. existentes a 31 de diciembre de 2014. El valor de las obras recibidas y registradas en el ejercicio 2015 ascendió a 5.457 miles de euros. Adicionalmente, la Entidad a la vista de la mejor estimación disponible a la fecha de cierre de este ejercicio del valor de las obras susceptibles de recibir en ejercicios futuros, registró en el ejercicio 2015 en la cuenta de resultados una pérdida de 2.157 miles de euros (véase nota 3.b).

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.

A 31 de diciembre de 2018 la Entidad tiene compromisos firmes con terceros para la realización futura de inversiones por valor de 2.502.772 miles de euros, cifra sin incluir IVA. Al cierre del ejercicio 2017 la Entidad tenía compromisos firmes con terceros por el citado concepto por valor de 2.925.847 miles de euros, cifra sin incluir IVA.

4.c) Gastos financieros capitalizados

Durante el ejercicio 2018, la Entidad ha capitalizado un importe total de 104.022 miles de euros de gastos financieros, correspondientes al coste de los préstamos suscritos con el BEI u otras entidades y al coste de las emisiones de Obligaciones y Bonos Verdes destinadas a financiar, básicamente la construcción de diversas líneas de alta velocidad. De este importe corresponden entre otros, a la Línea de Levante/Murcia un total de 23.332 miles de euros; 22.911 miles de euros reflejaban el coste de la red ferroviaria de alta velocidad del País Vasco, denominada "Y Vasca"; 7.440 miles de euros representaban el coste del tramo Valladolid-Vitoria de la línea de alta velocidad Madrid-País Vasco/Frontera francesa, 10.247 miles de euros reflejaban la Variante de Pajares de la Línea de Alta Velocidad Madrid-Asturias; 16.535 miles de euros para la Conexión ferroviaria

Memoria de las Cuentas Anuales 31 de diciembre de 2018

entre la estación de Madrid Atocha y la estación de Madrid Chamartín y 11.344 miles de euros representaban el coste de la red ferroviaria de alta velocidad de Galicia.

Durante el ejercicio 2017, la Entidad capitalizó un importe total de 111.211 miles de euros de gastos financieros, correspondientes al coste de los préstamos suscritos con el BEI u otras entidades y al coste de las emisiones de Obligaciones destinadas a financiar, básicamente la construcción de diversas líneas de alta velocidad. De este importe corresponden entre otros, a la Línea de Levante/Murcia un total de 22.667 miles de euros; 24.494 miles de euros reflejaban el coste de la red ferroviaria de alta velocidad del País Vasco, denominada "Y Vasca"; 7.422 miles de euros representaban el coste del tramo Valladolid-Vitoria de la línea de alta velocidad Madrid-País Vasco/Frontera francesa, 11.882 miles de euros reflejaban la Variante de Pajares de la Línea de Alta Velocidad Madrid-Asturias y 17.427 miles de euros para la Conexión ferroviaria entre la estación de Madrid Atocha y la estación de Madrid Chamartín.

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 a 31 de diciembre de 2018 y 31 de diciembre de 2017 es como sigue:

	Miles de euros	
	31/12/2018	31/12/2017
Inmovilizado intangible	8.209	8.209
Inmovilizado material	606.924	488.361
Inversiones inmobiliarias	103	84
TOTAL	615.236	496.654

4.e) Subvenciones oficiales recibidas

La construcción de las inmovilizaciones 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-AV, en los ejercicios 2012 y 2013, correspondientes respectivamente a las obras en el Eje Atlántico, el enlace con el corredor Mediterráneo y el Corredor Mediterráneo tramo Valencia-Vandellós, y en el año 2015 y siguientes por el Estado y SEITTSA en relación con las obras de plataforma de diversos tramos de la línea Madrid-Galicia, se han registrado teniendo como contrapartida el reconocimiento de una subvención de capital (véase notas 3.b) y 3.g)).

4.f) Inmovilizado intangible

El detalle del inmovilizado intangible correspondiente al 31 de diciembre de 2018 y al 31 de diciembre de 2017 es como sigue:

Memoria de las Cuentas Anuales

31 de diciembre de 2018

31/12/2018 Miles de euros			
	Coste	Amortización acumulada	Total
Inmovilizado intangible en explotación			
Aplicaciones Informáticas	6.426	(6.349)	77
Derechos de uso espacios RENFE	50.831	(2.033)	48.798
Gastos de investigación y desarrollo	10.520	(4.687)	5.833
Otro inmovilizado intangible	6.713	(6.090)	623
Total inmovilizado intangible en explotación	74.490	(19.159)	55.331
Inmovilizado intangible en curso			
Aplicaciones Informáticas	-	-	-
Gastos de investigación y desarrollo	-	-	-
Otro inmovilizado intangible	96	-	96
Total inmovilizado intangible en curso	96	-	96
Total inmovilizado intangible	74.586	(19.159)	55.427

31/12/2017 Miles de euros			
	Coste	Amortización acumulada	Total
Inmovilizado intangible en explotación			
Aplicaciones Informáticas	6.387	(6.311)	76
Derechos de uso espacios RENFE	50.831	(1.356)	49.475
Gastos de investigación y desarrollo	10.519	(4.099)	6.420
Otro inmovilizado intangible	6.413	(5.823)	590
Total inmovilizado intangible en explotación	74.150	(17.589)	56.561
Inmovilizado intangible en curso			
Aplicaciones Informáticas	31	-	31
Gastos de investigación y desarrollo	141	-	141
Otro inmovilizado intangible	66	-	66
Total inmovilizado intangible en curso	238	-	238
Total inmovilizado intangible	74.388	(17.589)	56.799

El activo intangible denominado "derechos de uso espacios Renfe" contemplado en los cuadros anteriores, corresponde al valor actual de adquisición de los citados derechos una vez deducida la provisión de riesgos y gastos que la Entidad tenía constituida para hacer frente a los costes de reposición para la entrega en condiciones de uso adecuadas de los inmuebles que deberían sustituir a dichos espacios, la cual está incluida en el precio de compra.

En fecha 28 de diciembre de 2015 la Entidad conjuntamente con ADIF suscribió con RENFE Operadora, Renfe Viajeros, S.A., Renfe Fabricación y Mantenimiento, S.A. y Renfe Alquiler de Material Ferroviario, S.A un acuerdo de adquisición parcial de los derechos de uso en espacios titularidad de la Entidad por un valor actual de 50.831 miles de euros una vez aplicada a su finalidad la provisión para riesgos y

Memoria de las Cuentas Anuales 31 de diciembre de 2018

gastos citada en el párrafo anterior que la Entidad mantenía en su balance por importe de 21.952 miles de euros.

El objeto del citado acuerdo es extinguir los derechos de uso sin contraprestación reconocidos en la Orden FOM/2909/2006 a RENFE-Operadora en diversos espacios de uso administrativo y operativo ubicados en edificios de titularidad del Administrador de Infraestructuras Ferroviarias. La referida Orden establecía la obligación de ADIF de sustituir en un plazo máximo de tres años estos espacios por inmuebles de su titularidad susceptibles de ser patrimonializados por RENFE Operadora.

Como consecuencia de la creación de ADIF AV, en la Orden PRE 2443/2013, de 27 de diciembre, por la que se determinaron los bienes, derechos y obligaciones de ADIF que pasaron a ser de titularidad de ADIF AV, se estableció la subrogación por la Entidad en las obligaciones de reposición de los derechos de uso correspondientes a los espacios ubicados en inmuebles atribuidos a ADIF AV, por un total de 20.947,76 metros cuadrados útiles netos

Dada la complejidad jurídica y práctica en la ejecución de la Orden FOM/2909/2006, y puesto que ADIF y ADIF AV no disponían de suficientes inmuebles para reponer la totalidad de los derechos de uso reconocidos a RENFE-Operadora, ha sido necesario alcanzar un acuerdo que permite, en primer lugar reponer parcialmente una parte de la superficie sujeta a esos derechos de uso, mediante la incorporación al patrimonio de dicha entidad de determinados inmuebles propiedad de ADIF y de ADIF AV, así como, en segundo lugar, la extinción del resto de los derechos no repuestos, reconociendo la correspondiente contraprestación a RENFE-Operadora.

Para extinguir la totalidad de los compromisos asumidos por ADIF- AV (véase nota 10.b.2) derivado de la Orden FOM citada anteriormente, la Entidad adquirió en 2015 a RENFE Operadora los derechos de uso correspondientes a un total de 17.826,35 metros cuadrados útiles netos y se comprometió a entregar en un plazo máximo de un año superficies de oficinas sitas en la estación histórica de Atocha equivalentes a 3.121,41 metros cuadrados útiles. Actualmente ADIF-AV y RENFE-Operadora están manteniendo conversaciones valorando la posibilidad de adquirir por parte de ADIF-AV a RENFE-Operadora los derechos de uso que ostenta en la las oficinas situadas en la Estación de Atocha, según prevé el Acuerdo de 28 de diciembre de 2015.

El importe a pagar a RENFE Operadora por los derechos de uso adquiridos en el ejercicio 2015 se cuantificó en 77.434 miles de euros, IVA excluido. Del citado importe la Entidad abonó en el mes de enero de 2016 a Renfe Operadora la cifra de 50.831 miles de euros y se comprometió a abonar 2.660 miles de euros cada año hasta el ejercicio 2025, inclusive. (Véase notas 10.b.2 y 11.d))

Adicionalmente, el acuerdo alcanzado con RENFE Operadora contempla el arrendamiento por parte de dicha entidad y por las sociedades de su Grupo de diversos espacios, de acuerdo con las condiciones que se reflejan en el siguiente cuadro:

Memoria de las Cuentas Anuales 31 de diciembre de 2018

M ² útiles netos	Período	Renta Anual (euros)
15.887,49 m ²	Diez años	2.406.491,64

Transcurrido el plazo de 10 años de arrendamiento se podrán prorrogar estos contratos de mutuo acuerdo entre las partes, actualizando las rentas del arrendamiento según el índice general de la competitividad. Debido a que estos activos arrendados tienen una gran vinculación con la actividad desarrollada por Renfe Operadora, se entiende que estos arrendamientos se prorrogarán a muy largo plazo.

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

A 31 de diciembre de 2018 y a 31 de diciembre de 2017 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 salvo el indicado en el Anexo I. (ver nota 3.b)).

4.h) Inversiones inmobiliarias

Este epígrafe presenta a 31 de diciembre de 2018 y a 31 de diciembre de 2017 el siguiente desglose:

	31/12/2018 Miles de euros		
	Coste	Amortización acumulada	Total
Centros comerciales en estaciones de viajeros	101.625	(21.643)	79.982
Aparcamientos comerciales	78.596	(11.669)	66.927
Edificios y hoteles en estaciones intermodales	61.683	(17.341)	44.342
Viviendas, locales y garajes	228	(211)	17
Inversiones inmobiliarias en curso	403	-	403
Total	242.535	(50.864)	191.671

	31/12/2017 Miles de euros		
	Coste	Amortización acumulada	Total
Centros comerciales en estaciones de viajeros	101.624	(19.643)	81.981
Aparcamientos comerciales	78.596	(10.575)	68.021
Edificios y hoteles en estaciones intermodales	61.683	(16.372)	45.311
Viviendas, locales y garajes	209	(189)	20
Inversiones inmobiliarias en curso	403	-	403
Total	242.515	(46.779)	195.736

Memoria de las Cuentas Anuales
31 de diciembre de 2018**4.i) Compromisos de venta (terrenos asociados al Complejo Ferroviario de la Estación de Chamartín-Fuencarral, en Madrid)**

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 distribuyen 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 contrato, ADIF y RENFE Operadora formalizaron un Texto Refundido del Contrato con Desarrollo Urbanístico de Chamartín, S.A. (DUCH) que estipulaba que las dos entidades mencionadas en primer lugar acordaban conceder facultades 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 urbanísticos en relación con determinados terrenos asociados principalmente con la estación de Chamartín en Madrid, incluidos en un proyecto denominado “Prolongación de la Castellana”. De conformidad con los términos del Texto Refundido del Contrato, DUCH se comprometía a pagar una contraprestación, parcialmente en efectivo y parcialmente en especie (mediante la transmisión de terrenos urbanizados y calificados para viviendas con algún régimen de protección pública), dentro de los límites establecidos y por importes específicos, a cambio de la transmisión de la titularidad de suelos y aprovechamientos urbanísticos incluidos en los ámbitos del APR 08.03 y del APE 05.27, que incluyen los recintos ferroviarios de Chamartín y Fuencarral.

La contraprestación pagadera a ADIF y RENFE Operadora (cuya distribución estaba sujeta al acuerdo de las partes, aunque la mayor parte de la suma correspondería a ADIF) ascendería a 984 millones de euros (pago en efectivo - canon monetario-) y 100.000 m² de terrenos urbanizados calificados de viviendas con algún régimen de protección (pago en especie -canon en especie).

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 la nulidad de las determinaciones del citado plan que permitían edificaciones en dicho ámbito de más de tres alturas más ático, así como otras determinaciones relativas a las cargas urbanísticas del PPRI. Esta sentencia hace inviable técnica y económicamente el desarrollo del Plan Parcial.

El Ayuntamiento de Madrid, ADIF, RENFE Operadora y DUCH interpusieron recursos de casación ante el Tribunal Supremo. Adicionalmente, ADIF, RENFE Operadora y DUCH han considerado que la referida sentencia comporta la no exigibilidad de las obligaciones del contrato.

De acuerdo con lo establecido en el contrato, DUCH solicitó a ADIF y a RENFE Operadora el 29 de julio de 2014 iniciar formalmente la renegociación al haber

Memoria de las Cuentas Anuales 31 de diciembre de 2018

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 estaba previsto.

El 22 de enero de 2015, las partes firmaron un Acuerdo de Bases, por el que DUCH se obliga a satisfacer a las Entidades Públicas un canon monetario de 984.225 miles de euros a abonar en 20 años con un interés del 3% anual y un canon en especie consistente en 100.000 m² de uso residencial sujeto a protección pública. La validez y eficacia de este acuerdo está supeditada a la aprobación definitiva de la modificación del PPRI.

Conforme a ese Acuerdo de Bases se prevé que ADIF y ADIF AV puedan percibir el 84,027% del precio previsto de 1.245.460 miles de euros (incluye el interés del aplazamiento), esto es, 1.046.523 miles de euros, siendo está, en principio, una cantidad máxima, pues si en las correspondientes reparcelaciones urbanísticas no se reconoce a ADIF/ADIF AV la propiedad de alguna superficie, ese precio se reduciría con arreglo a un precio unitario preestablecido. Del total de 1.046.523 miles euros, a ADIF AV le corresponderá un 20,430%, es decir un importe de 254.447 miles de euros y a ADIF el 63,507%, que se eleva a 792.075 miles de euros.

Adicionalmente a ambas entidades públicas recibirán un pago en especie mediante la entrega de parcelas con una edificabilidad de 84.027 m² de uso de vivienda protegida (53.438,65 m² para ADIF y los restantes 30.588,35 m² para ADIF Alta Velocidad).

Asimismo, las partes afectadas por la Operación Chamartín (DUCH, ADIF, ADIF-Alta Velocidad, RENFE-Operadora, RENFE Fabricación y Mantenimiento, Ayuntamiento, Comunidad de Madrid y Canal de Isabel II) han suscrito un Convenio Urbanístico para la Gestión y Ejecución del APR 08.03 con fecha 22 de enero de 2015.

DUCH redactó un nuevo documento que fue aprobado inicialmente por la Junta de Gobierno del Ayuntamiento el 19 de febrero de 2015. Tras la finalización del periodo de exposición pública y la obtención de los informes sectoriales, la tramitación de ese instrumento de planeamiento ha concluido el 18 de mayo de 2015, estando pendiente su aprobación definitiva por el Ayuntamiento de Madrid.

Con fecha 9 de junio de 2015 el TSJ de Madrid dictó nueva sentencia sobre el PPRI volviendo a declarar la nulidad de las determinaciones que permitían más de 3 alturas más ático a las edificaciones en este ámbito. Esta previsión inviabiliza técnica y económicamente la operación. Tanto DUCH, como ADIF, ADIF-AV y RENFE Operadora han interpuesto de nuevo recurso de casación.

No obstante lo anterior, con fecha 28 de diciembre de 2015 se publica en el B.C.A.M. la aprobación por la Asamblea de Madrid de la Ley 4/2015, de 18 de diciembre de Modificación Parcial del Art. 39 de la Ley 9/2001 de 17 de julio, del Suelo de la Comunidad de Madrid, la cual elimina el apartado 8º que establecía la prohibición de edificar a una altura superior a tres plantas más ático en todos y cada uno de los puntos del terreno, con esta modificación ya no caben interpretaciones respecto de que no resulta de aplicación en este ámbito urbanístico la citada limitación de alturas.

Memoria de las Cuentas Anuales 31 de diciembre de 2018

Con fecha 14 de julio de 2015, se elevó a público el acuerdo del Consejo de Administración de la sociedad Desarrollo Urbanístico Chamartín S.A. de fecha 29 de junio de 2015 de cambio de su denominación social por la de Distrito Castellana Norte S.A. (DCN).

El 10 de mayo de 2016, el Ayuntamiento de Madrid presentó una propuesta de ordenación del ámbito del APR 08.03 "Prolongación de la Castellana" alternativa a la promovida por DCN, denominada Madrid Puerta Norte.

En esta propuesta se elimina la prolongación de la Castellana, se reduce a casi la mitad la edificabilidad del ámbito, excluyendo gran parte de los suelos ferroviarios, al tiempo que disminuyen las cargas urbanísticas, entre otras, la superficie de cubrimiento de vías.

Así mismo, se divide el ámbito en al menos tres, proponiéndose que el Sur de la Calle 30 se gestione por las administraciones mediante la creación de un Consorcio o sociedad pública.

Esta nueva propuesta de ordenación precisaría de la modificación del Plan General vigente en varios aspectos. La tramitación alargaría los plazos previstos.

Durante los meses de mayo y junio de 2016, se han mantenido reuniones entre el Ministerio de Fomento, la Comunidad de Madrid, el Ayuntamiento, el BBVA, que detenta el control de la Sociedad DCN, ADIF y RENFE-Operadora en la que tanto el Ministerio como la Comunidad de Madrid y las Entidades Públicas han manifestado su oposición a la propuesta municipal.

El 25 de mayo de 2016, con base en el informe de su DG de Planeamiento y Gestión Urbanística, el Pleno del Ayuntamiento acordó denegar la aprobación definitiva del Plan Parcial del APR 08.03 "Prolongación de la Castellana" promovido por DCN y declarar la imposibilidad de la tramitación del Convenio Urbanístico de gestión y ejecución del Plan Parcial (Publicación BOCM de fecha 24 de junio de 2016).

El 24 de junio de 2016, el Ministerio de Fomento envió al Ayuntamiento de Madrid un requerimiento previo, contra el Acuerdo citado en el párrafo anterior, en el que se requiere al mismo la declaración de nulidad del Acuerdo mencionado, así como que se inicien negociaciones con todos los firmantes del Convenio Urbanístico de gestión y ejecución del Plan Parcial APR 08.03 "Prolongación de la Castellana".

En septiembre de 2016 el Ministerio de Fomento, ADIF y RENFE-Operadora, dado que entienden que el Acuerdo adoptado por el Ayuntamiento es contrario a derecho y por su trascendencia, interpusieron los correspondientes recursos contencioso-administrativos.

El 30 de noviembre de 2016 se produjo una reunión entre el Ministro de Fomento y la Alcaldesa de Madrid, en la que acordaron crear un Grupo de Trabajo para trabajar de forma conjunta en un planteamiento urbanístico para la zona norte de Madrid, que partiendo desde cero y sin apriorismos por ninguna de las partes, permita llegar a una solución urbanística consensuada en un plazo relativamente corto, y que se tramitaría urbanísticamente por el Ayuntamiento de Madrid, mediante una modificación puntual del PGOU.

Memoria de las Cuentas Anuales 31 de diciembre de 2018

La primera reunión del Grupo de Trabajo se celebró el día 19 de diciembre, acordándose entre otras cuestiones crear una Subcomisión Técnica, que hasta la fecha se viene reuniendo periódicamente.

Motivado por la nueva situación de la actuación urbanística, DCN, ADIF y RENFE-Operadora suscribieron el 28 de diciembre de 2016 una prórroga del Acuerdo de Bases, hasta el 31 de agosto del 2018, debiendo pagar DCN a las Entidades Públicas por este motivo, un importe de 4.350.274 euros derivado de la prórroga del Acuerdo de Bases hasta el 31 de agosto del 2018. De este importe le corresponde cobrar a ADIF AV la cantidad de 444.380 euros en 2017, íntegramente cobrado a 31 de diciembre de 2017 y 444.380 euros en 2018.

La Subcomisión Técnica citada anteriormente fue constituida el 30 de diciembre de 2016 y tras 7 meses de reuniones de trabajo se alcanzó un principio de acuerdo entre las partes, reflejado en el documento *"Bases para la ordenación urbanística del área Estación de Chamartín - sur de Calle 30 / Fuencarral - norte de Calle 30. Acuerdo ADIF / DCN / Ayuntamiento de Madrid"* que fue presentado a los medios de comunicación en un acto celebrado en el Ministerio de Fomento el 27 de julio de 2017, denominando a la actuación urbanística cuyas bases se acuerdan, Madrid Nuevo Norte (MNN).

Así mismo, en el marco de los trabajos y mesas celebradas, el Ministerio de Fomento, ADIF, ADIF Alta Velocidad y RENFE han solicitado la suspensión de los recursos-contencioso administrativos interpuestos contra el Acuerdo del Pleno del Ayuntamiento de Madrid de 25 de mayo de 2016, por cuanto las soluciones que en las bases se plantean podrían poner fin a la controversia suscitada en el mismo.

Con fecha 28 de diciembre de 2018 los Consejos de Administración de las entidades públicas empresariales ADIF y ADIF-ALTA VELOCIDAD han autorizado una modificación del contrato que tienen suscrito con la empresa DISTRITO CASTELLANA NORTE, S.A. (DCN), sobre adjudicación preferente de sus derechos en relación con el desarrollo urbanístico de los recintos ferroviarios de Chamartín y Fuencarral, en Madrid (la denominada "Operación Chamartín").

El pasado 20 de septiembre de 2018 el Ayuntamiento de Madrid acordó la Aprobación Inicial de la Modificación Puntual del Plan General de Madrid (MPPGOUM) "Madrid Nuevo Norte". Este documento constituye el nuevo marco urbanístico de referencia para las partes de ese Contrato y, consecuentemente, ha habido que adaptar el contenido del mismo a las determinaciones de esa nueva modificación del Planeamiento.

Lo más relevante en esta modificación contractual es que, a pesar de que la superficie a transmitir a DCN por parte de las entidades ferroviarias se ha reducido en 798.366 m² y de que la edificabilidad neta atribuible a los suelos ferroviarios se ha reducido en 575.246 m² t. (un 31,02%), se mantiene inalterado tanto el precio establecido en el contrato vigente, como la forma de pago pactada, un canon fijo de 1.245.459.973 € a pagar en 20 años más la entrega de parcelas urbanizadas sometidas a algún régimen de protección pública con una edificabilidad de 100.000 m².

Ello ha sido posible por el interés y el esfuerzo de DCN en seguir apostando por esta ambiciosa y transformadora actuación urbanística en Madrid, así como por la

Memoria de las Cuentas Anuales 31 de diciembre de 2018

favorable evolución del mercado inmobiliario en la zona norte de Madrid y por haberse trasvasado edificabilidad de la zona al norte de la calle 30 a la zona sur en el entorno de la estación de Chamartín (zona de mayor valor inmobiliario). También ha contribuido a este logro para las entidades ferroviarias la configuración de un gran centro de negocios (CBD, Central Business District) junto a la estación con un gran potencial inmobiliario.

Cabe destacar, por último, que las Partes han pactado que, si el nuevo marco urbanístico que se desprende de la Modificación Puntual del Plan General de Madrid (MPPGOUM) "Madrid Nuevo Norte" aprobada inicialmente el 20/9/2018, no se aprueba definitivamente antes del 31/12/2021 (sin modificaciones sustanciales respecto a tal marco) el Contrato suscrito con DCN se resolverá.

Por lo que se refiere a la Modificación Puntual mencionada está previsto que se apruebe provisionalmente por el Ayuntamiento de Madrid a lo largo del primer trimestre de este año, posteriormente deberá someterse al trámite de aprobación definitiva por la Comunidad Autónoma de Madrid.

(5) Inversiones en Empresas del Grupo y Asociadas

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

El movimiento de los ejercicios 2018 y 2017, en miles de euros, de las cuentas que componen este epígrafe es el que se detalla en los cuadros adjuntos:

31/12/2018 Miles de Euros				
	Participaciones en empresas del grupo y asociadas	Desembolsos pendientes	Provisiones	Total
Saldo a 1 de enero de 2018	9.462	-	(1.074)	8.388
Adiciones	-	-	-	-
Retiros	-	-	-	-
Saldo a 31 de diciembre de 2018	9.462	-	(1.074)	8.388

31/12/2017 Miles de Euros				
	Participaciones en empresas del grupo y asociadas	Desembolsos pendientes	Provisiones	Total
Saldo a 1 de enero de 2017	12.396	(2.925)	(1.074)	8.397
Adiciones	-	-	-	-
Retiros	(2.934)	2.925	-	(9)
Saldo a 31 de diciembre de 2017	9.462	-	(1.074)	8.388

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 participaciones 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

Memoria de las Cuentas Anuales

31 de diciembre de 2018

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 unir a todas las partes con intereses en el proyecto consiguiendo la integración del ferrocarril en diversas ciudades con las aportaciones de los socios y con la puesta en mercado de los aprovechamientos urbanísticos derivados de suelos liberados de uso ferroviario que resultan de las actuaciones proyectadas. A 31 de diciembre de 2018 se están revisando diversos convenios suscritos en su día para la integración del ferrocarril en las ciudades con la finalidad de redefinir tanto las actuaciones a acometer como su forma de financiación. A este respecto, se ha iniciado la revisión correspondiente a los convenios relativos a las ciudades de Alicante, Gijón, Valencia y Murcia que afectan respectivamente a las sociedades de integración Alta Velocidad Alicante Nodo de Transporte, S.A., Gijón al Norte, S.A., Valencia Parque Central y Murcia AV, S.A. La suscripción de dichos convenios está supeditada a la negociación entre los firmantes de los mismos para determinar su contenido y compromisos definitivos, así como a diversos actos de autorización previos.

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 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 2018 y a 31 de diciembre de 2017 el siguiente detalle:

Concepto	Miles de euros	
	31/12/2018	31/12/2017
Zaragoza Alta Velocidad 2002, S.A.	113.256	113.256
Cartagena AVE, S.A.	1.080	1.080
Murcia AVE, S.A.	3.400	3.400
Logroño Integración del Ferrocarril 2002, S.A.	31.057	19.680
Gijón al Norte, S.A.	12.739	9.319
Barcelona Sagrera AV, S.A.	41.317	24.319
Valladolid Alta Velocidad, 2003, S.A.	259.774	246.865
Valencia Parque Central Alta Velocidad 2003, S.A.	26.576	17.363
Alta Velocidad Alicante Nodo del Transporte, S.A.	181	181
Palencia Alta Velocidad, S.A.	610	-
Total créditos a largo plazo a empresas del grupo y asociadas	489.990	435.463
Provisión por deterioro	(27.625)	(27.015)
	462.365	408.448

Memoria de las Cuentas Anuales 31 de diciembre de 2018

Estos importes corresponden a los préstamos concedidos por la Entidad desde el uno de enero de 2013 y aquellos que le fueron asignados en el proceso de segregación y que no estuvieran deteriorados a 31 de diciembre de 2012. A esta fecha a ADIF- AV le fueron asignados préstamos concedidos por ADIF a las Sociedades de Integración Zaragoza Alta Velocidad 2002, S.A. por valor nominal de 30.279 miles de euros y a Palencia Alta Velocidad por valor nominal de 410 miles de euros que estaban deteriorados íntegramente por lo que en cumplimiento de la normativa contable, fueron asignados a ADIF-AV por su importe neto, es decir por cero euros y por tanto no figuran reflejados en el cuadro anterior. El importe deteriorado por valor de 27.625 miles de euros a 31 de diciembre de 2018 y de 27.015 miles de euros a 31 de diciembre de 2017 corresponde a préstamos concedidos a la sociedad Zaragoza Alta Velocidad 2002, S.A y a Palencia Alta Velocidad, S.A.

La situación a 31 de diciembre de 2018 y a 31 de diciembre de 2017 en relación a préstamos concedidos a sus participadas a largo plazo, a valor nominal se muestra en el cuadro adjunto:

Sociedad	Miles de Euros	
	31/12/2018	31/12/2017
Zaragoza Alta Velocidad 2002, S.A.	143.535	143.535
Cartagena Alta Velocidad, S.A.	1.080	1.080
Murcia Alta Velocidad, S.A.	3.400	3.400
Logroño Integración Ferrocarril 2002, S.A.	31.057	19.680
Gijón al Norte, S.A.	12.739	9.319
Barcelona Sagrera Alta Velocitat S.A.	41.317	24.319
Valladolid Alta Velocidad 2003 S.A.	259.774	246.865
Valencia Parque Central Alta Velocidad 2003, S.A.	26.576	17.363
Alta Velocidad Alicante Nodo del Transporte, S.A.	181	181
Palencia Alta Velocidad, S.A.	610	-
	520.269	465.742

La Sociedad Valladolid Alta Velocidad 2003, S.A, como consecuencia de su situación financiera, no pudo hacer frente a sus obligaciones con las entidades acreditantes en el marco de los contratos de financiación suscritos. En consecuencia, en fecha 27 de junio de 2017, el Consejo de Administración de ADIF Alta Velocidad autorizó la suscripción del acuerdo para la cancelación del contrato de línea de crédito sindicada y de los contratos de cobertura de tipo de interés de la Sociedad Participada Valladolid Alta Velocidad 2003, S.A. en los términos que a continuación se indican:

Las entidades acreditantes renunciarían al cobro de 11.760 miles de euros para la cancelación definitiva del crédito y de las coberturas y ADIF, ADIF- Alta Velocidad y RENFE Operadora abonarían un máximo de 341.205 miles de euros

Antes del 30 de junio de 2017, las tres mencionadas EPEs quedaban obligadas al abono de 145.172 miles de euros, de los cuales 87.103 miles de euros corresponden a ADIF-Alta Velocidad, cantidad garantizada en la comfort letter otorgada en su día.

Memoria de las Cuentas Anuales 31 de diciembre de 2018

Antes del 30 de septiembre de 2017, y siempre que se suscriba la modificación del “Convenio entre el Ministerio de Fomento, la Junta de Castilla y León y el Ayuntamiento de Valladolid para el desarrollo de las obras derivadas de la transformación de la RAF de Valladolid” de fecha 6 de noviembre de 2002 o un nuevo Convenio, las tres EPEs quedan obligadas al pago de un total de 196.933 miles de euros, de los cuales corresponde ADIF AV una cuantía de 118.160 miles de euros.

A 30 de junio de 2017 ADIF AV ha efectuado el desembolso acordado por su Consejo de Administración de fecha 27 de junio de 2017 por valor de 87.103 miles de euros, habiendo cumplido con la obligación adquirida mediante la comfort letter otorgada.

En fecha 20 de noviembre de 2017, los accionistas Valladolid Alta Velocidad 2003, S.A. suscribieron un nuevo convenio para el desarrollo de las obras derivadas de la transformación de la red arterial ferroviaria de Valladolid que sustituye al firmado el 6 de noviembre de 2002. Derivado de este hecho se han redefinido las actuaciones a realizar para conseguir el objetivo de transformación de la red ferroviaria en la citada ciudad y se han establecido los compromisos financieros que los socios deben aportar en el horizonte 2017-2033 para financiar las obras a contratar en función de los porcentajes accionariales de cada socio. De esta forma ADIF AV se compromete a aportar a la sociedad Valladolid Alta Velocidad S.A. un total de 89,7 millones de euros como préstamos participativos, en el horizonte 2017-2033 y, de acuerdo, con su participación en capital social de Valladolid Alta Velocidad 2003, S.A.

Adicionalmente, y derivado de la suscripción del nuevo Convenio citado, ADIF AV desembolsó un total de 118,16 millones de euros en fecha 23 de noviembre de 2017 para la cancelación total de la deuda de la Sociedad derivada del contrato de crédito con entidades bancarias.

Según establece el nuevo convenio, las aportaciones ya efectuadas por ADIF AV así como las que se compromete a efectuar serán reembolsadas por Valladolid Alta Velocidad con las plusvalías generadas en el proceso de enajenación de terrenos y según la prelación de cobros establecida en el Convenio suscrito, destinándose los primeros importes obtenidos a la cancelación de la deuda adquirida por la Sociedad con las tres EPEs adscritas al Ministerio de Fomento como consecuencia de la cancelación del crédito y de los contratos de cobertura que tenía suscritos Valladolid Alta Velocidad 2003, S.A.

Asimismo, ADIF, ADIF AV y Renfe Operadora con el objeto de garantizar la devolución de las cantidades aportadas para la cancelación del contrato de crédito y de los contratos de cobertura de tipos interés podrán reservarse expresamente el dominio de los terrenos liberados del uso ferroviario y que pudieran ser aportados a la Sociedad o constituir sobre los mismos una condición resolutoria explícita. En el caso de haber sido los terrenos liberados al uso ferroviario aportados a Valladolid Alta Velocidad 2003, S.A. se constituirá por la Sociedad una promesa de hipoteca mobiliaria, o si procediese, inmobiliaria a favor de las tres EPE sobre cualesquiera activos del Proyecto que consten en el balance de aquella, otorgándose a ADIF, ADIF AV y RENFE Operadora poder irrevocable para la constitución de hipoteca o prenda sobre activos por un valor equivalente al

Memoria de las Cuentas Anuales

31 de diciembre de 2018

importe total desembolsado para la cancelación de los contratos antes mencionados.

En relación a los préstamos concedidos por la Entidad a diversas sociedades participadas relacionados en los cuadros anteriores, adicionalmente a los deterioros de préstamos incluidos en el primer desglose, se han registrado en el epígrafe de Provisiones para riesgos y gastos (véase nota 10) aquellos importes que la Entidad estima tendría que desembolsar a futuro derivados de las comfort letters o cartas de compromiso asumidas por ADIF AV o bien por los préstamos concedidos por la Entidad a diversas sociedades y para los que existe una probabilidad de no recuperación en función de las estimaciones actuales de los flujos futuros de caja previstos por la Sociedad participada según se explica en las notas 2.c, 3.i y nota 23.

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 2018 y a 31 de diciembre de 2017:

Concepto	Miles de euros	
	31/12/2018	31/12/2017
Créditos a corto plazo a empresas del grupo y asociadas	28.230	28.840
Créditos por enajenación del inmovilizado.	-	274
Otros activos financieros	18.184	11.077
Deterioro de créditos	(20.160)	(13.664)
	26.254	26.527

El epígrafe de los créditos a corto plazo a empresas del grupo y asociadas corresponde a los préstamos concedidos a sus participadas a corto plazo, a valor nominal y muestra el siguiente detalle:

Concepto	Miles de euros	
	31/12/2018	31/12/2017
Palencia Alta Velocidad, S.A.	-	610
Alta Velocidad Alicante Nodo del Transporte, S.A.(AVANT)	26.254	26.254
León Alta Velocidad, 2003, S.A.	1.976	1.976
Total créditos a corto plazo a empresas del grupo y asociadas	28.230	28.840
Provisión por deterioro	(1.976)	(2.586))
	26.254	26.254

La Entidad concedió durante el ejercicio 2017 financiación a Alicante Alta Velocidad Nodo de Transporte, S.A. (AVANT) por valor de 26.435 miles de €, con el objetivo de que dicha Sociedad pudiera hacer frente a las obligaciones adquiridas frente a las entidades bancarias y otros acreedores.

Con fecha 27 de enero de 2017, la Entidad concedió un préstamo por 1.282 miles de euros para que la Sociedad hiciese frente a los intereses que adeudaba a un sindicato bancario en relación con la póliza de crédito sindicado que tenía suscrita.

Memoria de las Cuentas Anuales 31 de diciembre de 2018

Posteriormente, con fecha 20 de julio de 2017 el Consejo de Administración de ADIF adoptó una serie de acuerdos para dar viabilidad a la Sociedad en el marco del proceso de modificación del Convenio de 7 de mayo de 2003 firmado entre el Ministerio de Fomento, la Generalitat Valenciana, el Ayuntamiento de Valencia, GIF y RENFE para la remodelación de la red arterial ferroviaria de Alicante. Entre estos acuerdos cabe destacar los siguientes:

a) ADIF y ADIF Alta Velocidad se comprometían a abonar antes del 4 de agosto de 2017 a las entidades acreditantes la cantidad de 29.595 miles de euros a la que se comprometieron en función de las cartas de compromiso otorgadas para la concesión de la póliza de crédito sindicada, subrogándose en la posición del sindicato bancario frente a la Sociedad. De este importe un total de 5.919 miles de euros corresponden a ADIF y el resto, por un total de 23.676 miles de euros, a ADIF AV.

Estas cantidades fueron finalmente desembolsadas con fecha 31 de julio de 2017.

b) Adicionalmente, abonarían, antes del 31 de octubre de 2017, el importe restante para la cancelación de la deuda existente con el sindicato bancario por un total de 31.059 millones de euros, una vez se hubiese suscrito la citada modificación al Convenio de 2003, subrogándose ADIF y ADIF AV en la posición de las entidades bancarias frente a la Sociedad.

Asimismo, ADIF y ADIF AV recepcionarán una parte de las obras correspondientes al proyecto de acceso a Alicante ejecutado por la Sociedad, haciendo frente al activo recibido básicamente con la cancelación de las deudas societarias de AVANT. Las obras a recibir por ADIF AV ascienden a un total de 53.143 miles de euros y fueron registradas a 31 de diciembre de 2017 en el Balance de Situación de la Entidad.

No obstante, dado que aún no se ha suscrito la modificación del Convenio de 2003, cuya negociación y tramitación está en curso, con fecha 28 de diciembre de 2017 ADIF y ADIF Alta Velocidad concedieron un préstamo mercantil a AVANT por valor de 31.252 miles de euros, de los cuales 1.296 miles de euros corresponden a ADIF AV. Este préstamo está destinado a cancelar la deuda con el sindicato bancario por valor de 31.059 millones de euros y el resto, por valor de 193 miles de euros al pago a proveedores.

Finalmente, el 8 de agosto de 2017, ADIF AV desembolsó, en proporción a su participación en el capital de la Sociedad, 181 miles de euros para permitir a la Sociedad hacer frente a sus gastos operativos en los ejercicios 2017 y 2018.

(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) y excepto los saldos con Administraciones Públicas (véase nota 12), a 31 de diciembre de 2018 y a 31 de diciembre de 2017 es la siguiente:

Memoria de las Cuentas Anuales 31 de diciembre de 2018

31/12/2018 Miles de euros			
	Instrumentos de patrimonio	Créditos, derivados y otros	Total
Activos financieros no corrientes			
Préstamos y partidas a cobrar	-	1.413	1.413
Activos disponibles para la venta	2.166	-	2.166
Total activos financieros no corrientes	2.166	1.413	3.579
Activos financieros corrientes			
Préstamos y partidas a cobrar	14	233.054	233.068
Total activos financieros corrientes	14	233.054	233.068

31/12/2017 Miles de euros			
	Instrumentos de patrimonio	Créditos, derivados y otros	Total
Activos financieros no corrientes			
Préstamos y partidas a cobrar	-	1.482	1.482
Activos disponibles para la venta	2.026	-	2.026
Total activos financieros no corrientes	2.026	1.482	3.508
Activos financieros corrientes			
Préstamos y partidas a cobrar	35	259.774	259.809
Total activos financieros corrientes	35	259.774	259.809

Estos importes se desglosan en los epígrafes de balance siguientes, a 31 de diciembre de 2018 y a 31 de diciembre de 2017:

31/12/2018 Miles de euros			
	Instrumentos de patrimonio	Créditos, derivados y otros	Total
Activos financieros no corrientes			
Inversiones financieras no corrientes	2.166	873	3.039
Deudores comerciales no corrientes	-	540	540
Total activos financieros no corrientes	2.166	1.413	3.579
Activos financieros corrientes			
Inversiones financieras corrientes	14	-	14
Deudores comerciales y otras cuentas a cobrar corrientes	-	233.054	233.054
Total activos financieros corrientes	14	233.054	233.068

Memoria de las Cuentas Anuales 31 de diciembre de 2018

	31/12/2017 Miles de euros		
	Instrumentos de patrimonio	Créditos, derivados y otros	Total
Activos financieros no corrientes			
Inversiones financieras no corrientes	2.026	866	2.892
Deudores comerciales no corrientes		616	616
Total activos financieros no corrientes	2.026	1.482	3.508
Activos financieros corrientes			
Inversiones financieras corrientes	35	-	35
Deudores comerciales y otras cuentas a cobrar corrientes	-	259.774	259.774
Total activos financieros corrientes	35	259.774	259.809

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 2018 y a 31 de diciembre de 2017 es como sigue:

	Miles de euros			
	31/12/2018		31/12/2017	
	No corriente	Corriente	No corriente	Corriente
Instrumentos de patrimonio (véase Anexo II)	2.406	-	2.266	-
Desembolsos pendientes	(240)	-	(240)	-
Total instrumentos de patrimonio	2.166	-	2.026	-
Otros activos financieros (depósitos, fianzas y otros créditos)	873	14	866	35
	3.039	14	2.892	35

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.

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.

6.b) Deudores comerciales y otras cuentas a cobrar

El detalle de los deudores comerciales y otras cuentas a cobrar a 31 de diciembre de 2018 y a 31 de diciembre de ejercicio 2017 es como sigue:

Memoria de las Cuentas Anuales 31 de diciembre de 2018

	Miles de euros			
	31/12/2018		31/12/2017	
	No Corriente	Corriente	No Corriente	Corriente
Empresas del grupo y asociadas				
Deudores (nota 6.b.1))	-	596	-	5.701
Partes no vinculadas				
Clientes por ventas y prestación de servicios (nota 6.b.2))	-	100.888	-	103.055
Deudores varios (nota 6.b.3))	540	131.558	616	151.000
Personal	-	12	-	18
	540	233.054	616	259.774

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

El detalle de los saldos de estas cuentas del activo corriente del balance de situación al 31 de diciembre de 2018 y a 31 de diciembre de 2017 adjunto, es el siguiente:

	Miles de euros	
	31/12/2018	31/12/2017
	Corriente	Corriente
Alta Velocidad Alicante Nodo del Transporte, S.A.	-	798
Murcia Alta Velocidad S.A	505	45
Barcelona Sagrera Alta Velocitat, S.A.	91	
Valladolid Alta Velocidad 2003, S.A.	-	4.858
	596	5.701

6.b.2) Clientes por ventas y prestación de servicios

A 31 de diciembre de 2018 la cuenta Clientes por ventas y prestación de servicios incluye el saldo liquidado y pendiente de cobro en concepto de cánones ferroviarios por importe de 59.385 miles de euros y adicionalmente el importe devengado y pendiente de liquidar por valor de 41.500 miles de euros. También recoge por valor de 3 miles de euros los ingresos liquidados y pendientes de cobro por Tasas Ferroviarias.

A 31 de diciembre de 2017 la cuenta Clientes por ventas y prestación de servicios incluye el saldo liquidado y pendiente de cobro en concepto de cánones ferroviarios por importe de 57.421 miles de euros y adicionalmente el importe devengado y pendiente de liquidar por valor de 45.634 miles de euros.

6.b.3) Deudores varios

El detalle de la composición de este epígrafe del balance a 31 de diciembre de 2018 y a 31 de diciembre de 2017 es como sigue:

Memoria de las Cuentas Anuales 31 de diciembre de 2018

	Miles de euros	
	31/12/2018	31/12/2017
Convenios con operadores ferroviarios	62.693	46.786
Alquiler de fibra óptica	9.335	9.334
Derecho de cobro de ADIF-AV con ADIF	18.559	14.947
Por otros alquileres	4.125	6.857
Otros conceptos	7.214	4.848
Servicios prestados pendientes de facturar		
Convenios con operadores ferroviarios	20.644	20.363
Convenios con ADIF	18.583	56.913
Otros	(491)	(1.975)
Deterioro de valor de créditos comerciales	(9.104)	(7.073)
Total deudores varios	131.558	151.000

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

Los saldos a cobrar a ADIF a 31 de diciembre de 2018 y a 31 de diciembre de 2017 corresponden a los servicios prestados a ADIF hasta dicha fecha facturados y pendientes de facturar, con base en las adendas relacionadas en la nota 1.

El movimiento de las correcciones valorativas por deterioro de los saldos a cobrar a corto y largo plazo a 31 de diciembre de 2018 y a 31 de diciembre de 2017 es como sigue:

	Miles de euros			
	31/12/2018		31/12/2017	
	No corriente	Corriente	No corriente	Corriente
Saldos a 1 de enero	-	(7.073)	-	(2.209)
Provisiones, reversiones y/o aplicaciones en el ejercicio	-	(2.031)	-	(4.864)
Saldos a 31 de diciembre de 2018	-	(9.104)	-	(7.073)

(7) Efectivo y Otros Activos Líquidos Equivalentes

El detalle del efectivo y otros activos líquidos equivalentes a 31 de diciembre de 2018 y a 31 de diciembre de 2017 es el siguiente:

	Miles de euros	
	31/12/2018	31/12/2017
Caja y Bancos	150.325	267.225
Otros activos líquidos equivalentes	-	5
	150.325	267.230

Memoria de las Cuentas Anuales 31 de diciembre de 2018

(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

A 31 de diciembre de 2018 se ha percibido la totalidad del importe consignado en los Presupuestos Generales del Estado para el ejercicio 2018 y que ascendía a 311.574 miles de euros. (véase nota 1.c)

A 31 de diciembre de 2017 se produjeron variaciones en las aportaciones patrimoniales, al haberse percibido a la fecha un total de 229.100 miles de euros de los 246.700 miles de euros consignados en los Presupuestos Generales del Estado para el ejercicio 2017 a favor de ADIF-AV como aportaciones para la financiación de la red ferroviaria de su titularidad. La Entidad no espera percibir el importe restante con cargo al ejercicio 2017 debido a la ausencia de autorización por parte de la Secretaría de Estado de Presupuestos y Gastos del Ministerio de Hacienda y Función Pública.

Desde 2015 la Entidad ha procedido a delimitar, valorar y registrar contablemente aquellos terrenos que, siendo de su titularidad, no estaban registrados contablemente, básicamente por adquisiciones o expropiaciones muy antiguas, algunas de las cuales fueron efectuadas por las antiguas compañías que se integraron en la Red Nacional de los Ferrocarriles Españoles. Derivado de este proceso de actualización del inventario, la Entidad reconoció en su inmovilizado terrenos en el ejercicio 2016 por valor de 2.373 miles de euros que fueron contabilizados como aportaciones patrimoniales en dicho ejercicio.

8.b) Reservas

El movimiento del epígrafe de Reservas a 31 de diciembre de 2018 y a 31 de diciembre de 2017 se muestra a continuación:

31/12/2018 Miles de euros			
	Reservas por pérdidas y ganancias actuariales	Otras Reservas	Total
Saldo al 31 de diciembre de 2017	(289)	47.184	46.895
Reconocimiento de pérdidas y ganancias actuariales y otros ajustes	(7)	(8.557)	(8.564)
Saldo al 31 de diciembre de 2018	(296)	38.627	38.331

31/12/2017 Miles de euros			
	Reservas por pérdidas y ganancias actuariales	Otras Reservas	Total
Saldo al 31 de diciembre de 2016	(334)	42.405	42.071
Reconocimiento de pérdidas y ganancias actuariales y otros ajustes	45	4.779	4.824
Saldo al 31 de diciembre de 2017	(289)	47.184	46.895

Memoria de las Cuentas Anuales 31 de diciembre de 2018

8.c) Aplicación del resultado del ejercicio

La Dirección de la Entidad propuso la aplicación de la pérdida del ejercicio 2017, por importe de 199.997 miles de euros, al epígrafe de "Resultados de ejercicios anteriores" del capítulo de Fondos Propios.

Con fecha 23 de marzo de 2018 el Consejo de Administración de ADIF AV ha aprobado la propuesta de la Dirección de la Entidad citada anteriormente.

La Dirección de la Entidad propone la aplicación de la pérdida del ejercicio 2018 por valor de 223.410 miles de euros, al epígrafe de "Resultados de ejercicios anteriores" del capítulo de Fondos Propios.

8.d) Ajustes por cambios de valor

Los importes reconocidos en el patrimonio neto durante el ejercicio 2018 y el ejercicio 2017 así como los importes que se han imputado como gasto financiero en las cuentas de pérdidas y ganancias traspasados desde el patrimonio neto en dichos ejercicios, se recogen en el Estado de Ingresos y Gastos Reconocidos que forma parte del Estado de Cambios en el Patrimonio Neto de cada año.

Los movimientos en 2018 y 2017 reflejan las variaciones de Valor Razonable de los Derivados contratado por la Entidad. Debido a las oscilaciones de los tipos de interés de referencia, reflejan una pérdida en el valor (véase nota 11.a.2).

(9) Subvenciones, Donaciones y Legados

El saldo de este capítulo del balance de situación adjunto a 31 de diciembre de 2018 y a 31 de diciembre de 2017 recoge las subvenciones de capital no reintegrables pendientes de imputar a resultados.

El movimiento registrado a 31 de diciembre de 2018 y a 31 de diciembre 2017 se detalla en los cuadros adjuntos:

	31/12/2018 Miles de euros					
	Fondos de Cohesión	Fondos FEDER	Fondos RTE-T	Subvenciones entrega obras Estado ⁽¹⁾	Otras Subvenciones	Total subvenciones de capital
Saldos a 31 de diciembre de 2017	4.879.759	2.927.088	304.405	2.162.333	269.164	10.542.749
Altas del ejercicio	-	42.485	25.894	240.445	650	309.474
<i>Fondos europeos devengados en el ejercicio</i>	-	42.485	25.894	-	-	68.379
<i>Actuaciones recibidas SEITSA(nota 4)</i>	-	-	-	7.481	-	7.481
<i>Acuerdo Consejo Ministros traspaso (nota 1.c)</i>	-	-	-	232.964	-	232.964
<i>Otras subvenciones de capital</i>	-	-	-	-	650	650
Bajas	(82.886)	(17.563)	-	-	-	(100.449)
Efecto impositivo por las subvenciones de capital devengadas en el ejercicio (nota 12)	20.722	(6.231)	(6.474)	(60.111)	(163)	(52.257)
Imputación a resultados del ejercicio de subvenciones de capital neto de efecto impositivo (nota 17)	(34.387)	(21.705)	(2.202)	(19.496)	(2.710)	(80.500)
Saldos a 31 de diciembre de 2018	4.783.208	2.924.074	321.623	2.323.171	266.941	10.619.017

⁽¹⁾ RD ley 22/2012 y RD-ley 4/2013

Memoria de las Cuentas Anuales 31 de diciembre de 2018

	31/12/2017 Miles de euros					
	Fondos de Cohesión	Fondos FEDER	Fondos RTE-T	Subvenciones entrega obras Estado ⁽¹⁾	Otras Subvenciones	Total subvenciones de capital
Saldos a 31 de diciembre de 2016	4.913.155	2.926.330	280.270	2.111.503	273.474	10.504.732
Altas del ejercicio	-	32.195	34.352	124.374	1.248	192.169
<i>Fondos europeos devengados en el ejercicio</i>	-	32.195	34.352	-	-	66.547
<i>Actuaciones recibidas SEITTSA(nota 4)</i>	-	-	-	76.482	-	76.482
<i>Acuerdo Consejo Ministros traspaso tramo León - La Robla (nota 1.c)</i>	-	-	-	47.892	-	47.892
<i>Otras subvenciones de capital</i>	-	-	-	-	1.248	1.248
Bajas	-	(4.381)	(669)	(35.548)	(601)	(41.199)
<i>Ajuste valor terrenos delimitados, entrega gratuita AGE (nota 4)</i>	-	-	-	(35.548)	-	(35.548)
Efecto impositivo por las subvenciones de capital devengadas en el ejercicio (nota 12)	-	(6.954)	(8.421)	(22.208)	(162)	(37.745)
Imputación a resultados del ejercicio de subvenciones de capital neto de efecto impositivo (nota 17)	(33.380)	(20.065)	(1.129)	(15.219)	(5.277)	(75.070)
Ajustes Subvención - Impuesto diferido	(16)	(37)	2	(569)	482	(138)
Saldos a 31 de diciembre de 2017	4.879.759	2.927.088	304.405	2.162.333	269.164	10.542.749

⁽¹⁾ RD ley 22/2012 y RD-ley 4/2013

Las subvenciones por entregas de obras del Estado recogen el valor de las obras y de los terrenos recibidos sin contraprestación del Ministerio de Fomento y SEITTSA, en virtud del Real Decreto-ley 4/2013 de 22 de febrero y del Convenio de refundición de 25 de agosto de 2015 minoradas cuando proceda, por la depreciación sufrida por los bienes recibidos. (Véase notas 3.b, 3.g y 4).

9.a) Fondos de Cohesión

La situación de los Fondos de Cohesión a 31 de diciembre de 2018 y a 31 de diciembre de 2017 sin considerar el efecto impositivo se refleja a continuación:

	31/12/2018 Miles de euros			
TRAMO	AYUDAS CONCEDIDAS	SUBVENCIONES DEVENGADAS	DEUDAS TRANSFORMABLES EN SUBVENCIONES (nota 11.b)	COBROS RECIBIDOS
L.A.V. Madrid-Barcelona-Frontera francesa	3.342.953	3.342.953	-	3.342.953
Madrid-Lérida	2.112.357	2.112.357	-	2.112.357
Lérida-Martorell	790.698	790.698	-	790.698
Martorell-Barcelona	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	573.450	573.450	-	573.450
Fondos Cohesión 2007-2013	1.414.342	1.390.319	-	1.399.537
TOTAL	6.884.415	6.860.392	-	6.869.610

Memoria de las Cuentas Anuales
31 de diciembre de 2018

31/12/2017 Miles de euros

TRAMO	AYUDAS CONCEDIDAS	SUBVENCIONES DEVENGADAS	DEUDAS TRANSFORMABLES EN SUBVENCIONES (nota 11.b)	COBROS RECIBIDOS
L.A.V. Madrid-Barcelona-Frontera francesa	3.342.953	3.342.953	-	3.342.953
Madrid-Lérida	2.112.357	2.112.357	-	2.112.357
Lérida-Martorell	790.698	790.698	-	790.698
Martorell-Barcelona	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	573.450	573.450	-	573.450
Fondos Cohesión 2007-2013	1.473.204	1.473.204	-	1.399.537
TOTAL	6.943.277	6.943.277	-	6.869.610

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

La situación de los Fondos Europeos de Desarrollo Regional a 31 de diciembre de 2018 y a 31 de diciembre de 2017 sin considerar el efecto impositivo e incluyendo los importes devengados por deudas transformables en subvenciones, se detalla a continuación:

31/12/2018 Miles de euros

PROGRAMA OPERATIVO	GRAN PROYECTO	AYUDA CONCEDIDA	SUBVENCIONES DEVENGADAS	DEUDAS TRANSFORMABLES EN SUBVENCIONES (nota 11.b)	COBROS RECIBIDOS
ANDALUCIA	Córdoba - Málaga	883.614	883.614	-	883.614
CASTILLA Y LEÓN	Segovia - Valladolid	193.256	193.256	-	193.256
MURCIA	Acceso Murcia	28.412	28.412	-	28.412
CASTILLA LA MANCHA	Acceso Toledo	67.127	67.127	-	67.127
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	-	107.872
FEDER 2007-2013		2.264.456	2.256.428	-	2.256.399
FEDER 2014-2020		194.997	74.681	147.422	179.618
TOTAL		4.123.132	3.994.788	147.422	4.099.695

Memoria de las Cuentas Anuales 31 de diciembre de 2018

31/12/2017 Miles de euros

PROGRAMA OPERATIVO	GRAN PROYECTO	AYUDA CONCEDIDA	SUBVENCIONES DEVENGADAS	DEUDAS TRANSFORMABLES EN SUBVENCIONES (nota 11.b)	COBROS RECIBIDOS
ANDALUCIA	Córdoba - Málaga	883.614	883.614	-	883.614
CASTILLA Y LEÓN	Segovia - Valladolid	193.256	193.256	-	193.256
MURCIA	Acceso Murcia	28.412	28.412	-	28.412
CASTILLA LA MANCHA	Acceso Toledo	67.127	67.127	-	67.127
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	-	107.872
FEDER 2007-2013		2.276.556	2.273.676	-	2.175.944
FEDER 2014-2020		32.695	32.196	43.676	43.676
TOTAL		3.972.930	3.969.551	43.676	3.883.298

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 2018 y a 31 de diciembre de 2017 de los fondos RTE, sin considerar el efecto impositivo e incluyendo los importes devengados por deudas transformables en subvenciones, es la siguiente:

31/12/2018 Miles de euros

TRAMO	AYUDAS CONCEDIDAS	SUBVENCIONES DEVENGADAS	DEUDAS TRANSFORMABLES EN SUBVENCIONES (nota 11.b)	COBROS RECIBIDOS
L.A.V. Madrid-Barcelona-Frontera francesa	80.694	80.694	-	80.694
L.A.V. Madrid-Valladolid	20.603	20.603	-	20.603
L.A.V. Madrid-Levante	62.181	62.181	-	58.880
Nuevo Acceso Ferroviario a Asturias	3.191	3.191	-	3.191
L.A.V. Vitoria-Bilbao-San Sebastián y Valladolid-Burgos-Vitoria	372.689	131.015	18.439	149.454
L.A.V. Madrid-Extremadura	35.881	35.881	-	35.881
L.A.V. Bobadilla-Granada	2.174	2.174	-	2.174
Corredor Mediterráneo	110.388	100.924	-	91.383
Otros A.V.	6.539	4.754	164	3.617
TOTAL	694.340	441.417	18.603	445.877

Memoria de las Cuentas Anuales
31 de diciembre de 2018

31/12/2017 Miles de euros

TRAMO	AYUDAS CONCEDIDAS	SUBVENCIONES DEVENGADAS	DEUDAS TRANSFORMABLES EN SUBVENCIONES (nota 11.b)	COBROS RECIBIDOS
L.A.V. Madrid-Barcelona-Frontera francesa	80.694	80.694	-	80.694
L.A.V. Madrid-Valladolid	20.603	20.603	-	20.603
L.A.V. Madrid-Levante	62.181	62.181	-	55.985
Nuevo Acceso Ferroviario a Asturias	3.191	3.191	-	3.191
L.A.V. Vitoria-Bilbao-San Sebastián y Valladolid-Burgos-Vitoria	344.620	120.860	19.947	142.966
L.A.V. Madrid-Extremadura	35.881	35.881	-	49.279
L.A.V. Bobadilla-Granada	2.174	2.174	-	2.174
Corredor Mediterráneo	110.388	86.564	-	75.747
Otros A.V.	6.539	3.268	215	3.328
TOTAL	666.271	415.416	20.162	433.967

Según establece la legislación comunitaria, dentro de las condiciones establecidas para su concesión, los Grandes Proyectos de obras cofinanciados por el Fondo de Cohesión y por el FEDER en el periodo 2007-2013 deben ser funcionales a 31 de marzo de 2019. Para ello será necesario disponer de Acta de Recepción, Certificado de Disponibilidad de la Infraestructura o documento equivalente de todos los expedientes de obras incluidos en el Gran Proyecto. En noviembre de 2018 la Comisión Europea manifestó por primera vez al Ministerio de Hacienda su disposición a aplicar un criterio de proporcionalidad en caso de que los Grandes Proyectos no sean funcionales en su totalidad. De esta manera, la minoración del devengo de ayudas se realizaría sobre la base de aquellos expedientes de obras (y sus asistencias técnicas asociadas) para los que no se dispone de la documentación requerida. Este criterio ha sido trasladado posteriormente a la entidad en reuniones tripartitas con la Comisión y el Ministerio de Hacienda.

Desde la Entidad se han tomado diversas medidas para poder cumplir con dicho objetivo entre las que se encuentran la reprogramación de los trabajos y el seguimiento exhaustivo de las actuaciones pendiente de ejecutar.

Se espera que 31 de marzo de 2019 todos los Grandes Proyectos cumplan los requisitos exigidos por la Comisión Europea, no obstante, podría existir algún ligero retraso en una obra en Galicia y en otra en Pajares, lo que obligaría, en su caso, a reintegrar ayudas por importe de 30.005 miles de euros, dicho importe se ha registrado como un pasivo a corto plazo (Véase nota 11.b).

(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 2018 y a 31 de diciembre de 2017 es el siguiente:

Memoria de las Cuentas Anuales

31 de diciembre de 2018

	Miles de euros			
	31/12/2018		31/12/2017	
	No corriente	Corriente	No corriente	Corriente
Obligaciones por prestaciones al personal	785	522	752	484
-Planes de prestación definida	785	7	752	35
<i>Premio de permanencia</i>	137	7	166	34
<i>Fondos para viajes de ocio del personal pasivo</i>	648	-	586	1
-Otras obligaciones por prestaciones al personal	-	515	-	449
Otras provisiones	816.596	105.591	682.462	63.981
Provisiones para litigios	684.802	-	546.965	-
Provisiones por el 1,5% cultural	-	32.701	-	-
Otros conceptos (nota 10.b.3 y nota 23)	131.794	72.890	135.497	63.981
	817.381	106.113	683.214	64.465

El movimiento del capítulo "Provisiones para riesgos y gastos del pasivo no corriente" a 31 de diciembre de 2018 y a 31 de diciembre de 2017 se muestra en los cuadros adjuntos:

	31/12/2018 Miles de euros				
	Provisiones para riesgos y gastos a largo plazo				
	Premios de permanencia	Fondos para viajes de ocio del personal pasivo	Provisión para litigios	Otros conceptos	TOTAL
Saldos a 01/01/2018	166	586	546.965	135.497	683.214
Dotaciones del ejercicio reconocidas en resultados	11	51	645	(3.703)	(2.996)
Dotaciones del ejercicio reconocidas en inversiones	-	-	181.829	-	181.829
Efecto financiero del descuento	2	9	-	-	11
Pagos del ejercicio	-	-	(43.235)	-	(43.235)
Traspasos a c/p	(47)	-	(617)	-	(664)
Imputación a resultados del ejercicio (Excesos)	5	2	-	-	7
Otros movimientos	-	-	(785)	-	(785)
Saldos a 31/12/2018	137	648	684.802	131.794	817.381

Memoria de las Cuentas Anuales

31 de diciembre de 2018

31/12/2017 Miles de euros

	Provisiones para riesgos y gastos a largo plazo					
	Premios de permanencia	Fondos para viajes de ocio del personal pasivo	Provisión de riesgo medioambiental	Provisión para litigios	Otros conceptos	TOTAL
Saldos a 01/01/2017	185	569	2.013	320.358	153.937	477.062
Dotaciones del ejercicio reconocidas en resultados	(13)	50	-	1.274	(18.440)	(17.129)
Dotaciones del ejercicio reconocidas en inversiones	-	-	-	267.712	-	267.712
Efecto financiero del descuento	2	7	-	(3.110)	-	(3.101)
Pagos del ejercicio	-	-	-	(31.085)	-	(31.085)
Trasposos a c/p	(2)	(1)	-	(863)	-	(866)
Imputación a resultados del ejercicio (Excesos)	-	-	227	(7.321)	-	(7.094)
Otros movimientos	(6)	(39)	(2.240)	-	-	(2.285)
Saldos a 31/12/2017	166	586	-	546.965	135.497	683.214

10.a) Provisiones para riesgos y gastos con el personal

10.a.1) Premio de permanencia

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 5 de mayo de 2016 que le es aplicable. El importe registrado a 31 de diciembre de 2018 asciende a 144 miles de euros, de los cuales un total de 137 miles de euros se presentan en el capítulo "Provisiones para riesgos y gastos a largo plazo" y 7 miles de euros en el de "Provisiones para riesgos y gastos a corto plazo".

El valor del fondo a 31 de diciembre de 2018, se ha determinado mediante un estudio actuarial elaborado según el método de capitalización individual utilizando los siguientes parámetros técnicos: tipo de interés anual 1,137%, tasa de crecimiento anual del 2,3% y la tabla de permanencia en ADIF basada en la tabla actuarial PERM/F-2000.

10.a.2) Fondo para compromisos futuros por viajes de ocio del personal

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 2018 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 648 miles de euros, de los cuales un total de 647 miles de euros se presentan en el capítulo "Provisiones para riesgos y gastos a largo plazo" y 1 miles de euros en el de "Provisiones para riesgos y gastos a corto 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

Memoria de las Cuentas Anuales

31 de diciembre de 2018

beneficiarios. Asimismo, el 8 de noviembre de 2006, con efectos retroactivos 1 de enero de 2005, 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 2018 mediante un estudio actuarial que utiliza los siguientes parámetros técnicos:

- Una subida media de tarifas del 2% para el ejercicio 2018 y siguientes.
- Un interés técnico del 1,435% para el personal pasivo y 1,4432% para el personal activo anual.
- La tabla actuarial PERM/F 2000.
- La edad de jubilación se prevé a los 65 años.

10.b) Otras provisiones para riesgos y gastos

10.b.1) Provisiones para litigios a largo plazo.

Se incluyen en el apartado "provisiones para litigios" los riesgos estimados por la Entidad derivados de litigios laborales y con terceros. La Entidad considera probable que dichos litigios supongan una salida de recursos futuros. A 31 de diciembre de 2018 y a 31 de diciembre de 2017, ADIF A.V. tiene registrado el valor actual de la mejor estimación de los costes futuros correspondientes a dichos litigios por un total de 684.802 miles de euros y de 546.965 miles de euros respectivamente

A continuación se muestra un detalle por conceptos de dichas estimaciones:

Concepto	Miles de euros	
	31/12/2018	31/12/2017
Riesgos por litigios en obras de inversión instados por contratistas	656.867	504.410
Riesgos por litigios en inversiones en terrenos instados por expropiados	24.381	38.244
Otros riesgos	3.554	4.311
	684.802	546.965

Los importes relativos a litigios instados por empresas constructoras por la ejecución de contratos de obra, se han dotado con cargo a la rúbrica de inmovilizado material del Balance de Situación y tienen su origen, básicamente, en reclamaciones por diferencias en mediciones y en la determinación de las revisiones de precios, así como por posibles sobrecostes provocados por paralizaciones y ampliaciones del plazo de ejecución de las obras. Asimismo también se ha registrado con cargo a la rúbrica de Inmovilizado material las reclamaciones cursadas como consecuencia de expropiaciones de terrenos. El resto de los importes reflejados en el cuadro

Memoria de las Cuentas Anuales 31 de diciembre de 2018

anterior, se reconocieron en el ejercicio correspondiente con cargo a la cuenta de pérdidas y ganancias, de acuerdo con su naturaleza.

Adicionalmente, la Entidad a 31 de diciembre de 2018 se encuentra inmersa en una serie de litigios relacionados principalmente con reclamaciones por responsabilidad patrimonial y expropiaciones, cuyo riesgo máximo se estima por la Entidad con la mejor información disponible en 129.958 miles de euros, que se espera concluyan próximamente y para los cuales considera que no es probable una salida de recursos, por lo que ADIF AV no ha provisionado contablemente ningún importe. Al cierre del ejercicio 2017, el riesgo máximo estimado por la Entidad por este mismo concepto ascendía a 164.025 miles de euros.

Por otra parte a 31 de diciembre de 2018 ADIF-AV actúa como reclamante en un proceso judicial por desviación de fondos mediante la presunta alteración de los precios de diversos proyectos de reposición de infraestructuras hidráulicas afectadas por la ejecución de una línea de alta velocidad. La Entidad está personada como acusación particular por resultar perjudicada del desvío de fondos y sobrecostes y estima que la cuantía a reclamar podría ascender a 35.000 miles de euros. La Entidad consideró esta reclamación como un activo financiero que fue deteriorado íntegramente en el ejercicio 2016 con cargo al epígrafe de "Deterioro y resultado por enajenaciones de instrumentos financieros" de la cuenta de resultados adjunta.

La Entidad, adicionalmente actúa como reclamante al cierre de estas cuentas anuales en un proceso judicial contra uno de los contratistas de obras y servicios vinculados a instalaciones de la infraestructura ferroviaria titularidad de ADIF-AV con motivo de una discrepancia en la interpretación de la cláusula relativa a la cuantificación de la revisión de precios. El importe reclamado por la Entidad asciende a 24.727 miles de euros y considera que el resultado de este litigio no afectará significativamente al patrimonio neto de la Entidad.

Cabe destacar también los procedimientos judiciales interpuestos por la Entidad en diversos expedientes de ejecución de obras en el entorno de La Sagrera (Barcelona) por presunto abono de sobrecostes no justificados. La Entidad ha realizado diversas auditorías externas de obras para poder evaluar el perjuicio que, a fecha de cierre de estas cuentas anuales según la mejor información disponible se encuentra valorado en un importe máximo de 23 millones de euros por un expediente y 18 millones en otro caso. Ambos procesos se encuentran en fase de prueba por lo que la cuantía del perjuicio no está fijada en Sentencia. Ambos importes fueron registrados como inversiones de ADIF AV. En la medida en la en uno de los expedientes el adjudicatario se encuentra inmerso en concurso de acreedores, la Entidad ha decidido deteriorar el activo contingente valorado con la mejor estimación disponible en 23 millones de euros contra el epígrafe "Deterioro y resultados por enajenaciones de instrumentos financieros".

Memoria de las Cuentas Anuales 31 de diciembre de 2018

10.b.2) Provisión por el 1.5% cultural

El epígrafe "Provisiones para riesgos y gastos a corto plazo" recoge, en su caso, la provisión por el importe pendiente de pago para la aportación al Patrimonio Histórico Español, regulada por la Ley 16/1985, el R.D. 111/1986 y la Instrucción número 43 de la Subsecretaría de Fomento de fecha 16 de mayo de 2014. A 31 de diciembre de 2018 el saldo es 32.701 miles de euros.

10.b.3) Otros conceptos

En el epígrafe "Otros conceptos" recogido en el apartado de provisiones para riesgos y gastos del pasivo no corriente se incluye a 31 de diciembre de 2018 y a 31 de diciembre de 2017 una provisión por importe de 131.794 miles de euros y de 135.497 miles de euros respectivamente correspondiente a la mejor estimación del riesgo asumido con determinadas sociedades de integración del ferrocarril como consecuencia de los préstamos concedidos o las cartas de compromiso o comfort letter suscritas en su día por la Entidad en la medida en que la sociedad participada no sea capaz de generar recursos suficientes para devolver sus préstamos bancarios o las aportaciones de los socios. En la nota 23 se adjunta un detalle del citado importe desglosándolo por cada una de las sociedades afectadas.

Adicionalmente, la Entidad incluye en el epígrafe de provisiones para riesgos y gastos del pasivo corriente, bajo el apartado "Otros conceptos" una provisión por el valor estimado de los intereses de demora en el pago de certificaciones de obras y expropiaciones, en algunos casos reclamados judicialmente, cuyo importe a 31 de diciembre de 2018 ascendía a 66.431 miles de euros y que al cierre del ejercicio 2017 ascendió a 59.492 miles de euros.

(11) Pasivos Financieros

La composición de los pasivos financieros clasificados por categorías a 31 de diciembre de 2018 y a 31 de diciembre de 2017 se muestra en los cuadros adjuntos:

	31/12/2018 Miles de euros			
	Deudas con entidades de crédito	Obligaciones	Otros pasivos financieros y derivados	Total
Pasivos financieros no corrientes				
Deudas a largo plazo	10.536.584	4.383.814	320.220	15.240.618
Deudas con empresas del grupo y asociadas	-	-	53.911	53.911
Total pasivos financieros no corrientes	10.536.584	4.383.814	374.131	15.294.529
Pasivos financieros corrientes				
Deudas a corto plazo	615.840	51.852	346.237	1.013.929
Deudas con empresas del grupo y asociadas	-	-	15.394	15.394
Acreedores comerciales y otras cuentas a pagar	-	-	167.602	167.602
Total pasivos financieros corrientes	615.840	51.852	529.233	1.196.925

Memoria de las Cuentas Anuales

31 de diciembre de 2018

	31/12/2017 Miles de euros			
	Deudas con entidades de crédito	Obligaciones	Otros pasivos financieros y derivados	Total
Pasivos financieros no corrientes				
Deudas a largo plazo	10.926.672	3.788.425	223.625	14.938.722
Total pasivos financieros no corrientes	10.926.672	3.788.425	223.625	14.938.722
Pasivos financieros corrientes				
Deudas a corto plazo	455.160	47.524	399.875	902.559
Deudas con empresas del grupo y asociadas	-	-	16.821	16.821
Acreedores comerciales y otras cuentas a pagar	-	-	181.325	181.325
Total pasivos financieros corrientes	455.160	47.524	598.021	1.100.705

11.a) Deudas con entidades de crédito, obligaciones y otros valores negociables

11.a.1) Deudas con entidades de crédito y obligaciones

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

Además cabe reseñar las emisiones de Obligaciones realizadas por la Entidad desde finales del mes de mayo de 2014 hasta la actualidad.

El detalle de las deudas financieras de ADIF-AV con entidades de crédito y obligacionistas a corto y largo plazo a 31 de diciembre de 2018 y 31 de diciembre de 2017 se muestra en el cuadro adjunto:

Memoria de las Cuentas Anuales
31 de diciembre de 2018

	Interés	31/12/2018 Miles de euros	
		Vencimiento	
		A corto plazo	A largo plazo
Préstamos en euros (BEI)	0% a 4,415%	304.405	9.841.209
Intereses devengados pendientes de vencimiento		83.767	-
Total deudas con entidades de crédito (BEI)		388.172	9.841.209
Préstamos en euros (otras entidades)	0,531% a 3,795%	225.683	695.375
Intereses devengados pendientes de vencimiento		1.985	-
Otras deudas con entidades de crédito por derivados		63	5.429
Total deudas con entidades de crédito (otras entidades)		227.731	700.804
Obligaciones en euros	0,8% a 3,5%	217	4.383.814
Intereses devengados pendientes de vencimiento de obligaciones		51.635	-
Total Obligaciones y Bonos Verdes		51.852	4.383.814
Total deudas con entidades de crédito, obligaciones y otros valores negociables a 31 de diciembre de 2018		667.755	14.925.827

	Interés	31/12/2017 Miles de euros	
		Vencimiento	
		A corto plazo	A largo plazo
Préstamos en euros (BEI)	0% a 4,415%	185.174	10.005.614
Intereses devengados pendientes de vencimiento		84.855	-
Total deudas con entidades de crédito (BEI)		270.029	10.005.614
Préstamos en euros (otras entidades)	0,521% a 3,795%	182.827	921.058
Intereses devengados pendientes de vencimiento		2.304	-
Otras deudas con entidades de crédito por derivados		46	-
Total deudas con entidades de crédito (otras entidades)		185.177	921.058
Obligaciones en euros	1,875% a 3,5%	-	3.788.425
Intereses devengados pendientes de vencimiento de obligaciones		47.524	-
Total Obligaciones y Bonos Verdes		47.524	3.788.425
Total deudas con entidades de crédito, obligaciones y otros valores negociables a 31 de diciembre de 2017		502.730	14.715.097

La amortización financiera de las deudas a largo plazo, valoradas, en su caso, al tipo de cambio de cierre a 31 de diciembre de 2018 y a 31 de diciembre de 2017 y a coste amortizado, tienen el siguiente detalle por años de vencimiento:

Memoria de las Cuentas Anuales

31 de diciembre de 2018

Ejercicio de vencimiento	Miles de euros	
	31/12/2018	31/12/2017
2018	-	368.001
2019	530.305	530.089
2020	593.523	593.307
2021	625.212	624.996
2022	1.794.931	1.808.297
2023	1.097.460	1.099.412
2024	1.451.676	1.447.466
2025	1.445.235	1.439.169
2026	1.051.322	445.235
2027	451.322	445.235
2028	451.322	445.235
Años posteriores	5.958.395	5.836.656
	15.450.703	15.083.098

El tipo de interés medio con entidades financieras del pasivo de ADIF-AV a 31 de diciembre de 2018 y 31 de diciembre de 2017 es del 1,88% anual y 1,91% anual respectivamente.

A 31 de diciembre de 2018 y a 31 de diciembre de 2017, el límite de las líneas de crédito que ADIF AV tenía concedidas por entidades financieras, ascendía a un importe total de 385.000 miles de euros y de 480.000 miles de euros respectivamente. A 31 de diciembre de 2018 y a 31 de diciembre de 2017 no se encontraba dispuesto ningún importe de la línea de crédito. El vencimiento de las pólizas de crédito es a corto plazo con renovación tácita anual para ciertas pólizas con un límite establecido de renovaciones.

11. a. 2). Derivados

El detalle de los instrumentos financieros derivados a 31 de diciembre de 2018 y 31 de diciembre de 2017 es como sigue:

	31/12/2018 Cifras en miles de euros				
	Activo		Pasivo		Patrimonio Neto
	No Corriente Efecto impositivo	Corriente	No Corriente Pasivo financiero	Corriente	
Cobertura flujos de efectivo de tipo de interés	1.357	-	(5.429)	-	(4.072)
Cobros/pagos swap cobertura de tipos de interés	-	-	-	(63)	-

Memoria de las Cuentas Anuales 31 de diciembre de 2018

	31/12/2017 Cifras en miles de euros				
	Activo		Pasivo		
	No Corriente Efecto impositivo	Corriente	No Corriente Pasivo financiero	Corriente	Patrimonio Neto
Cobertura flujos de efectivo de tipo de interés	1.523	-	(6.090)	-	(4.567)
Cobros/pagos swap cobertura de tipos de interés	-	-	-	(46)	-

Permutas de tipo de interés

La Entidad utiliza permutas financieras sobre tipos de interés para gestionar su exposición a fluctuaciones de tipo de interés sobre un préstamo bancario con un nominal total de 441,68 millones de euros a 31 de diciembre de 2018 y un préstamo bancario con un nominal total de 552,11 millones de euros a 31 de diciembre de 2017.

Los pasivos por derivados a 31 de diciembre de 2018 recogen, por un lado, el valor razonable de un contrato de permuta financiera de tipos de interés (IRS) firmado en marzo de 2015 con vencimiento en 2022 siendo el tipo fijo establecido el 1,275% a pagar por la Entidad y un tipo variable del Euribor a 3 meses a pagar por la entidad financiera con un importe nominal de 441,68 millones de euros.

Al cierre del ejercicio 2017, los pasivos por derivados recogían, por un lado, el valor razonable de un contrato de permuta financiera de tipos de interés (IRS) firmado en marzo de un contrato de permuta financiera de tipos de interés (IRS) firmado en marzo de 2015 con vencimiento en 2022 siendo el tipo fijo establecido el 1,275% a pagar por la Entidad y un tipo variable del Euribor a 3 meses a pagar por la entidad financiera con un importe nominal de 552,11 millones de euros.

El valor razonable de las permutas financieras se basa en los valores de mercado de instrumentos financieros derivados equivalentes en la fecha de las cuentas anuales. Esta permuta financiera sobre tipos de interés es eficaz como cobertura de flujos de efectivo, por lo que las variaciones en el valor razonable del mismo se reconocen directamente en el Patrimonio Neto al 31 de diciembre de 2018 y a 31 de diciembre de 2017.

11.b) Otros pasivos financieros

El detalle de "Otros pasivos financieros" a 31 de diciembre de 2018 y a 31 de diciembre de 2017 es como sigue:

Memoria de las Cuentas Anuales 31 de diciembre de 2018

	Miles de euros			
	31/12/2018		31/12/2017	
	No corriente	Corriente	No corriente	Corriente
Deudas transformables en subvenciones	222.359	-	114.961	-
Proveedores de inmovilizado	87.474	296.903	97.645	383.990
Ayudas Europeas a reintegrar (nota 9)	-	49.271	-	15.839
Depósitos y fianzas	4.958	-	4.929	-
	314.791	346.174	217.535	399.829

11.b.1) Deudas transformables en subvenciones

A 31 de diciembre de 2018 y a 31 de diciembre 2017 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 de 2018 y a 31 de diciembre de 2017, en miles de euros:

	Miles de euros	
	31/12/2018	31/12/2017
Fondos europeos		
FEDER	147.422	43.676
RTE-T	18.603	20.162
Otros		
Mº de Fomento (Adenda 21/12/2009 Barcelona Sagrera (nota 1(c)))	48.290	48.290
Otras subvenciones	8.044	2.833
	222.359	114.961

11.b.2) Proveedores de inmovilizado

A 31 de diciembre de 2018, la cuenta de proveedores de inmovilizado a largo plazo, presenta un saldo de 87.474 miles de euros, de los que 46.629 miles de euros corresponden a la ejecución de una obra en la línea Madrid-Castilla La Mancha-Comunidad Valenciana-Región de Murcia y 27.333 miles de euros a la ejecución de obras en el tramo Olmedo-Ourense, bajo la fórmula de colaboración público privada; también incluye un importe de 13.512 miles de euros por el valor actualizado neto de las facturas a pagar a Renfe Operadora con vencimiento a largo plazo resultado de la adquisición a ésta de los derechos de uso de espacios de ADIF AV que poseía desde la Segregación de Renfe en 2005 (véase nota 4).

A 31 de diciembre de 2017, la cuenta de proveedores de inmovilizado a largo plazo, presenta un saldo de 97.645 miles de euros, de los que 51.440 miles de euros corresponden a la ejecución de una obra en la línea Madrid-Castilla La Mancha-Comunidad Valenciana-Región de Murcia y 30.696 miles de euros a la ejecución de obras en el tramo Olmedo-Ourense, bajo la fórmula de colaboración público privada; también incluye un importe de 15.509 miles de

Memoria de las Cuentas Anuales 31 de diciembre de 2018

euros por el valor actualizado neto de las facturas a pagar a Renfe Operadora con vencimiento a largo plazo resultado de la adquisición a ésta de los derechos de uso de espacios de ADIF AV que poseía desde la Segregación de Renfe en 2005 (véase nota 4).

Asimismo, el saldo a 31 de diciembre de 2018 y a 31 de diciembre de 2017 de la cuenta de proveedores de inmovilizado a corto plazo recoge la deuda por obras en activos propios y expropiaciones por importe de 66.477 miles de euros y 99.393 miles de euros respectivamente, y el importe de las facturas de proveedores de inmovilizado pendientes de recibir por un total de 230.426 miles de euros a 31 de diciembre de 2018 y 284.597 miles de euros a 31 de diciembre de 2017.

11.c) Deudas con empresas del grupo y asociadas

El detalle del saldo de estas cuentas del pasivo corriente y no corriente del balance de situación al 31 de diciembre de 2018 y a 31 de diciembre de 2017 adjunto, es el siguiente:

	Miles de euros			
	31/12/2018		31/12/2017	
	Proveedores de inmovilizado, empresas del grupo y asociadas	Proveedores y acreedores, y empresas del grupo y asociadas	Proveedores de inmovilizado, empresas del grupo y asociadas	Proveedores y acreedores, y empresas del grupo y asociadas
<u>Pasivo no corriente</u>				
Valladolid Alta Velocidad	53.911	-	-	-
	53.911	-	-	-
<u>Pasivo corriente</u>				
Ingeniería y Economía del Transporte, S.A. (INECO)	15.063	731	16.547	501
Zaragoza Alta Velocidad 2002, S.A.	-	-	274	-
Valladolid Alta Velocidad 2003, S.A.	331	-	-	-
	15.394	731	16.821	501

La cuenta a pagar del pasivo no corriente representa la obligación de entregar suelos a la sociedad Valladolid Alta Velocidad S.A. en contraprestación de las obras ferroviarias recibidas en virtud del acta de entrega suscrita en 2018 tal y como se indica en la nota 4.

Adicionalmente a estos saldos, la Entidad tiene registrados a 31 de diciembre de 2018 y a 31 de diciembre de 2017 en la cuenta de proveedores de inmovilizado del epígrafe otros pasivos financieros corrientes la mejor estimación disponible a la fecha de cierre de las obras de infraestructura realizadas por las sociedades participadas Valencia Parque Central 2003, S.A. y Alta Velocidad Alicante Nodo de Transporte, S.A. por valor de 71.859 miles de euros y 26.435 miles de euros respectivamente

Memoria de las Cuentas Anuales 31 de diciembre de 2018

Las cuentas a pagar del pasivo corriente 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 a 31 de diciembre de 2018 y a 31 de diciembre de 2017 del epígrafe de acreedores comerciales y otras cuentas a pagar, excluyendo los saldos con Administraciones Públicas, es como sigue:

	Miles de euros	
	31/12/2018	31/12/2017
Proveedores y acreedores varios	166.613	180.561
Proveedores y acreedores, empresas del grupo y asociadas (nota 11.c)	731	501
Personal	258	263
	167.602	181.325

El epígrafe "Proveedores y Acreedores varios" recoge las deudas por compras o prestaciones de servicios pendientes de pago a 31 de diciembre de 2018 y a 31 de diciembre de 2017. Incluye entre otros, el importe pendiente de pago a ADIF por los servicios prestados según el detalle adjunto. Adicionalmente en el epígrafe de proveedores de inmovilizado se incluye por valor de (17.651) miles de euros y (13.124) miles de euros las deudas de ADIF AV con ADIF por este concepto, en las fechas respectivas indicadas.

	Miles de euros	
	31/12/2018	31/12/2017
Proveedores y acreedores varios deuda con ADIF	40.154	70.530
Convenios con ADIF por facturas pendientes de pago	27.563	60.352
Convenios con ADIF por facturas pendientes de tramitar	12.591	10.178
Proveedores de inmovilizado deuda con ADIF	(17.651)	(13.124)
Por facturación tramitada	4.044	4.250
Por facturación pendiente de tramitar	(21.695)	(17.374)
	22.503	57.406

La información relativa a los ejercicios 2018 y 2017 sobre los aplazamientos de pago efectuados a proveedores según establece la Disposición Adicional Tercera de la Ley 15/2010, de 5 de julio y de acuerdo con la metodología establecida en la Resolución del Instituto de Contabilidad y Auditoría de Cuentas de 29 de enero de 2016, se muestra en el cuadro adjunto:

	31/12/2018	31/12/2017
	Días	
Periodo medio de pago a proveedores	55,53	50,15
Ratio de operaciones pagadas	57,63	53,67
Ratio de operaciones pendientes de pago	27,38	25,86
	Miles de euros	
Total pagos realizados	1.746.167	1.457.083
Total pagos pendientes	130.573	210.714

Memoria de las Cuentas Anuales 31 de diciembre de 2018

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

El detalle de los saldos con Administraciones Públicas a 31 de diciembre de 2018 y a 31 de diciembre de 2017 es como sigue:

	Miles de euros			
	31/12/2018		31/12/2017	
	No corriente	Corriente	No corriente	Corriente
Activos				
Derechos de cobro por subvenciones y ayudas concedidas	42.485	-	171.399	-
Activo por impuesto diferido (nota 11)	1.357	-	1.522	-
Activos por impuestos corrientes	-	27	-	372
Otros créditos con las Administraciones Públicas	-	88.292	-	80.044
Total activos	43.842	88.319	172.921	80.416
Pasivos				
Pasivos por impuesto diferido	3.539.673	-	3.514.250	-
Pasivos por impuestos corrientes	-	(23)	-	(23)
Otras deudas con las Administraciones Públicas	-	579	-	580
Total pasivos	3.539.673	556	3.514.250	557

12.a) Administraciones Públicas deudoras

El detalle de los saldos con Administraciones Públicas deudoras a 31 de diciembre de 2018 y a 31 de diciembre de 2017 es como sigue:

Memoria de las Cuentas Anuales

31 de diciembre de 2018

	Miles de euros			
	31/12/2018		31/12/2017	
	No corriente	Corriente	No corriente	Corriente
Derechos de cobro por subvenciones y ayudas concedidas	42.485	-	171.399	-
Fondos de Cohesión Alta Velocidad	-	-	73.667	-
FEDER Alta Velocidad	42.485	-	97.732	-
Activo por impuesto diferido (nota 11)	1.357	-	1.522	-
Activos por impuestos corrientes	-	27	-	372
Otros créditos con las Administraciones Públicas	-	88.292	-	80.044
Hacienda Pública deudora por IVA a corto plazo	-	26.598	-	27.716
Derechos de cobro por subvenciones y ayudas concedidas	-	61.694	-	52.328
Fondos de Cohesión Alta Velocidad	-	15.546	-	-
FEDER Alta Velocidad	-	24.536	-	32.196
FONDOS R.T.E. Alta Velocidad	-	13.787	-	17.095
Otros	-	7.825	-	3.037
Total activos	43.842	88.319	172.921	80.416

En relación a los derechos de cobro por subvenciones y ayudas concedidas, corrientes y no corrientes, corresponden en su totalidad a los importes devengados y pendientes de cobro a 31 de diciembre de 2018 y a 31 de diciembre de 2017 por ayudas concedidas por Fondos Europeos. Estos fondos fueron concedidos para la financiación de la construcción de líneas de alta velocidad y la realización de inversiones en activos propios (véase nota 9).

El epígrafe Activo por Impuesto corriente corresponde al crédito con Hacienda Pública por la devolución de impuestos derivado de retenciones y pagos a cuenta del impuesto sobre sociedades.

12.b) Administraciones públicas acreedoras

El detalle de los saldos con Administraciones Públicas acreedoras a 31 de diciembre de 2018 y a 31 de diciembre de 2017 es como sigue:

	Miles de euros			
	31/12/2018		31/12/2017	
	No corriente	Corriente	No corriente	Corriente
Pasivos por impuesto diferido	3.539.673	-	3.514.250	-
Pasivos por impuestos corrientes	-	(23)	-	(23)
Otras deudas con las Administraciones Públicas	-	579	-	580
Seguridad Social	-	285	-	283
Retenciones	-	294	-	297
Total pasivos	3.539.673	556	3.514.250	557

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

Memoria de las Cuentas Anuales 31 de diciembre de 2018

subvenciones de capital que a 31 de diciembre de 2018 asciende a 3.539.673.miles de euros y a 31 de diciembre de 2017 ascendía a 3.514.250 miles de euros.

El movimiento registrado en el ejercicio 2018, desde el uno de enero de 2018 al 31 de diciembre de 2018 y en el ejercicio 2017 de los pasivos por impuesto diferido, desglosados por su origen, es como se detalla a continuación:

	31/12/2018 Miles de euros					
	Fondos COHESIÓN	Fondos FEDER	Fondos RTE-T	Subvenciones entrega obras Estado (1)	OTRAS SUB	Total
Saldos a 31 de diciembre de 2017	1.626.587	975.695	101.467	720.780	89.721	3.514.250
Adiciones en 2018	(20.722)	6.231	6.474	60.111	163	52.257
Imputación a resultados del ejercicio (subvenciones de capital) (Nota 19)	(11.461)	(7.235)	(735)	(6.499)	(904)	(26.834)
Otros conceptos						
Saldos a 31 de diciembre de 2018	<u>1.594.404</u>	<u>974.691</u>	<u>107.206</u>	<u>774.392</u>	<u>88.980</u>	<u>3.539.673</u>

	31/12/2017 Miles de euros					
	Fondos COHESIÓN	Fondos FEDER	Fondos RTE-T	Subvenciones entrega obras Estado (1)	OTRAS SUB	Total
Saldos a 31 de diciembre de 2016	1.637.698	975.393	93.424	703.777	91.098	3.501.390
Adiciones en 2017	-	6.954	8.421	22.208	162	37.745
Imputación a resultados del ejercicio (subvenciones de capital) (Nota 19)	(11.127)	(6.689)	(376)	(5.072)	(1.759)	(25.023)
Otros conceptos	16	37	(2)	(133)	220	138
Saldos a 31 de diciembre de 2017	<u>1.626.587</u>	<u>975.695</u>	<u>101.467</u>	<u>720.780</u>	<u>89.721</u>	<u>3.514.250</u>

12.c) Impuesto sobre beneficios

La Entidad tributa en el régimen individual. La base imponible negativa a 31 de diciembre de 2018 asciende a 72.232.miles de euros.

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

Memoria de las Cuentas Anuales

31 de diciembre de 2018

01/01/2018 a 31/12/2018 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(01/01/2018 -31/12/2018)			(223.410)			75.957
Correcciones por impuesto sobre beneficios			-			25.589
Saldo de ingresos y gastos antes de impuesto sobre beneficios			(223.410)			101.546
Diferencias permanentes	558	(1.070)	(512)			
Diferencias temporarias:						
- Con origen en el ejercicio	184.362		184.362	145	(209.025)	(208.880)
- Con origen en ejercicios anteriores		(32.672)	(32.672)			107.334
Base imponible previa de la Entidad			(72.232)			-
Compensac. bases imponibles negativas de ejerc. anteriores Límite 25% PIB						
Base Imponible						
Tipo de gravamen						
Cuota íntegra						
Deducciones por doble imposición interna						
Cuota íntegra ajustada positiva						
Cuota Líquida						
Retenciones e ingresos a cuenta			26			
Pagos fraccionados						
Cuota diferencial Impuesto sobre Sociedades a cobrar			(26)			

La base imponible negativa a 31 de diciembre de 2017 asciende a 50.503 miles de euros. La conciliación entre el resultado contable del ejercicio y la base imponible es como sigue:

Memoria de las Cuentas Anuales 31 de diciembre de 2018

01/01/2017 a 31/12/2017 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(01/01/2017 -31/12/2017)			(199.997)			51.486
Correcciones por impuesto sobre beneficios			-			15.558
Saldo de ingresos y gastos antes de impuesto sobre beneficios			(199.997)			67.044
Diferencias permanentes	19	(1.971)	(1.952)			
Diferencias temporarias:						
- Con origen en el ejercicio	198.775		198.775	(16.167)	(150.970)	(167.137)
- Con origen en ejercicios anteriores		(47.329)	(47.329)			100.093
Base imponible previa de la Entidad			(50.503)			-
Compensac. bases imponibles negativas de ejerc. anteriores Límite 25% PIB						
Base Imponible						
Tipo de gravamen			25%			
Cuota íntegra						
Deducciones por doble imposición interna						
Cuota íntegra ajustada positiva						
Cuota Líquida						
Retenciones e ingresos a cuenta			58			
Pagos fraccionados						
Cuota diferencial Impuesto sobre Sociedades a cobrar			(58)			

Las diferencias temporarias indicadas anteriormente en la cuenta de pérdidas y ganancias habían sido consideradas diferencias permanentes, dado que la Dirección de la Entidad no considera que se generarán bases imponibles positivas suficientes que permitan el reconocimiento de activos por impuesto diferido.

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

Memoria de las Cuentas Anuales 31 de diciembre de 2018

	Miles de euros			
	Cuenta de Resultados			
	31/12/2018		31/12/2017	
	Aumentos	Disminuciones	Aumentos	Disminuciones
- Por amortizaciones				
- Por deterioros del valor	26.915		27.021	-
- Por pensiones o retribuciones a l/p al personal	73		59	-
- Por diferencias de imputación temporal, gastos financieros y otros	165.131		171.695	-
Diferencias temporarias con origen en el ejercicio	192.119		198.775	-
- Por amortizaciones		(17.635)	-	(17.635)
- Por deterioros del valor		(14.963)	-	(29.674)
- Por pensiones o retribuciones a l/p al personal		(74)	-	(20)
- Por diferencias de imputación temporal, gastos financieros y otros			-	-
Diferencias temporarias con origen en ejercicios anteriores		(32.672)	-	(47.329)

Las diferencias temporales reconocidas en ingresos y gastos reconocidos directamente en el patrimonio neto se corresponden con subvenciones, donaciones y legados.

El detalle de las diferencias permanentes correspondientes a los ejercicios 31 de diciembre de 2018 y a 31 de diciembre de 2017 es como sigue:

	Miles de euros			
	Cuenta de Resultados			
	31/12/2018		31/12/2017	
	Aumentos	Disminuciones	Aumentos	Disminuciones
- Otros gastos no deducibles	558	-	19	-
- Exención por doble imposición de dividendos	-	(1.070)	-	(1.971)

Las bases imponibles negativas de ejercicios anteriores pendientes de compensar, así como sus importes, origen y plazos son los que siguen:

Ejercicio	Plazo	Entidad de origen	Miles de euros		
			Pendiente de origen	Aplicado en el ejercicio	Pendiente
2014	Sin plazo	ADIF-AV	19.092	-	19.092
2015	Sin plazo	ADIF-AV	76.852	-	76.852
2016	Sin plazo	ADIF-AV	119.130	-	119.130
2017	Sin plazo	ADIF-AV	50.503	-	50.503
			<u>265.577</u>		<u>265.577</u>

Memoria de las Cuentas Anuales 31 de diciembre de 2018

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

Ejercicio	Plazo	Entidad de origen	Miles de euros
2012	Sin plazo	ADIF (*)	128.712
2013	Sin plazo	ADIF-AV	110.832
2014	Sin plazo	ADIF-AV	172.657
2015	Sin plazo	ADIF-AV	223.576
2016	Sin plazo	ADIF-AV	193.513
2017	Sin plazo	ADIF-AV	171.695
2018	Sin plazo	ADIF-AV	157.375
			1.158.360

(*)Traspasado a ADIF - AV con efectos 1 de enero de 2013.

Los gastos de amortización contable no deducibles hasta la fecha de emisión de estas cuentas anuales por aplicación del artículo 7 de la Ley 16/2012 son los siguientes:

Ejercicio	Entidad de origen	Miles de euros	Plazo máximo para deducción
2013	ADIF-AV	88.299	2015-2024
2014	ADIF-AV	88.050	2015-2024
		176.349	

Estos importes se deducen de forma lineal por importe de 17.635 miles de euros durante un plazo de 10 años a partir del ejercicio 2015 y hasta el ejercicio 2024 según dispone ese mismo artículo 7.

La Entidad dispone de las siguientes deducciones por reversión de medidas temporales de la disposición transitoria 37ª.1 de la Ley del Impuesto sobre Sociedades:

Miles de euros				
Ejercicio	Plazo	Pendiente de origen	Aplicado en el ejercicio	Pendiente
2015	Sin plazo	352	-	352
2016	Sin plazo	882	-	882
2017	Sin plazo	882	-	882
2018	Sin plazo	882	-	882
		2.998		2.998

Las deducciones que tiene la Entidad pendientes de aplicar para incentivar la realización de determinadas actividades, en concreto por Innovación Tecnológica, que tiene la Entidad, son los siguientes:

Memoria de las Cuentas Anuales 31 de diciembre de 2018

Ejercicio	Plazo	Pendiente de origen	Aplicado en el ejercicio	Pendiente
2015	2033	42	-	42
2016	2034	68	-	68
2017	2035	70	-	70
2018	2036	71	-	71
		251	-	251

Asimismo tiene pendiente las siguientes deducciones por donaciones a entidades sin fines de lucro de la Ley 49/2002:

Miles de euros				
Ejercicio	Plazo	Pendiente de origen	Aplicado en el ejercicio	Pendiente
2017	2027	194	-	194
2018	2028	193	-	193
		387	-	387

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.

En aplicación de la Ley 27/2014 del Impuesto de Sociedades, publicada en el BOE el 28 de noviembre, la Entidad ha procedido a ajustar el patrimonio neto (véase nota 9) y el impuesto diferido de ADIF para adaptarlo a la reducción progresiva del gravamen general del 30% al 25%, esto es, el 28% para el 2015 y el 25% para el 2016, tal y como determina dicha normativa.

12.d) Impuesto sobre el valor añadido

La Entidad optó por la aplicación de la regla de prorata especial para el ejercicio 2014 y siguientes. Las cuotas impositivas soportadas en la adquisición o importación de bienes o servicios utilizados exclusivamente en la realización de operaciones que originan el derecho a la deducción se han deducido íntegramente.

12.e) Ejercicios abiertos a inspección

Al 31 de diciembre de 2018, la Entidad tiene abiertos a inspección para el Impuesto sobre el Valor Añadido los ejercicios 2015 a 2018, para las retenciones derivadas del IRPF los ejercicios 2015 a 2018 y para el Impuesto sobre Sociedades los ejercicios 2014 a 2017.

(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 de los ejercicios 2018 y 2017, es como sigue:

Memoria de las Cuentas Anuales 31 de diciembre de 2018

	Miles de euros	
	31/12/2018	31/12/2017
Ingresos por liquidación de cánones ferroviarios y otras tasas		
Canon por utilización de la Red de Interés General	473.170	453.328
Canon por utilización de estaciones y otras instalaciones	98.922	95.466
Tasas ferroviarias	31	3.209
	572.123	552.003

La distribución del importe neto de la cifra de negocios a 31 de diciembre de 2018 y a 31 de diciembre de 2017 por los segmentos o actividades que desarrolla la Entidad se muestra en el cuadro adjunto:

	31/12/2018 Miles de Euros			
	Canon por utilización de la Red de Interés General	Canon por utilización de estaciones y otras infraestructuras ferroviarias	Tasas ferroviarias	Total
Construcción y Administración Red de Altas prestaciones	473.170	15.000	-	488.170
Gestión otros activos de Titularidad de ADIF AV. (Estaciones de viajeros)	-	83.922	31	83.953
Total	473.170	98.922	31	572.123

	31/12/2017 Miles de Euros			
	Canon por utilización de la Red de Interés General	Canon por utilización de estaciones y otras infraestructuras ferroviarias	Tasas ferroviarias	Total
Construcción y Administración Red de Altas prestaciones	453.328	13.208	-	466.536
Gestión otros activos de Titularidad de ADIF AV. (Estaciones de viajeros)	-	82.258	3.209	85.467
Total	453.328	95.466	3.209	552.003

13.a) Ingresos por liquidación de cánones ferroviarios

El detalle de los ingresos por liquidación de cánones ferroviarios devengados 31 de diciembre de 2018 y a 31 de diciembre de 2017 desglosados por las distintas modalidades establecidas en las leyes 39/2003 y 38/2015 del Sector Ferroviario, es el siguiente:

Memoria de las Cuentas Anuales 31 de diciembre de 2018

	Miles de euros	
	31/12/2018	31/12/2017
Canon por utilización de infraestructura	473.170	453.328
Ley 39/2003 del Sector Ferroviario (hasta 30/06/2017)		
Canon de acceso	-	12.181
Canon por reserva de capacidad	-	56.420
Canon de circulación	-	40.573
Canon por tráfico	-	112.780
Ley 38/2015 del Sector Ferroviario (desde 01/07/2017)		
Adjudicación capacidad	87.059	42.274
Utilización líneas ferroviarias	358.230	172.460
Utiliz. Inst. transformación y distribución EET	34.482	16.640
Bonificación Canon utiliz. líneas RFIG	(6.601)	
Canon por utilización de estaciones y otras instalaciones	98.922	95.466
Ley 39/2003 del Sector Ferroviario (hasta 30/06/2017)		
Canon por utilización de estaciones	-	40.294
Canon por estacionamiento y utiliz. Andenes	-	4.409
Canon por utilización de vías de apartado	-	36
Canon de paso por cambiadores de ancho	-	1.790
Canon de dominio público ferroviario	-	3
Ley 38/2015 del Sector Ferroviario (desde 01/07/2017)		
Utiliz. Estaciones transporte de viajeros	83.806	41.902
Cambiadores de ancho	4.596	2.304
Utiliz. Vías con andén	10.520	4.703
Utiliz. Vías en otras instalaciones de servicio	-	25
	572.092	548.794

A 31 de diciembre de 2018 se encuentran pendientes de cobro cánones ferroviarios devengados por la red de titularidad de ADIF AV por un importe total de 100.884 miles de euros (véase nota 6.b.2).

13.b) Ingresos por tasas ferroviarias

Constituye el hecho imponible de la tasa la utilización privativa o el aprovechamiento especial de bienes de dominio público ferroviario que se hagan por concesiones y autorizaciones, así como, la prestación de los servicios necesarios para el otorgamiento de las homologaciones, certificaciones, expedición de títulos al personal ferroviario, expedición de Licencias de empresa ferroviaria, Certificados de Seguridad a las empresas ferroviarias y Autorizaciones de Seguridad a los administradores de infraestructuras ferroviarias, por parte de la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria.

Memoria de las Cuentas Anuales 31 de diciembre de 2018

(14) Otros Ingresos de Explotación

El detalle de este epígrafe de la cuenta de pérdidas y ganancias a 31 de diciembre de 2018 y a 31 de diciembre de 2017 adjunta, es como sigue:

	Miles de euros	
	31/12/2018	31/12/2017
Alquileres y servicios	104.309	102.836
Suministros de energía	271.179	262.221
Servicios prestados en Estaciones y Terminales	-	10
Actuaciones de inversión para terceros	6.309	9.984
Servicios Administración Infraestructura	1.489	1.504
Otros ingresos	28.608	27.740
	411.894	404.295

Dentro de estos ingresos se encuentran recogidos los derivados de servicios prestados a ADIF a 31 de diciembre de 2018 y a 31 de diciembre de 2017 en virtud de las encomiendas de gestión indicadas en la nota 1, según el siguiente desglose:

	Miles de euros	
	31/12/2018	31/12/2017
Ingresos convenios intra-administradores		
Energía UDT	14.160	9.291
Mantenimiento fibra óptica e Instalaciones complementarias	1.489	1.504
Actuaciones de inversión para ADIF	5.490	9.926
Otros servicios intra-administradores	3.073	2.932
	24.212	23.653

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 63.828 miles de euros a 31 de diciembre de 2018, generados por activos incluidos básicamente en el epígrafe de "Inversiones Inmobiliarias", entre los que destacan los derivados de contratos de arrendamiento 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 39.602 miles de euros a 31 de diciembre de 2018 y 39.342 miles de euros a 31 de diciembre de 2017.

Las cantidades percibidas por anticipado correspondientes a los contratos a largo plazo y pendientes de imputar a ingresos se muestran en el epígrafe del balance "periodificaciones a largo plazo" cuyo importe a 31 de diciembre de 2018 y a 31 de diciembre de 2017 ascendía a 488.021 miles de euros y a 514.758 miles de euros respectivamente. Adicionalmente, en el epígrafe "periodificaciones a corto plazo" se recoge a 31 de diciembre de 2018 el importe que se imputará a ingresos en el año siguiente por valor de 28.309 miles de euros.

Se incluyen asimismo en el apartado de periodificaciones a largo plazo los ingresos

Memoria de las Cuentas Anuales 31 de diciembre de 2018

cobrados por anticipado a 31 de diciembre de 2018 y pendientes de imputar a resultados a dicha fecha, derivados de la adjudicación del contrato de "Arrendamiento y explotación de aparcamientos ubicados en diversas estaciones" en fecha 20 de diciembre de 2013 adjudicado a Saba Park 3, S.L.U. por un importe de 111.467 miles de euros una vez descontado el importe correspondiente a ADIF por los parking de su titularidad. El contrato tiene un plazo de vigencia de 10 años y fue formalizado el 31 de enero de 2014.

Adicionalmente se incluyen en el apartado de periodificaciones a largo plazo los importes cobrados por anticipado y pendientes de imputar a ingresos por alquileres derivados del contrato "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 AV no dedicada al servicio ferroviario" a Red Eléctrica Internacional S.A.U., en adelante REI, por un importe de 462.000 miles de euros, IVA no incluido, por un periodo de vigencia de 20 años. Dicho importe fue adjudicado por el Consejo de Administración de ADIF Alta Velocidad, en su sesión del día 25 de abril de 2014 y fue reducido en 28.300 miles de euros al no haber aceptado la cesión uno de los clientes (operador de telecomunicaciones). El resto de clientes autorizaron la cesión de sus contratos, por lo que la propuesta de adjudicación final tuvo una valoración de 433.700 miles de euros. Una vez autorizada la operación por el Consejo de la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia, se procedió a la firma del contrato con REI el día 20 de noviembre de 2014, siendo efectiva la operación desde el día 21 de noviembre de 2014. A 31 de diciembre de 2014 ADIF AV había percibido íntegramente el importe relativo a la cesión del derecho de uso.

En fecha 28 de diciembre de 2015 la Entidad, tal y como ya se menciona en las notas 3 y 4 suscribió un acuerdo con ADIF y Renfe Operadora para adquirir los derechos de uso sobre espacios en inmuebles titularidad de ADIF A.V. que venían siendo utilizados sin contraprestación por RENFE Operadora, según lo establecido en la Orden FOM 2909/2006 por la que se asignan a dicha entidad determinados bienes, derechos y obligaciones de la Red Nacional de los Ferrocarriles Españoles. En virtud de dicho acuerdo de adquisición, la Entidad ha arrendado a Renfe Operadora y sus empresas filiales un total de 15.887,49 m⁽²⁾ útiles netos en diversas estaciones e instalaciones de su titularidad por una renta anual de 2.406.491,64 euros y por un plazo de 10 años, siendo este plazo prorrogable.

(15) Gastos de Personal

El detalle de este epígrafe de la cuenta de pérdidas y ganancias a 31 de diciembre de 2018 y a 31 de diciembre de 2017 adjunta es el siguiente:

	Miles de euros	
	31/12/2018	31/12/2017
Sueldos, salarios y asimilados	11.101	11.655
Cargas sociales	2.946	2.947
Provisiones	61	37
	14.108	14.639

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

Memoria de las Cuentas Anuales 31 de diciembre de 2018

	Miles de euros	
	31/12/2018	31/12/2017
Seguridad Social a cargo de la Entidad pendiente de liquidar	2.821	2.834
Otros gastos sociales	125	113
	2.946	2.947

El desglose por sexos y categorías de la plantilla de la Entidad a 31 de diciembre de 2018 y a 31 de diciembre de 2017 muestra en los siguientes cuadros:

Categoría	Número de empleados 31/12/2018		
	Hombres	Mujeres	Total
Personal de estructura	128	48	176
Mandos intermedios	16	6	22
Personal operativo	2	6	8
	146	60	206

Categoría	Número de empleados 31/12/2017		
	Hombres	Mujeres	Total
Personal de estructura	132	48	180
Mandos intermedios	12	4	16
Personal operativo	2	7	9
	146	59	205

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

Categoría	Número medio de empleados	
	31/12/2018	31/12/2017
Personal de estructura	178	187
Mandos intermedios	19	16
Personal operativo	9	9
	206	212

El desglose por sexos y categorías de la plantilla de la Entidad a 31 de diciembre de 2018 y 31 de diciembre de 2017, que tienen una minusvalía superior al 33%, se muestra en los siguientes cuadros:

Categoría	Número medio de empleados a 31 de diciembre de 2018		
	Hombres	Mujeres	Total
Personal de estructura	1	-	1
Mandos intermedios	-	-	-
Personal operativo	-	-	-
	1	-	1

Categoría	Número medio de empleados a 31 de diciembre de 2017		
	Hombres	Mujeres	Total
Personal de estructura	1	-	1
Mandos Intermedios	-	-	-
Personal Operativo	-	-	-
	1	-	1

Memoria de las Cuentas Anuales 31 de diciembre de 2018

(16) Otros Gastos de Explotación

El detalle del epígrafe de Otros gastos de explotación de la cuenta de pérdidas y ganancias a 31 de diciembre de 2018 y a 31 de diciembre de 2017 adjunta, es como sigue:

	Miles de euros	
	31/12/2018	31/12/2017
Reparaciones y conservación de la infraestructura y edificaciones	282.519	278.915
Energía de tracción	246.678	242.927
Servicios ligados al tráfico y de atención a viajeros	58.354	54.289
Otros suministros	36.811	30.142
Alquileres y cánones	10.141	10.162
Publicidad y relaciones públicas	4.845	4.729
Otras reparaciones y conservación	2.823	2.718
Actuaciones Inversión por cuenta de terceros	5.490	9.926
Otros	28.347	30.959
Total servicios externos	676.008	664.767
Tributos	3.900	3.473
Pérdidas, deterioro y variación de provisiones por operaciones comerciales	2.128	4.907
	682.036	673.147

La firma por ADIF y ADIF AV en 2013 de las encomiendas de gestión de servicios indicados en el apartado 1.b de esta memoria ha significado para ADIF AV el registro de los gastos devengados por servicios prestados por ADIF por 352.256 miles de euros a 31 de diciembre de 2018 y 347.488 miles de euros a 31 de diciembre de 2017 y formalizados en adendas a los convenios cuyo detalle se muestra en el siguiente cuadro:

	Miles de euros	
	31/12/2018	31/12/2017
Reparaciones y conservación de la infraestructura y edificaciones	209.833	209.393
Mantenimiento y derechos de paso y uso de red de fibra óptica	13.361	13.488
Gestión integral de protección y seguridad	29.879	28.368
Gestión integral de estaciones	46.075	42.996
Seguridad en la circulación	1.974	1.974
Adjudicación de la capacidad y gestión de tráfico	26.502	23.947
Servicios integrales de comunicación	4.521	4.521
Otros convenios	20.111	22.801
	352.256	347.488

Los trabajos para la realización de la auditoría de las cuentas anuales de los ejercicios 2018 y 2017 ha sido objeto de contratación por la IGAE. Adicionalmente, Grant Thornton S.L.P. sociedad unipersonal ha realizado servicios de verificación vinculados a las cuentas anuales del ejercicio 2017, así como otros trabajos en los ejercicios 2018 y 2017 por valor de 295 miles de euros y 277 miles de euros respectivamente. Por su parte PKF, Attest, S.L. actual colaborador de la IGAE para la

Memoria de las Cuentas Anuales 31 de diciembre de 2018

auditoría de cuentas del ejercicio 2018, no ha realizado transacciones con la Entidad a lo largo de 2018.

(17) Imputación de Subvenciones de Inmovilizado y Otros

El detalle de los ingresos por subvenciones de capital generados a 31 de diciembre de 2018 y a 31 de diciembre de 2017 es como sigue:

	Miles de euros	
	Total ingresos	
	31/12/2018	31/12/2017
Fondos de Cohesión	45.848	44.507
FEDER	28.940	26.754
RTE-T	2.937	1.505
Otras subvenciones	29.609	27.327
	107.334	100.093

(18) Gastos Financieros

El detalle de este epígrafe de la cuenta de pérdidas y ganancias para el periodo de los ejercicios terminado a 31 de diciembre de 2018 y a 31 de diciembre de 2017 es como sigue:

	Miles de euros	
	31/12/2018	31/12/2017
Por créditos a terceros	358.600	371.056
Intereses préstamos y obligaciones	<u>299.295</u>	<u>305.005</u>
Intereses de demora en obras	<u>19.930</u>	<u>23.124</u>
Intereses de demora en expropiaciones	<u>12.995</u>	<u>15.491</u>
Otros gastos financieros	<u>26.380</u>	<u>27.436</u>
Por actualización de provisiones	11	(3.101)
	358.611	367.955

(19) Ingresos Financieros

El detalle de este epígrafe de la cuenta de pérdidas y ganancias a 31 de diciembre de 2018 y a 31 de diciembre de 2017 es como sigue:

Memoria de las Cuentas Anuales 31 de diciembre de 2018

	Miles de euros	
	31/12/2018	31/12/2017
Incorporación al activo de gastos financieros (nota 4(c))	104.022	111.211
De valores negociables y otros instrumentos financieros	7.572	3.840
<i>Intereses de inversiones financieras</i>	7.278	2.356
<i>Intereses de cuentas corrientes</i>	134	298
<i>Otros ingresos financieros</i>	160	1.186
Otros ingresos financieros	3.799	3.733
De participaciones en instrumentos de patrimonio	1.071	1.971
<i>En empresas del grupo y asociadas</i>	957	1.832
<i>De terceros</i>	114	139
	116.464	120.755

(20) Información Medioambiental

A 31 de diciembre de 2018 y a 31 de diciembre de 2017 se encuentran incorporados al inmovilizado de ADIF AV obras específicas medioambientales por un valor neto contable de 1.189.927 miles de euros y 1.184.465 miles de euros respectivamente, empleados en obras dedicadas a la minimización del impacto medioambiental y la protección y mejora del medio ambiente, según el siguiente desglose:

	31 de diciembre de 2018 - Miles de euros		
	Coste	Amortización Acumulada	Valor Neto
Túneles-falsos túneles; obras medioambientales	469.167	(9.288)	459.879
Obras de integración ambiental	568.410	(9.449)	558.961
Otras obras medioambientales	111.857	(23.169)	88.688
Total Inmov. Material puesto en explotación	1.149.434	(41.906)	1.107.528
Obra en Curso	82.399	-	82.399
Total a 31 de diciembre de 2018	1.231.833	(41.906)	1.189.927

	31 de diciembre de 2017 - Miles de euros		
	Coste	Amortización Acumulada	Valor Neto
Túneles-falsos túneles; obras medioambientales	469.162	(8.193)	460.969
Obras de integración ambiental	564.784	(8.226)	556.558
Otras obras medioambientales	112.135	(19.832)	92.303
Total Inmov. Material puesto en explotación	1.146.081	(36.251)	1.109.830
Obra en Curso	74.635	-	74.635
Total a 31 de diciembre de 2017	1.220.716	(36.251)	1.184.465

Las incorporaciones a 31 de diciembre de 2018 y 31 de diciembre de 2017 ascienden a 3.353 miles de euros y 27.882 miles de euros respectivamente que, básicamente corresponden a actuaciones preventivas y correctoras.

Memoria de las Cuentas Anuales
31 de diciembre de 2018**(21) Información sobre los Miembros del Consejo de Administración y la Alta Dirección**

A 31 de diciembre de 2018, el Consejo de Administración estaba formado por once miembros, su Presidenta, la Secretaria del Consejo y nueve vocales, de los cuales cinco eran mujeres y seis hombres.

A 31 de diciembre de 2017, el Consejo de Administración estaba formado por doce miembros, su Presidente, la Secretaria del Consejo y diez vocales, de los cuales cuatro eran mujeres y ocho hombres.

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. (Tampoco han recibido remuneración alguna por ningún otro concepto).

El personal de la Alta Dirección, de acuerdo con el artículo 26 del mencionado Real Decreto 1044/2013, no recibirá remuneración alguna. (Tampoco se han concedido al personal de alta dirección anticipos o créditos, ni se ha contraído compromiso alguno en materia de pensión o seguros de vida).

(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 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.

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 (fundamentalmente el patrimonio neto de la entidad financiera).

22.b) Riesgo de tipos de interés

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

Memoria de las Cuentas Anuales
31 de diciembre de 2018

Los recursos ajenos se han contratado con diversos regímenes de tipo de interés, siendo a tipos fijos para las emisiones de obligaciones.

El 80,51% de la deuda viva de la Entidad, a 31 de diciembre de 2018, está a tipo fijo hasta su vencimiento y el 8,89% está a tipo fijo revisable. El 80,35% de la deuda viva de la Entidad, a 31 de diciembre de 2017, estaba a tipo fijo hasta su vencimiento y el 8,19% lo estaba a tipo fijo revisable.

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 2018, el resultado de la Entidad es negativo en (223.410) miles de euros y su fondo de maniobra, de signo negativo, ascendió a (833.937) miles de euros. Esta situación no genera tensiones de liquidez para la Entidad dado que la prórroga de los Presupuestos Generales del Estado del ejercicio 2018 para el año 2019 garantiza la percepción de las aportaciones patrimoniales previstas y la posibilidad de disponer de financiación externa de acuerdo con el límite de endeudamiento autorizado. Adicionalmente, debe tenerse en cuenta que la Entidad, de acuerdo con una política de optimización de los sus costes financieros, redujo al máximo en el ejercicio 2018 la apelación al crédito externo, de forma que, aunque tenía autorización para incrementar su endeudamiento suscrito a largo plazo en términos nominales en un importe total de 1.890 millones de euros, solo aumentó dicha deuda en 371,5 millones de euros.

Al 31 de diciembre de 2017, el resultado de la Entidad fue negativo en (199.997) miles de euros y su fondo de maniobra, de signo negativo, ascendió a (559.196) miles de euros.

El 23 de abril la Entidad ejecutó su quinta emisión pública de obligaciones, segunda bajo el formato "bono verde", con un importe bruto de 600.000 miles de euros, cuyo importe líquido fue abonado el 4 de mayo de 2018.

Adicionalmente, el 30 de abril, ADIF AV llevó a cabo la contratación de una línea de crédito no comprometida con SOCIÉTÉ GÉNÉRALE, por importe de 125.000 miles de euros, a plazo de un año y sin ningún tipo de comisiones. A 31 de diciembre de

Memoria de las Cuentas Anuales 31 de diciembre de 2018

2018, como se informa en la nota 11.a.1., la Entidad dispone de líneas de crédito no dispuestas por importe total de 385.000 miles de euros.

El 13 de noviembre de 2018 fue renovado el Programa EMTN en la Bolsa de Valores de Irlanda y pasaporteado a la Comisión Nacional del Mercado de Valores. La Sociedad tiene previsto realizar una emisión pública de obligaciones durante el primer semestre del ejercicio 2019

El 20 de diciembre de 2018 se realizó una disposición de un préstamo BEI por importe de 140.000 miles de euros, correspondiente al proyecto "Ave Y Vasca Extensión Tramo A".

(23) Compromisos y Contingencias

Los avales concedidos a terceros por la Entidad a 31 de diciembre de 2018 y a 31 de diciembre de 2017 ascienden a 583 y 590 miles de euros respectivamente. 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-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 vista económico financiero, considerando la situación del mercado inmobiliario. En este sentido, ADIF-AV asumió las obligaciones garantizadas por ADIF mediante *comfort letters* emitidas en nombre de varias de estas sociedades participadas de forma proporcional a la participación en dichas entidades que le fueron asignadas en virtud de la Orden PRE/2443/2013.

Durante el ejercicio 2017, la Entidad ha cancelado el riesgo existente a 31 de diciembre de 2016 derivado de la suscripción de *comfort letters* con las sociedades Zaragoza Alta Velocidad 2002, S.A., Valladolid Alta Velocidad 2003, S.A. y Alta Velocidad Alicante Nodo Transporte, S.A. Para ello ADIF Alta Velocidad ha desembolsado antes del 31 de diciembre de 2017 las cantidades necesarias para dejar sin efecto las *comfort letter* suscritas en su día. De esta forma las sociedades citadas han podido cancelar parcial o totalmente los préstamos con las entidades bancarias, convirtiéndose ADIF AV en acreedor de las citadas sociedades al haber afrontado los pagos en nombre y por cuenta de las mismas.

El riesgo asumido por la Entidad a 31 de diciembre de 2018 y a 31 de diciembre de 2017 derivado de la suscripción de cartas de compromiso o *comfort letters* asciende a 76.955 miles de euros y a 113.192 miles de euros respectivamente, de acuerdo con

Memoria de las Cuentas Anuales 31 de diciembre de 2018

los saldos dispuestos por las citadas sociedades a dichas fechas y con la participación de ADIF-AV en su capital (véase nota 5.b).

A continuación se presenta un detalle por sociedades de las referidas garantías concedidas existentes al 31 de diciembre de 2018 y a 31 de diciembre de 2017, así como de las provisiones por riesgos y gastos contabilizadas por la Entidad (véase notas 2.c, 3.i, 5.b y 5.c):

Cifras en miles de euros					
Sociedades	Participación en capital social %	Riesgo asumido por ADIF AV (comfort letter)			
		Importe riesgo a	Importe riesgo a	Provisiones	Provisiones
		31/12/2018	31/12/2017	31/12/2018	31/12/2017
Zaragoza Alta Velocidad 2002, S.A.	30.00%	-	-	32.476	31.251
Valencia Parque Central Alta Velocidad 2003, S.A.	30.00%	24.000	32.000	24.217	25.989
Logroño Integración del Ferrocarril 2002, S.A.	30.00%	24.000	33.600	-	-
Gijón Integración del Ferrocarril, S.A. Gijón al Norte	30.00%	-	2.953	-	1.091
Barcelona-Sagrera Alta Velocitat, S.A.	30.00%	28.955	44.639	5.368	14.810
Cartagena Alta Velocidad S.A.	40.00%	-	-	1.080	1.080
Murcia Alta Velocidad, S.A.	40.00%	-	-	3.400	3.400
Valladolid Alta Velocidad 2003, S.A.	30.00%	-	-	65.253	57.876
Total Sociedades Integración FFCC		76.955	113.192	131.794	135.497

ANEXOS



ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
ADIF - Alta Velocidad

Inmovilizado Material, Intangible e Inversiones Inmobiliarias del ejercicio 2018

Expresado en miles de euros

	Saldo al 1.1.2018	Altas *	Traspasos	Bajas	Reclasificaciones	Saldo al 31.12.2018
Edificios y otras construcciones	1.601.728	25	9.088	(1.849)	-	1.608.992
Terrenos y bienes naturales	2.474.982	33.823	70	(72)	-	2.508.803
Total Edificios y Terrenos	4.076.710	33.848	9.158	(1.921)	-	4.117.795
Amortización acumulada de Edificios y otras construcciones	(321.170)	(24.706)	-	735	-	(345.141)
Provisión depreciación Edificios y otras construcciones	(4.875)	-	-	-	-	(4.875)
Total valor contable de Edificios y otras construcciones	3.750.665	9.142	9.158	(1.186)	-	3.767.779
Instalaciones de vía	29.918.735	335.437	235.910	(6.831)	-	30.483.251
Amortización acumulada de instalaciones de vía y otras instalaciones	(3.599.741)	(437.431)	-	3.085	-	(4.034.087)
Deterioro de instalaciones de vía	(17.370)	(7.656)	-	-	-	(25.026)
Total valor contable de Instalaciones de vía y otras instalaciones	26.301.624	(109.650)	235.910	(3.746)	-	26.424.138
Otro inmovilizado material	34.449	-	8.277	-	-	42.726
Amortización acumulada de Otro inmovilizado material	(31.824)	(1.160)	-	-	-	(32.984)
Total valor contable de Otro inmovilizado material	2.625	(1.160)	8.277	-	-	9.742
Total valor contable de instalaciones de vía y otro inmovilizado material	26.304.249	(110.810)	244.187	(3.746)	-	26.433.880
Obra en curso	13.688.221	1.130.320	(253.345)	(322)	(23.106)	14.541.768
Total inmovilizado material neto	43.743.135	1.028.652	-	(5.254)	(23.106)	44.743.427
Inversiones inmobiliarias	242.112	20	-	-	-	242.132
Amortización acumulada de Inversiones inmobiliarias	(46.779)	(4.085)	-	-	-	(50.864)
Inversiones inmobiliarias en curso	403	-	-	-	-	403
Total Inversiones Inmobiliarias netas	195.736	(4.065)	-	-	-	191.671
Inmovilizado intangible	74.150	-	340	-	-	74.490
Amortización acumulada inmovilizado intangible	(17.589)	(1.570)	-	-	-	(19.159)
Inmovilizado intangible en curso	238	198	(340)	-	-	96
total inmovilizado intangible neto	56.799	(1.372)	-	-	-	55.427

Este anexo forma parte integrante de la nota 4 de las Cuentas Anuales de 2018 junto con la cual debe ser leído

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
ADIF - Alta Velocidad

Inmovilizado Material, Intangible e Inversiones Inmobiliarias del ejercicio terminado a 31 de diciembre de 2017

Expresado en miles de euros

	Saldo al 1.1.2017	Altas *	Trasposos	Bajas	Reclasificaciones	Saldo al 31.12.2017
Edificios y otras construcciones	1.633.449	280	14.895	(2.009)	(44.887)	1.601.728
Terrenos y bienes naturales	2.449.764	26.414	612	(115)	(1.693)	2.474.982
Total Edificios y Terrenos	4.083.213	26.694	15.507	(2.124)	(46.580)	4.076.710
Amortización acumulada de Edificios y otras construcciones	(294.975)	(26.195)	-	-	-	(321.170)
Provisión depreciación Edificios y otras construcciones	(4.875)	-	-	-	-	(4.875)
Total valor contable de Edificios y otras construcciones	3.783.363	499	15.507	(2.124)	(46.580)	3.750.665
Instalaciones de vía	29.408.066	64.783	408.342	(6.702)	44.246	29.918.735
Amortización acumulada de instalaciones de vía y otras instalaciones	(3.279.434)	(324.995)	-	4.688	-	(3.599.741)
Deterioro de instalaciones de vía	(9.537)	(7.833)	-	-	-	(17.370)
Total valor contable de Instalaciones de vía y otras instalaciones	26.119.095	(268.045)	408.342	(2.014)	44.246	26.301.624
Otro inmovilizado material	32.661	-	1.685	(522)	625	34.449
Amortización acumulada de Otro inmovilizado material	(31.118)	(1.209)	-	503	-	(31.824)
Total valor contable de Otro inmovilizado material	1.543	(1.209)	1.685	(19)	625	2.625
Total valor contable de instalaciones de vía y otro inmovilizado material	26.120.638	(269.254)	410.027	(2.033)	44.871	26.304.249
Obra en curso	12.951.858	1.161.897	(425.534)	-	-	13.688.221
Total inmovilizado material neto	42.855.859	893.142	-	(4.157)	(1.709)	43.743.135
Inversiones inmobiliarias	240.419	-	-	-	1.693	242.112
Amortización acumulada de Inversiones inmobiliarias	(42.750)	(4.029)	-	-	-	(46.779)
Inversiones inmobiliarias en curso	403	-	-	-	-	403
Total Inversiones Inmobiliarias netas	198.072	(4.029)	-	-	1.693	195.736
Inmovilizado intangible	73.395	-	741	(2)	16	74.150
Amortización acumulada inmovilizado intangible	(16.155)	(1.436)	-	2	-	(17.589)
Inmovilizado intangible en curso	882	97	(741)	-	-	238
total inmovilizado intangible neto	58.122	(1.339)	-	-	16	56.799

Este anexo forma parte integrante de la nota 4 de las Cuentas Anuales de 2018 junto con la cual debe ser leído

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
ADIF - Alta Velocidad

Detalle de Empresas asociadas a 31 de diciembre de 2018

Nombre	Actividad	Porcentaje de participación	Coste participación (neto de deterioro)	No desembolsado	Fondos propios	Otras partidas del patrimonio neto	Resultado del ejercicio 2018	Resultado de explotación del ejercicio 2018	Dividendos cobrados
Cartagena AVE, S.A (b).	Integración Alta Velocidad en Cartagena	40,00%	-	-	604	-	-	-	-
Murcia AVE, S.A.(b)	Integración Alta Velocidad en Murcia	40,00%	-	-	625	-	-	-	-
Palencia Alta Velocidad, S.A.(b)	Integración Alta Velocidad en Palencia	40,00%	-	-	506	-	(28)	(28)	-
Ingeniería y Economía del Transporte, S.A. (INECO)(b)	Preparación de Proyectos de Ingeniería civil e industrial de índole ferroviaria. Asesoramiento en función de <i>consulting</i>	20,68%	7.977	-	85.115	32	7.418	8.813	957
León Alta Velocidad 2003, S.A.(b)	Integración Alta Velocidad en León	37,50%	-	-	784	998	5.553	390	-
Logroño Integración Ferrocarril 2002, S.A.(b)	Ordenación travesía ferroviaria Alta Velocidad en Logroño	30,00%	-	-	711	-	-	-	-
Valencia Parque Central Alta Velocidad 2003, S.A.(b)	Integración Alta Velocidad en Valencia	30,00%	-	-	(20.666)	22.817	941	941	-
Valladolid Alta Velocidad 2003 S.A.(b)	Ordenación travesía ferroviaria Alta Velocidad en Valladolid	30,00%	-	-	(46.824)	2.910	(1.922)	1.679	-
Gijón al Norte, S.A.(b)	Integración Alta Velocidad en Gijón	30,00%	-	-	536	-	-	307	-
Zaragoza Alta Velocidad 2002, S.A.(b)	Integración Alta Velocidad en Zaragoza	30,00%	-	-	(282.728)	8.122	(2.342)	2.154	-
Alta Velocidad Alicante Nodo Transportes, S.A.(b)	Integración Alta Velocidad en Alicante	30,00%	-	-	(787)	1.620	14	12	-
Barcelona Sagrera Alta Velocitat S.A.(b)	Integración Alta Velocidad en Barcelona	30,00%	-	-	600	-	-	-	-
Almería Alta Velocidad, S.A.(b)	Integración Alta Velocidad en Almería	30,00%	176	-	581	7.590-	(5)	(5)	-
A.V. Vitoria-Gasteizko Abiadura Handia, S.A.(b)	Integración Alta Velocidad en Vitoria	40,00%	235	-	588	-	(5)	(5)	-
Total participaciones en empresas del grupo y asociadas			8.388	-				14.258	957
Albali Señalización, S.A.(b)		10,00%	1.326	-	14.915	-	1.263	4.426	114
Energía Olmedo Orense Fase I (b)		10,00%	508	-	5.754	-	9	1.622	-
Vía Olmedo- Pedralba (b)		10,00%	517	(240)	2.775	-	114	687	-
HIT RAIL B.V (b)		4,35%	55		3.150	-	128	174	
Total otras (véase nota 6.a)			2.406	(240)				6.909	114
TOTAL			10.794	(240)				21.167	1.071

a) Cuentas anuales auditadas a 31 de diciembre de 2018
b) Estados Financieros provisionales a 31 de diciembre de 2018
c) Cuentas Anuales formuladas pendientes de auditoría a 31 de diciembre de 2018
d) Estados financieros provisionales con borrador de informe de auditoría a 31 de diciembre de 2018
En la columna de Fondos Propios está incluido el resultado del ejercicio 2018

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
ADIF - Alta Velocidad

Detalle de Empresas asociadas a 31 de diciembre de 2017

Nombre	Actividad	Porcentaje de participación	Coste participación (neto de deterioro)	No desembolsado	Fondos propios	Otras partidas del patrimonio neto	Resultado del ejercicio 2017	Resultado de explotación del ejercicio 2017	Dividendos cobrados
Cartagena AVE, S.A. (a).	Integración Alta Velocidad en Cartagena	40,00%	-	-	604	-	-	-	-
Murcia AVE, S.A. (a)	Integración Alta Velocidad en Murcia	40,00%	-	-	625	-	1	-	-
Palencia Alta Velocidad, S.A. (a)	Integración Alta Velocidad en Palencia	40,00%	-	-	506	-	(28)	(28)	-
Ingeniería y Economía del Transporte, S.A. (INECO)(a)	Preparación de Proyectos de Ingeniería civil e industrial de índole ferroviaria. Asesoramiento en función de <i>consulting</i>	20,68%	7.977	-	82.324	40	4.626	10.750	1.832
León Alta Velocidad 2003, S.A. (a)	Integración Alta Velocidad en León	37,50%	-	-	784	998	5.553	390	-
Logroño Integración Ferrocarril 2002, S.A. (a)	Ordenación travesía ferroviaria Alta Velocidad en Logroño	30,00%	-	-	711	-	-	-	-
Valencia Parque Central Alta Velocidad 2003, S.A. (a)	Integración Alta Velocidad en Valencia	30,00%	-	-	(21.608)	22.817	(22.195)	(22.195)	-
Valladolid Alta Velocidad 2003 S.A. (a)	Ordenación travesía ferroviaria Alta Velocidad en Valladolid	30,00%	-	-	(41.693)	4.812	(3.589)	(9.000)	-
Gijón al Norte, S.A. (a)	Integración Alta Velocidad en Gijón	30,00%	-	-	536	-	-	307	-
Zaragoza Alta Velocidad 2002, S.A. (a)	Integración Alta Velocidad en Zaragoza	30,00%	-	-	(280.387)	8.122	(8.920)	(1.126)	-
Alta Velocidad Alicante Nodo Transportes, S.A. (a)	Integración Alta Velocidad en Alicante	30,00%	-	-	(801)	1.620	971	1.765	-
Barcelona Sagrera Alta Velocitat S.A. (a)	Integración Alta Velocidad en Barcelona	30,00%	-	-	600	-	-	-	-
Almería Alta Velocidad, S.A. (a)	Integración Alta Velocidad en Almería	30,00%	176	-	586	-	(7)	(7)	-
A. V. Vitoria-Gasteizko Abiadura Handia, S.A. (a)	Integración Alta Velocidad en Vitoria	40,00%	235	-	588	-	(5)	(5)	-
Total participaciones en empresas del grupo y asociadas			8.388	-				(19.149)	1.832
Albali Señalización, S.A. (a)		10,00%	1.326	-	14.915	-	1.263	4.426	129
Energía Olmedo Orense Fase I (a)		10,00%	368	-	5.754	-	9	1.622	-
Vía Olmedo- Pedralba (a)		10,00%	517	(240)	2.775	-	114	687	-
HIT RAIL B.V (a)		4,35%	55		3.150	-	128	174	10
Total otras (véase nota 6.a)			2.266	(240)				6.909	139
TOTAL			10.654	(240)				(12.240)	1.971

a) Cuentas anuales auditadas a 31 de diciembre de 2017
b) Estados Financieros provisionales a 31 de diciembre de 2017
c) Cuentas Anuales formuladas pendientes de auditoría a 31 de diciembre de 2017
d) Estados financieros provisionales con borrador de informe de auditoría a 31 de diciembre de 2017
En la columna de Fondos Propios está incluido el resultado del ejercicio 2017



MINISTERIO
DE HACIENDA

INTERVENCIÓN GENERAL DE LA
ADMINISTRACIÓN DEL ESTADO

AUDITORÍA DE CUENTAS ANUALES

ADIF Alta Velocidad

Plan de Auditoría 2018

Código AUDInet 2019/413

Intervención Delegada en ADIF Alta Velocidad



ÍNDICE

I.	INTRODUCCIÓN	1
II.	OBJETIVO Y ALCANCE DEL TRABAJO: RESPONSABILIDAD DE LOS AUDITORES.....	2
III.	OPINIÓN.....	3
IV.	INFORME SOBRE OTROS REQUERIMIENTOS LEGALES Y REGLAMENTARIOS.....	3



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 2018, 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 sociedad de auditoría PKF ATTEST SERVICIOS EMPRESARIALES SL en virtud del contrato suscrito con el Ministerio de Hacienda, a propuesta de la Intervención General de la Administración del Estado, ha efectuado el trabajo de auditoría referido en el apartado anterior. En dicho trabajo se ha aplicado por parte de la Intervención General de la Administración del Estado la Norma Técnica sobre colaboración con auditores privados en la realización de auditorías públicas de 11 de abril de 2007.

La Intervención General de la Administración del Estado ha elaborado el presente informe sobre la base del trabajo realizado por la sociedad de auditoría PKF ATTEST SERVICIOS EMPRESARIALES SL.

La Presidenta 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 esté libre de incorrección material.

Las cuentas anuales a las que se refiere el presente informe fueron formuladas por la Presidenta de la Entidad el 21 de marzo de 2.019 y fueron puestas a disposición de la Intervención Delegada ese mismo día.



La información relativa a las cuentas anuales queda contenida en el fichero NF1548_2018_F_190321_184533_Cuentas.zip cuyo resumen electrónico se corresponde con 02E7E958BA4C999180808352015A2D4BD734154EA57B6FF5CFBA7268CC534976 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. Opinión

En nuestra opinión, 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 2018, 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.

IV. Informe sobre otros requerimientos legales y reglamentarios

De acuerdo con sus estatutos, la Presidenta 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 la Interventora Delegada en ADIF Alta Velocidad, en Madrid, a 26 de marzo de 2019.

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL ADIF-ALTA VELOCIDAD

INFORME DE GESTIÓN

EJERCICIO 2018

(Incluye la Información - No Financiera)

INDICE

1. INFORMACIÓN NO FINANCIERA (aspectos a incluir según la ley 11/2018 de 28 de diciembre)	3
1.1. INFORMACION GENERAL DE LA ENTIDAD	4
1.2. MODELO DE NEGOCIO, ESTRATEGIA Y OBJETIVOS	5
1.2.1. Entorno Empresarial y Análisis de Materialidad	8
1.2.2. Mercados en los que Operamos	13
1.2.3. Estrategias y Objetivos	14
1.2.4. Políticas Aplicadas e Indicadores Clave	18
1.2.5. Retos a Futuro	22
1.3. GOBIERNO Y ESTRUCTURA ORGANIZATIVA	25
1.3.1. Estructura de Gobierno	27
1.3.2. Consejo de Administración	27
1.3.3. Otros Órganos de Gestión Interna	30
1.3.4. Ética y Transparencia	35
1.4. EVALUACIÓN Y GESTIÓN DE RIESGOS	37
1.4.1. Descripción de Riesgos y Procedimientos de Diligencia Debida Aplicados	37
1.4.2. Riesgos financieros y Sistemas de Control Interno	39
1.4.3. Sistema de Control Interno de la Información Financiera	40
1.5. INFORMACIÓN SOBRE CUESTIONES MEDIOAMBIENTALES	42
1.5.1. Efectos Actuales y Previsibles de las Actividades del Negocio	42
1.5.2. Contaminación: Medidas de Prevención	44
1.5.3. Gestión de Residuos: Medidas, Prevención y Economía Circular	46
1.5.4. Uso Sostenible de Recursos: Consumos de Energía y Combustible	47
1.5.5. Cambio Climático: Medidas Adoptadas y Medios Implementados	51
1.5.6. Protección de la biodiversidad: Medidas Adoptadas para Preservar Áreas Protegidas	56
1.6. INFORMACIÓN SOBRE CUESTIONES SOCIALES Y RELATIVAS AL PERSONAL	59
1.6.1. Hitos en la Gestión de Personas y Cuestiones Sociales	59
1.6.2. Distribución de Empleados: Cuadros de Información y Análisis	62
1.6.3. Organización del Diálogo Social, y Salud y Seguridad en el Trabajo	64

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
ADIF- Alta Velocidad
INFORME DE GESTIÓN
EJERCICIO 2018

1.7. OTRA INFORMACIÓN RELEVANTE DE LA ENTIDAD	64
1.7.1. Medidas Adoptadas para Prevenir la Corrupción y el Soborno	64
1.7.2. Compromisos Sociales en Materia de Sostenibilidad, Subcontratación de Proveedores y Consumidores	67
2. ACTUACIONES REALIZADAS EN LAS ÁREAS DE NEGOCIO DE LA ENTIDAD	70
2.1. NUEVAS LÍNEAS DE ALTA VELOCIDAD	70
2.1.1. Construcción	70
2.1.2. Sistemas de Seguridad - Telecomunicaciones	74
2.2. PATRIMONIO Y URBANISMO	75
2.3. RED DE FIBRA	76
2.4. ENERGÍA ELÉCTRICA	77
2.5. COMBUSTIBLE	77
2.6. CIRCULACIÓN Y GESTIÓN DE CAPACIDAD	78
2.7. SEGURIDAD, PROCESOS Y SISTEMAS CORPORATIVOS	79
2.7.1. Protección y Seguridad	80
2.7.2. Seguridad en la Circulación	80
2.7.3. Actuaciones Comunes: ADIF-Alta Velocidad / ADIF	81
2.8. PARTICIPACIÓN EN ORGANISMOS Y PROYECTOS INTERNACIONALES	85
3. INFORMACIÓN FINANCIERA	86
3.1. ANÁLISIS DE LA ACTIVIDAD Y DEL RESULTADO	86
3.2. INDICADORES ECONÓMICOS DE LA ACTIVIDAD	88
3.3. CÁNONES FERROVIARIOS	90
3.4. FINANCIACIÓN MEDIANTE EMISIONES DE BONOS VERDES ("GREEN BOND")	95
3.5. LIQUIDEZ Y RECURSOS DE CAPITAL	96
3.6. RATIO DE COBERTURA SEC (SISTEMA EUROPEO DE CUENTAS)	97
3.7. INVERSIONES REALIZADAS DURANTE EL EJERCICIO	99
3.8. INFORMACIÓN SOBRE LA CONTRATACIÓN REALIZADA	100

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
ADIF- Alta Velocidad
INFORME DE GESTIÓN
EJERCICIO 2018

1. INFORMACIÓN NO FINANCIERA (ASPECTOS A INCLUIR SEGÚN LA LEY 11/2018 DE 28 DE DICIEMBRE)

El 29 de diciembre de 2018, se publicó en el Boletín Oficial del Estado la nueva Ley 11/2018, de 28 de diciembre, en materia de información no financiera y diversidad, a través de la cual se modifica el Código de Comercio, el texto refundido de la Ley de Sociedades de Capital aprobado por el Real Decreto Legislativo 1/2010, de 2 de julio, y la Ley 22/2015, de 20 de julio, de Auditoría de Cuentas, en materia de información no financiera y diversidad (procedente del Real Decreto-Ley 18/2017). Esta nueva legislación sustituye el actual Real Decreto-Ley 18/2017, de 24 de noviembre, que permitió trasponer al ordenamiento jurídico estatal con diferentes grados de exigencia la Directiva comunitaria 2014/95/UE sobre divulgación de información no financiera y diversidad destinada a determinadas grandes empresas y grupos, conteniendo importantes novedades, elevando los niveles de exigencia en cuanto a transparencia y fiabilidad en el reporting de información no financiera y diversidad.

A lo largo de los últimos años se ha puesto de manifiesto una clara tendencia de las compañías a publicar más información en materia de sostenibilidad, motivada principalmente por la demanda de información transparente, comparable y precisa por parte de los inversores y la sociedad en general. Sin duda, es una práctica fundamental en la ruta para alcanzar los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) de la Agenda 2030 de las Naciones Unidas o el Acuerdo de París sobre cambio climático.

En esta línea, ADIF-Alta Velocidad ha preparado un estado de información no financiera adaptado las previsiones establecidas en la citada Ley 11/2018, que constituye la mejor práctica en esta materia.

Desde el ejercicio 2017, ADIF-Alta Velocidad ha optado por la presentación del Informe de Gestión Integrado, incluyendo en el mismo el estado de información no financiera, sometándose a los mismos criterios de aprobación, depósito y publicación que el Informe de Gestión. En cuanto al marco de reporte se ha basado en los estándares de Global Reporting Initiative (G4GRI) con el objetivo de identificar, recopilar y reportar información sobre los impactos vinculados a cuestiones medioambientales, sociales y económicas, así como la gestión de éstos de manera clara y comparable, proporcionando una imagen completa y equilibrada de los temas materiales de nuestra organización. Paralelamente, en el ejercicio 2017 se ha complementado el reporte estableciendo una correlación de los estándares G4GRI y los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) sobre los que impacta la actividad de la entidad, proporcionando un marco global para que las organizaciones y grupos de interés evalúen su impacto local, regional y global. Para ello, en primer lugar se han priorizado esos objetivos según el sector y tipo de negocio de la entidad para así, poder identificar los ámbitos más relevantes en los que la organización puede contribuir e integrar estos objetivos a la estrategia corporativa.

Con el modelo de reporting por el que ha apostado ADIF-Alta Velocidad, pretende convertirse en referente de las empresas públicas a nivel nacional en materia de

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
ADIF- Alta Velocidad
INFORME DE GESTIÓN
EJERCICIO 2018

divulgación de información no financiera y diversidad, elevando los niveles de exigencia en cuanto a transparencia y fiabilidad en el reporting de estos datos.

1.1. INFORMACION GENERAL DE LA ENTIDAD

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.

ADIF-Alta Velocidad nace con el objetivo de desarrollar y administrar un sistema ferroviario de infraestructuras de altas prestaciones; económicamente sostenible, seguro, eficiente y de calidad. Todo ello, y como referencia continua de todas nuestras actuaciones, se enmarca dentro de una nueva orientación estratégica basada en el desarrollo sostenible.

El servicio público que presta ADIF-Alta Velocidad y el impacto que genera en el medio ambiente y en la sociedad, hacen que su nueva orientación estratégica se haya basado en el concepto de desarrollo sostenible; integrando, de manera coherente, las tres esferas del mismo (económica, social y medioambiental), y tomando como referente de alto nivel los compromisos adquiridos por todos los actores; nacionales e internacionales, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) de Naciones Unidas.

Como entidad pública bien gobernada, la responsabilidad social debe inspirar la actividad de la entidad, procurando asegurar la transparencia y el diálogo con los Grupos de Interés.

En esta etapa, ADIF-Alta Velocidad apuesta firmemente por la transformación digital y la innovación como palancas para contribuir a alcanzar estas metas. Además, las personas que forman parte de ADIF-Alta Velocidad son protagonistas de esta nueva etapa de transformación.

Entre los objetivos de la actividad de ADIF-Alta Velocidad se encuentran, entre otros, el facilitar una infraestructura fiable y segura, incrementar la cuota de transporte ferroviario y generar valor añadido gracias a la colaboración con otras entidades, instituciones y empresas. En este último año, destaca el esfuerzo que se ha realizado por impulsar todas las inversiones que se están ejecutando, para así incrementar la oferta de infraestructuras de alta velocidad que prestan un servicio de gran calidad a los viajeros.

Esta apuesta por la alta velocidad ha transformado la red ferroviaria de manera radical, alcanzando las mayores dotaciones de infraestructura ferroviaria de alta velocidad de Europa, y manteniendo una importante diferencia en tiempos de viaje con respecto a otras líneas de AV del mundo.

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
ADIF- Alta Velocidad
INFORME DE GESTIÓN
EJERCICIO 2018

Esta red está construida mayoritariamente en ancho UIC (1.435mm), vía doble, electrificada a 25KV, y siguiendo las especificaciones técnicas de interoperabilidad (ETI) europeas. La progresiva implantación de las ETIs permite la prestación de servicios ferroviarios sin rupturas desde/hacia nuestro país, con origen/destino el resto de la red ferroviaria europea.

Las competencias y funciones de ADIF-Alta Velocidad están recogidas en su propio estatuto regulado por el Real Decreto 1044/2013, de 27 de diciembre. Las principales competencias de ADIF-Alta Velocidad son, de modo resumido, las siguientes:

- o Construcción de infraestructuras ferroviarias de alta velocidad que formen parte de la RFIG con cargo a sus propios recursos y con arreglo a lo que disponga el Ministerio de Fomento.
- o Construcción de infraestructuras ferroviarias de alta velocidad, con recursos de un tercero, conforme al correspondiente convenio.
- o Administración de las infraestructuras de su titularidad.
- o Control e inspección de la infraestructura ferroviaria, de sus zonas de protección y de su circulación ferroviaria.
- o Adjudicación de capacidad a empresas ferroviarias que lo soliciten.
- o Explotación de los bienes de su titularidad.
- o Negocios de estaciones de alta velocidad.
- o Adquisición de energía eléctrica para el suministro del servicio de corriente al sistema ferroviario.
- o Prestación de servicios adicionales y, en su caso de servicios complementarios y auxiliares al servicio de transporte ferroviario en infraestructuras de su titularidad.
- o Actividades de telecomunicaciones y de energía.

En la actualidad, la red de titularidad de ADIF-Alta Velocidad alcanza los 3.153 kilómetros, de los que 2.514 km. son de Alta Velocidad de Ancho Estándar (UIC) (1.435 mm); 567 km. corresponden a Red Convencional de Ancho Ibérico Puro (1.668 mm) y 71 km a Red Mixta (combinación de Ancho Estándar y Ancho Ibérico), estando presente en diferentes territorios de la geografía española (Declaración sobre la Red 2018 de ADIF-Alta Velocidad). En la página web de la Entidad (www.adifaltavelocidad.es) está disponible la última versión actualizada de la Declaración de Red.

ADIF-Alta Velocidad actúa como dinamizador del sector ferroviario a través del desarrollo y la gestión de un sistema de infraestructuras seguro, eficiente y sostenible.

1.2. MODELO DE NEGOCIO, ESTRATEGIA Y OBJETIVOS

El modelo de negocio de ADIF-Alta Velocidad en su conjunto se orienta a crear y gestionar infraestructuras de altas prestaciones sostenibles, de calidad, resilientes y seguras, apostando por la innovación y la modernización del sistema de transporte.

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
ADIF- Alta Velocidad
INFORME DE GESTIÓN
EJERCICIO 2018

La principal actividad desarrollada por ADIF-Alta Velocidad es la construcción y administración de líneas de alta velocidad. Además, ADIF-Alta Velocidad es responsable de la gestión de la infraestructura de telecomunicaciones, de la gestión del suministro de energía a operadores ferroviarios, el asesoramiento y supervisión de las actuaciones en materia de medio ambiente y eficiencia energética a ADIF.

Numerosas actividades relacionadas con las competencias de ADIF-Alta Velocidad están encomendadas a la Entidad Pública Empresarial Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (en adelante, ADIF) a través de convenios de prestación de servicios, como la gestión de los sistemas de control de la circulación y la capacidad de las infraestructuras, el mantenimiento, la protección y seguridad ciudadana, la gestión de las estaciones de viajeros conectadas por líneas de alta velocidad y determinadas funciones.

Construcción

ADIF-Alta Velocidad continúa avanzando en las obras y proyectos encomendados por el Gobierno uniendo los diversos territorios de la geografía española por medio de una red de altas prestaciones.

Actualmente la entidad tiene encomendada la construcción de diferentes líneas. En 2017 se ha seguido avanzando en la construcción de diferentes líneas de alta velocidad que se pondrán en marcha en el futuro, como la de Venta de Baños-León-Asturias, Valladolid-Burgos- Vitoria, Mérida-Badajoz del corredor de Extremadura, Olmedo-Zamora-Lubián-Orense, Monforte del Cid-Murcia, nuevo acceso ferroviario Norte-Noroeste: Madrid-Segovia-Valladolid/Medina del Campo, Tramo Navalmoral de la Mata-Cáceres de la Línea de AV Madrid-Cáceres, Tramo entre Almería y el límite con la Región de Murcia, Vitoria-Bilbao-San Sebastián, etc (véase apartado 2.1)

En enero de 2018, se puso en marcha la conexión por alta velocidad entre Valencia y Castellón del Corredor Mediterráneo de Alta Velocidad.

El desarrollo del sistema ERTMS (European Traffic Management System) en la red de alta velocidad (además de en la red convencional) ha convertido a España en el país con más kilómetros de línea férrea dotada de ERTMS en funcionamiento. El ERTMS es un sistema de mando y control de trenes pensado para conseguir que la señalización y las comunicaciones entre infraestructura de vía y equipos de a bordo sean compatibles en toda Europa, avanzando así hacia la interoperabilidad de las circulaciones ferroviarias entre los países de la Unión Europea.

Explotación y Mantenimiento

Las actividades de explotación y mantenimiento de las infraestructuras de titularidad de ADIF-Alta Velocidad han sido encargadas a ADIF, a través de las correspondientes adendas al Convenio suscrito entre ambas entidades, para la encomienda a ADIF de la prestación de diversos servicios.

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
ADIF- Alta Velocidad
INFORME DE GESTIÓN
EJERCICIO 2018

Entre las principales actuaciones de explotación de la red de alta velocidad cabe destacar la gestión del tráfico ferroviario, el cálculo de cánones por la utilización de las infraestructuras ferroviarias, estaciones y otras instalaciones ferroviarias y la explotación de las estaciones de viajeros, entre otras.

El mantenimiento de la infraestructura de alta velocidad consiste en las operaciones de conservación, reparación, reposición y actualización tecnológica de los diferentes elementos que conforman la red.

Seguridad Integral del Sistema Ferroviario

La cultura de seguridad de ADIF-Alta Velocidad se basa en la evaluación de los riesgos para poder aplicar las medidas preventivas, correctivas y de mejora necesarias para la minimización de dichos riesgos.

- o Protección y seguridad: Seguridad en infraestructuras e instalaciones de la compañía mediante la implementación de los sistemas y protocolos oportunos en casos de incidentes o emergencias, en colaboración con las entidades públicas competentes.
- o Seguridad en la circulación ferroviaria: Control de los riesgos inherentes a la circulación de los trenes, derivados de la propia actividad de ADIF-Alta Velocidad y de las Empresas Operadoras, dando a los usuarios la confianza en la red por la que transitan.
- o Prevención de Riesgos Laborales: Compromiso con la seguridad y salud de los trabajadores propios, colaborando con otras empresas para conocer y controlar los riesgos derivados de la interacción con contratistas y proveedores, así como de todo aquel que desempeñe un trabajo puntual o de larga duración para ADIF-Alta Velocidad.
- o Ciberseguridad: Protección de los sistemas de información de ADIF-Alta Velocidad frente a intrusiones y agresiones externas.

Telecomunicaciones y energía

ADIF-Alta Velocidad es la responsable de la gestión de la infraestructura de telecomunicaciones, la red de fibra óptica que se extiende a lo largo del tendido ferroviario y que da soporte a los servicios propios de la explotación de la red y ofrece un servicio a diferentes operadores para optimizar el excedente de capacidad de su red.

Además, se encarga de la gestión del suministro de energía eléctrica consumida por ADIF y ADIF-Alta Velocidad y de la energía para la tracción y otros usos consumida por RENFE Operadora; y en su caso, por el resto de operadores que en el transporte de mercancías utilicen material de tracción eléctrica. Además, asesora y supervisa las actuaciones en materia de eficiencia energética a ADIF y ADIF-Alta Velocidad.

Asistencias Técnicas y Colaboraciones Internacionales

La experiencia de ADIF-Alta Velocidad en la construcción, explotación y mantenimiento de infraestructuras ferroviarias bajo los más altos estándares de calidad y seguridad ha posicionado a la entidad los últimos años como referencia del sector. Por este motivo, ADIF-Alta Velocidad participa en diferentes iniciativas internacionales como el desarrollo

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
ADIF- Alta Velocidad
INFORME DE GESTIÓN
EJERCICIO 2018

de la red ferroviaria transeuropea y el desarrollo de regulación internacional en materia de seguridad e interoperabilidad, entre otras.

1.2.1. Entorno Empresarial y Análisis de Materialidad

ADIF-Alta Velocidad persigue basar su gestión en la responsabilidad ante la sociedad, por ello es fundamental tener en cuenta las expectativas de los diferentes grupos de interés (clientes, administraciones, inversores, sociedad, empleados, proveedores, socios y aliados), partiendo del análisis de materialidad de la entidad y, establecer canales de transparencia y diálogo con los mismos.

ADIF-Alta Velocidad considera como grupo de interés a todo colectivo social que se ve o se puede ver afectado por la actividad de la empresa, ahora o en el futuro, y/o que, de manera legítima, afecta o puede afectar a la actividad de la empresa y, por lo tanto, a sus resultados. Entre sus grupos de interés se encuentran las empresas ferroviarias, los viajeros, los ciudadanos, las administraciones públicas, los empleados, los gobiernos de otros países, los proveedores, los socios de negocio y aliados y la sociedad (ONGs, asociaciones, etc.). El PT2020 ha considerado, mediante la agrupación de diferentes colectivos, cinco grupos de interés:



Durante el ejercicio 2018, en el seno del Plan de Empresa 2018-2020, denominado PT2020, se ha analizado la información de la actividad de ADIF-Alta Velocidad y su relación con los diferentes grupos de interés. A través de la actualización del informe de materialidad, que es aquél que permite identificar los aspectos de la actividad empresarial que resultan más relevantes, se obtuvo que los factores: SEGURIDAD, SERVICIO Y SOSTENIBILIDAD deben tener necesariamente un papel muy relevante en la articulación de nuestra estrategia empresarial.

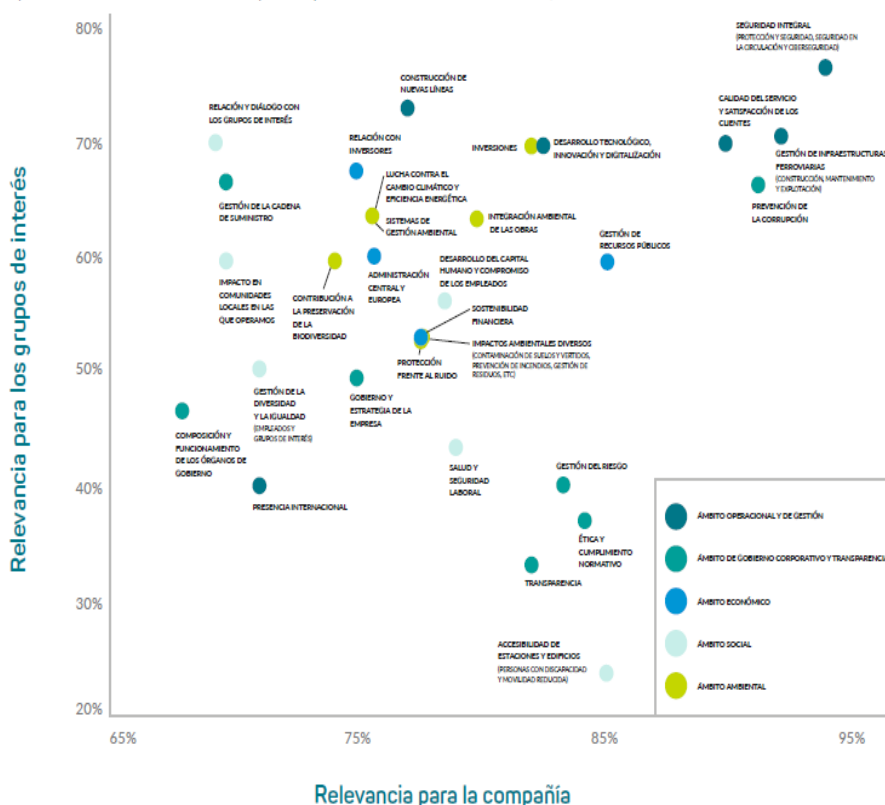
El análisis de materialidad de ADIF-Alta Velocidad 2018, se realizó teniendo en cuenta por un lado la relevancia para la compañía (posible impacto de los aspectos considerados sobre la estrategia y los objetivos de la compañía) y, por otro lado, la relevancia para los grupos de interés (clientes, administraciones, inversores, sociedad, empleados, proveedores, socios y aliados). Las expectativas se han clasificado en 5 grandes ámbitos:

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL ADIF- Alta Velocidad INFORME DE GESTIÓN EJERCICIO 2018

operacional y de gestión, económico, ambiental, social y, por último, gobierno corporativo y transparencia. En cada ámbito se ha cruzado la relevancia que otorga internamente ADIF-Alta Velocidad a diferentes aspectos, con la que le otorgan nuestros grupos de interés, con la finalidad de definir las prioridades del Plan Transforma 2020. En el análisis de materialidad del 2019, se incluirá además la valoración de los aspectos de la actividad con impacto directo en los ODS.

El resultado de este cruce, que se muestra en el siguiente gráfico, pone de manifiesto que las prioridades son las siguientes: seguridad (incluye los diferentes aspectos relacionados con la seguridad integral), servicio (incluye aspectos relacionados con la calidad, la construcción, la gestión de la red y las estaciones, etc.) y sostenibilidad (agrupa numerosos aspectos relacionados con la gestión económica, el gobierno de la empresa, el impacto en la cohesión social y el impacto en el medioambiente).

Como conclusión, resulta evidente que estos tres factores: seguridad, servicio y sostenibilidad, los que deben tener necesariamente un papel muy relevante en la articulación de nuestra estrategia empresarial.



ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
ADIF- Alta Velocidad
INFORME DE GESTIÓN
EJERCICIO 2018

En el análisis de su entorno empresarial, ADIF-Alta Velocidad es consciente de la importancia de mantener una relación cercana, accesible y transparente con todos sus grupos de interés, por lo que da gran importancia a la gestión activa de sus canales de comunicación y a poder escuchar lo que sus grupos de interés demandan y piensan sobre ADIF-Alta Velocidad.

ADIF-Alta Velocidad prevé en el futuro revitalizar la presencia de la entidad en Internet mediante el desarrollo y la creación de una nueva página web corporativa y potenciando el diálogo con los grupos de interés a través de las redes sociales. En la siguiente tabla se puede ver un resumen de los canales de comunicación establecidos con los diferentes grupos de interés de ADIF-Alta Velocidad.

GRUPO DE INTERÉS	CANAL ESTABLECIDO
ADMINISTRACIONES PÚBLICAS E INVERSORES (Ministerio de Fomento, Administración y organizaciones financieras)	- Comunicación continua través de los organismos competentes (Subsecretaría de Estado, Secretaría de Estado de Infraestructuras, etc.) - Reuniones de seguimiento - Convenios de colaboración
CLIENTES EXTERNOS (usuarios del sistema ferroviario, operadores ferroviarios, clientes empresas, gobiernos de otros países)*	- Oficinas de Atención al Cliente en las estaciones de Adif-AV (atención personalizada, gestión de reclamaciones y sugerencias, etc.) - Encuestas anuales de satisfacción a viajeros y a arrendatarios de los locales comerciales situados en las estaciones de Adif-AV - Teléfonos de información y correo electrónico - Convenios y acuerdos - Mecanismos de reclamación y sugerencias (aplicación informática RECLAMA, libros de reclamaciones, etc.) - Buzón de comunicación - Redes Sociales - Canal App Adif-AV (información en tiempo real del estado de la red y horarios)

GRUPO DE INTERÉS	CANAL ESTABLECIDO
PROVEEDORES	- Comunicación vía correo electrónico o telefónica - Convenios de colaboración
SOCIOS DE NEGOCIO Y ALIADOS	- Acuerdos y colaboraciones sectoriales - Asambleas generales y europeas, delegaciones internacionales - Eventos y foros especializados - Correo electrónico o teléfono
SOCIEDAD (ciudadanos, asociaciones, ONGs, organizaciones europeas e internacionales)**	- Informes anuales de Adif-AV y otras publicaciones - Información permanente a través de los medios de comunicación - Buzón de comunicación - Comunicación web - Redes Sociales - Portal de Transparencia
EMPLEADOS***	- Portal corporativo Inicia - Comités de representación de los trabajadores de Adif-AV - Encuestas de clima laboral y de compromiso con Adif-AV - Plan de Comunicación Interna - Comunicaciones internas - Información sobre cursos de formación - Buzón de sugerencias - Buzón de iniciativas para la mejora

A continuación se resume la relación existente entre ADIF-Alta Velocidad y algunos de los grupos de interés más importantes:

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL ADIF- Alta Velocidad INFORME DE GESTIÓN EJERCICIO 2018

ADMINISTRACIONES PÚBLICAS

Adif-AV se encuentra adscrita al Ministerio de Fomento que ejerce un rol regulador e inversor, por lo que la entidad tiene el compromiso de mantener una relación continua basada en la transparencia, a través de una gestión eficaz y sostenible de sus actividades. La relación entre Adif-AV y el Ministerio de Fomento se establece principalmente a través de la Subsecretaría de Estado, la Secretaría de Estado de Infraestructuras, Transporte y Vivienda, y especialmente, con la Dirección General de Ferrocarriles. Pero también está en contacto continuo con otras entidades adscritas al mismo, tales como Renfe Operadora y con otros ministerios como el Ministerio de Empleo y Seguridad Social y el Ministerio de Hacienda y Administraciones Públicas.

Por otro lado, Adif-AV mantiene una relación con organismos reguladores tales como el Tribunal de Cuentas y la Intervención General del Estado, con los que establece un contacto reglado según la normativa vigente, y con otros entes como el Defensor del Pueblo (en el tratamiento y respuesta de las quejas presentadas ante este organismo e instituciones análogas de las Comunidades Autónomas), abogacía del Estado (para la resolución de consultas y supervisión encaminadas a asegurar el cumplimiento de los requisitos legales aplicables con unidad de criterio), entidades de certificación, Instituto Nacional de Estadística (aportando regularmente datos relacionados con la actividad de Adif-AV) o universidades y centros de estudios públicos con los que Adif-AV establece convenios de colaboración.

Además, Adif-AV mantiene contacto y participa con diferentes entidades a nivel internacional:

- RNE (RailNet Europe): para colaborar en la planificación y gestión de la capacidad ferroviaria en corredores internacionales y mejora de la calidad y eficiencia orientada al desarrollo competitivo de tráfico de viajeros y mercancías sobre los mismos.
- EIM (European Infrastructure Managers): como asociación que aglutina a los más importantes gestores de infraestructuras europeos y que actúa como grupo de interés ante organismos de decisión política y legislativa de la Unión Europea y realiza estudios en apoyo de la modernización del sector ferroviario.
- ERA (European Railway Agency): para el desarrollo de especificaciones técnicas dirigidas a la interoperabilidad y seguridad, Adif-AV participa en este desarrollo a través de EIM.
- AEIEs (Agrupaciones Europeas de Interés Económico): para el desarrollo de proyectos transfronterizos ligados a Corredores ferroviarios internacionales y Redes Transeuropeas de transporte (RTE-T).
- PRIME: es la plataforma de gestores ferroviarios europeos para el desarrollo del Cuarto Paquete ferroviario. Adif-AV participa en la elaboración de un sistema de indicadores que permita el seguimiento de las principales actividades y la mejora de la gestión.

PROVEEDORES

Los proveedores son una pieza esencial para el desarrollo de la actividad de Adif-AV y su relación con ellos se basa en garantizar el mantenimiento de las colaboraciones y de la seguridad jurídica en la concesión y de la transparencia del proceso de contratación.

El proceso de contratación de proveedores de Adif-AV se establece a través de la política de contratación que incluye rigurosos parámetros de selección, y articula todos los procedimientos de compras a través de una gestión basada en la transparencia y la seguridad contemplando todos los procesos y sus posibles incidencias.

Para cada proceso de contratación, Adif-AV lleva a cabo un proceso de selección de proveedores en el que estos deben acreditar su solvencia empresarial así como el cumplimiento de requisitos sociales y ambientales determinados para cada expediente de contratación.

SOCIOS DE NEGOCIO Y ALIADOS

Dentro de este grupo de interés, Adif-AV identifica a las sociedades filiales y participadas, entre las que se encuentran las sociedades de integración. La gestión de este grupo de interés se basa en su seguimiento y la coordinación de las actuaciones de integración del ferrocarril en las ciudades con la colaboración de otras áreas de la empresa. De esta forma, Adif-AV establece alianzas con empresas externas y con administraciones que se formalizan mediante convenios, acuerdos de colaboración y participaciones accionariales.

En el ámbito de las sociedades de integración, y como fruto del esfuerzo de la entidad por adaptarse al nuevo marco estratégico de la empresa y al entorno económico que exige una mayor eficiencia y transparencia en la utilización de los recursos, se ha refinanciado la deuda de determinadas sociedades, se ha asumido la gestión jurídica, administrativa y contable, así como el seguimiento económico y financiero de otras que carecían de estructura suficiente para llevarlo a cabo, y se han negociado préstamos participativos.

FORÉTICA

En 2017 Adif-AV se adhiere a FORÉTICA, asociación sin ánimo de lucro que invierte los productos e ingresos derivados de su actividad a la promoción de sus fines. Dicha Asociación se constituye con el fin exclusivo de promover la cultura de la Gestión Ética, la Responsabilidad Social y la sostenibilidad en las empresas, fomentando la integración de los aspectos sociales, ambientales y de buen gobierno en la estrategia y gestión de las organizaciones.

Organización de referencia en RSE en España y Latinoamérica con más de 15 años de experiencia, lo que le permite ser la PLATAFORMA EN RESPONSABILIDAD EMPRESARIAL Y SOSTENIBILIDAD más consolidada y líder en España; cuenta con expertos en actividades de investigación, comunicación y servicios de apoyo a la gestión responsable. Cuenta con más de 200 socios, 40% de empresas del IBEX 35, 22 empresas Fortune Global 500, 17 empresas del Dow Jones Sustainability Index y 8% de socios ONG. Es la única en España que aglutina en su seno a los diferentes actores sociales (composición multistakeholder), lo cual la hace especialmente interesante para los fines perseguidos por Adif-AV, relacionados con la generación de relaciones de confianza con sus grupos de interés.

En 2014, FORÉTICA es elegida por el World Business Council for Sustainable Development (WBCSD, Consejo Empresarial Mundial para el Desarrollo Sostenible), como su único representante en España. Esta dimensión internacional de Forética y su vínculo con el principal foro mundial en sostenibilidad, tiene un valor especial para Adif-AV, dada la proyección internacional de nuestra entidad.



ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL ADIF- Alta Velocidad INFORME DE GESTIÓN EJERCICIO 2018

RED ESPAÑOLA DE PACTO MUNDIAL DE NACIONES UNIDAS

En 2017 Adif Alta Velocidad inicia los trámites de adhesión a RED ESPAÑOLA DE PACTO MUNDIAL, culminando el proceso en marzo de 2018. REPM es una asociación sin ánimo de lucro con personalidad jurídica propia y plena capacidad de obrar, con sede en España y constituida por tiempo indefinido.

PACTO MUNDIAL DE NACIONES UNIDAS, compuesto por más de 13.000 entidades de todo el mundo, opera en España únicamente a través de la asociación RED ESPAÑOLA DEL PACTO MUNDIAL DE NACIONES UNIDAS, REPM, que cuenta actualmente con más de 2.600 entidades (15% son grandes empresas de las que el 89% pertenecen al IBEX35) adheridas a esta iniciativa de responsabilidad social empresarial, convirtiéndola en la red más importante de las 86 que existen.

REPM, ha asumido el liderazgo en la tarea de impulsar la orientación de la actividad empresarial a la consecución de los OBJETIVOS DE DESARROLLO SOSTENIBLE, ODS. La actividad de Adif-AV genera unos impactos (triple cuenta de resultados, económicos, sociales y medioambientales), que tienen su reflejo en los ODS, incidiendo directamente en las expectativas tanto de los grupos de interés como en las necesidades de la sociedad. REPM, es una asociación multistakeholder que opera en un entorno multidisciplinar fomentando la integración de nuevos modelos de gestión responsable, es por ello, que para Adif-AV la hace especialmente interesante para los fines perseguidos por nuestra entidad, en relación a la generación de relaciones de confianza con sus grupos de interés.

Dado que Adif-AV pretende impulsar un cambio relevante en la forma de abordar e integrar la Responsabilidad Corporativa en la estrategia de la entidad y operaciones de negocio para una mejora de su desempeño e impacto en la sociedad, contribuyendo activamente a la consecución de los ODS, y dado el carácter de REPM de exclusividad operativo en España como representante de Naciones Unidas y su condición de liderazgo respecto a los ODS, Adif-AV CONSIDERA DE INTERÉS SU ADHESIÓN A DICHA ASOCIACIÓN con la finalidad de formar parte de la mayor iniciativa mundial de sostenibilidad empresarial promovida por las Naciones Unidas.



**APOYAMOS
AL PACTO MUNDIAL**

INVERSORES

Tras la segregación Adif-AV asumió la parte correspondiente a la construcción de las nuevas líneas de alta velocidad. Esta actividad requiere de financiación, por lo que la confianza en la entidad por parte de la comunidad inversora se ha convertido en un factor clave de sostenibilidad. Para lograr esa confianza, Adif-AV ha ampliado la información financiera y no financiera aportada al mercado, para que los inversores puedan tomar su decisión de inversión de forma informada. La entidad está visitando las principales plazas europeas presentando su proyecto empresarial.

Para acceder a financiación la emisión de bonos o la concesión de préstamos Adif-AV tiene establecida una estrecha relación con Administraciones Públicas y entidades financieras, principalmente de la Unión Europea, tales como el Banco Europeo de Inversiones (BEI), el cual concede préstamos para o los Fondos Europeos.



La página web corporativa cuenta con un apartado específico dirigido a inversores, donde se puede encontrar la información financiera más relevante de la entidad, así como presentaciones a inversores

En el ámbito internacional, ADIF-Alta Velocidad con el objetivo de obtener referencias de su entorno empresarial para la estructuración y definición de su Plan estratégico PT2020, ha analizado las estrategias de otros administradores ferroviarios del entorno europeo. Deutsche Bahn, SCNF, Infraestructuras de Portugal, Network Rail y Rete Ferroviaria Italiana; así como las de otros gestores nacionales de infraestructuras: AENA, Canal de Isabel II, Compañía Logística de Hidrocarburos, Enagás y Red Eléctrica Española.

Considerando los resultados obtenidos en todas las organizaciones, tanto a nivel europeo como nacional, se puede concluir que entre los aspectos a los que más prioridad se otorga se encuentra la seguridad, centrándose tanto en la protección de las personas como en la de las infraestructuras. Por otra parte, la gran mayoría de los gestores sitúan al cliente en el centro de la estrategia y pretenden ofrecer un servicio de calidad en aras de incrementar su satisfacción. Asimismo, se ha puesto de manifiesto que la sostenibilidad forma parte de los principales ejes estratégicos de las entidades estudiadas.

Además, la mayoría de estos gestores aspiran a plantear modelos de negocio modernos, en los que la transformación digital y la innovación jueguen un papel importante. Para ADIF-Alta Velocidad, ambas herramientas son imprescindibles para avanzar en el proceso de transformación.

Por último, gran parte de los planes estratégicos analizados prestan especial atención a las personas que forman parte de las entidades, existiendo una vocación de convertirse en buenos empleadores para sus trabajadores.

1.2.2. Mercados en los que Operamos

En el ámbito internacional, los resultados están orientados al objetivo general fijado por la entidad; que es, además de la defensa de sus intereses, la rentabilización del conocimiento y experiencia de ADIF-Alta Velocidad en la consecución de asistencias técnicas y contratos en mercados exteriores. En este sentido, 2018 ha resultado ser un año de gran relevancia, especialmente en el ámbito de la Alta Velocidad, consolidando la dimensión del negocio en el exterior a través oportunidades muy relevantes, como son los Estudios de Viabilidad de Líneas de Alta Velocidad en India y Egipto, o las Asistencias Técnicas a Suecia o Israel; así como en el ámbito de la participación en Organismos e iniciativas internacionales, principalmente en el seno de la UE, donde también podemos decir que hemos consolidado y mejorado nuestra posición.

La experiencia de ADIF-Alta Velocidad en alta velocidad es especialmente apreciada por aquellos países que se interesan o ya tienen proyectos de alta velocidad, en cualquiera de los aspectos ligados al proyecto, la construcción, explotación y mantenimiento de infraestructuras. En consecuencia, se desarrollan Asistencias Técnicas derivadas de los Acuerdos de colaboración que tenemos establecidos con empresas similares o con sus Ministerios de tutela. Nuestros estándares de calidad, seguridad, costes y plazos de construcción nos posicionan como referencia de primer rango a nivel mundial, apoyando también a las empresas españolas del sector. Además, ADIF-Alta Velocidad participa a través de diferentes organismos internacionales en numerosas iniciativas relacionadas con la innovación ligada a la alta velocidad y al desarrollo de regulación internacional en materia de seguridad e interoperabilidad, entre otras, directamente aplicables tanto al desarrollo de nuevas líneas de alta velocidad como al impulso de la red ferroviaria transeuropea.



ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
ADIF- Alta Velocidad
INFORME DE GESTIÓN
EJERCICIO 2018

1.2.3. Estrategias y Objetivos

Una vez definido el Plan de Empresa 2018-2020, denominado PT2020, en 2018 se ha iniciado una nueva estrategia para los próximos años, con el horizonte 2020. En este Plan se ha realizado una reflexión previa sobre la naturaleza y sentido de nuestra actividad, y se ha puesto el foco en la necesidad de orientar todo lo que hacemos; es decir, enfocar la planificación, construcción y gestión de las infraestructuras ferroviarias, a mejorar la vida de las personas a las que, como empresa pública, damos servicio. Esa idea de mejora, además, se basa en el concepto de desarrollo sostenible, ya que entendemos que la única manera de avanzar en este sentido es promover el progreso económico, sin dejar de lado los aspectos sociales necesarios para el bienestar del conjunto de la sociedad y el respeto al medio ambiente.

Para este año, en ADIF-Alta Velocidad adoptamos la perspectiva de una triple cuenta de resultados, tratando de dar respuesta, desde nuestra responsabilidad como empresa, a los retos sociales, económicos y medioambientales, tanto de nuestro sector, como de nuestro país. Por ello, ahora nuestro Plan de Empresa es nuestro Plan de Responsabilidad Corporativa y también se podría decir de forma inversa, ya que nuestra actividad se orienta, desde la responsabilidad empresarial, a promover, un modelo de desarrollo del país cada vez más sostenible.

En ADIF - Alta Velocidad se ha integrado el Plan de Responsabilidad Corporativa (RC) en el Plan Estratégico; el cual se materializa en líneas estratégicas de trabajo orientadas al cumplimiento de compromisos adquiridos en el marco de nuestra política de RC y Sostenibilidad; compromisos que son medibles, para ser evaluables, a través de la ejecución de distintos planes, programas, proyectos que permiten desarrollar las líneas de actuación.

		RESPONSABILIDAD				
		OPERATIVA	ECONÓMICA	SOCIAL	AMBIENTAL	BUEN GOBIERNO
OBJETIVOS ESTRATÉGICOS	1. Seguridad en la circulación	✓		✓		
	2. Ciberseguridad	✓		✓		
	3. Protección y seguridad	✓		✓		
	4. Seguridad y salud laboral			✓		
	5. Sistema de transporte	✓			✓	
	6. Experiencia de cliente	✓		✓		
	7. Oferta de infraestructuras	✓	✓	✓	✓	
	8. Co-creación de valor		✓	✓		
	9. Negocio sostenible		✓			✓
	10. Medioambiente y clima			✓	✓	
	11. Cohesión social			✓		
	12. Gobierno y gestión	✓		✓		✓
	13. Personas	✓		✓		
	14. Transformación digital	✓		✓		
	15. Innovación	✓		✓	✓	

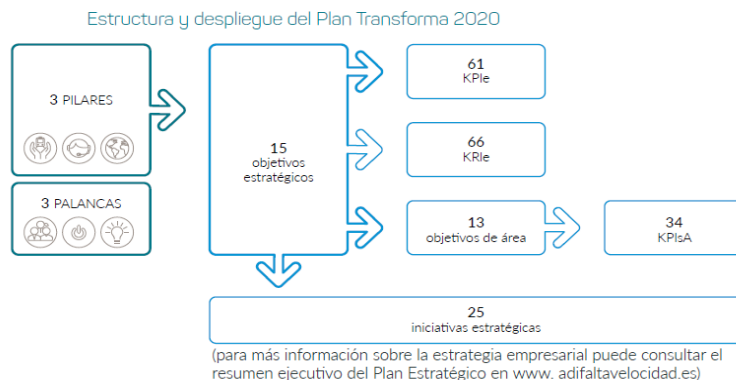
La estrategia de ADIF-Alta Velocidad se ha articulado en torno a tres grandes pilares: la Seguridad, el Servicio y la Sostenibilidad. Pilares que reciben el impulso de tres palancas de transformación: las Personas que integran la organización, la Transformación Digital y la Innovación. Sobre esta arquitectura básica, se han fijado 15 objetivos estratégicos, los cuales, a su vez, se han desplegado por áreas de actividad de la entidad.

Durante este ejercicio se ha desplegado el Plan de Empresa a toda la Entidad, consolidando los indicadores estratégicos mensualmente, analizando su comportamiento y desviaciones, fruto de los cuales dará pie para el ejercicio 2019, a la adecuación de dichos indicadores a las nuevas exigencias que manan de las necesidades del Programa de

**ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
ADIF- Alta Velocidad
INFORME DE GESTIÓN
EJERCICIO 2018**

Actividad y de los Convenios a suscribir con el Estado, bajo el paraguas de la mejora continua en nuestros procesos.

En paralelo a la formalización de la estrategia, se ha dado un gran impulso a la agilización de proyectos y al relanzamiento de la inversión en infraestructuras ferroviarias, impulsando múltiples acuerdos con diferentes grupos de interés, como son Ayuntamientos, Comunidades Autónomas y diferentes organismos empresariales.



Objetivos Estratégicos de ADIF-Alta Velocidad (período 2018-2020)

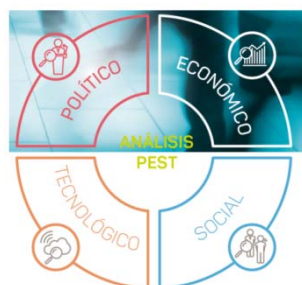
1. SEGURIDAD EN LA CIRCULACIÓN OE 1.1.	Garantizar una gestión de la circulación segura, fomentando una cultura de prevención, proactividad y mejora continua.
2. CIBERSEGURIDAD OE 1.2.	Proteger los sistemas de información de ADIF-Alta Velocidad frente a intrusiones y agresiones y, en su caso, minimizar su impacto en la actividad.
3. PROTECCIÓN Y SEGURIDAD OE 1.3.	Garantizar la seguridad de las personas, la continuidad de las operaciones y la preservación de los activos, frente a las amenazas de seguridad y las situaciones de emergencia.
4. SEGURIDAD Y SALUD LABORAL OE 1.4.	Mantener a ADIF-Alta Velocidad como un referente en el sector de baja accidentalidad laboral, con un esfuerzo permanente de prevención.
5. SISTEMA DE TRANSPORTE OE 2.1.	Favorecer el incremento de la cuota de transporte y su integración con otros modos de transporte.
6. EXPERIENCIA DE CLIENTE OE 2.2.	Crear una experiencia óptima para los usuarios de la red ferroviaria, tanto en sus viajes como en el uso de nuestras estaciones y centros logísticos.
7. OFERTA DE INFRAESTRUCTURA OE 2.3.	Poner a disposición de la sociedad una red ferroviaria de alta calidad que dé respuesta a sus necesidades de transporte.
8. CO-CREACIÓN DE VALOR OE 2.4.	Poner en valor los activos y capacidades de ADIF-Alta Velocidad en colaboración con empresas, instituciones públicas y organizaciones del tercer sector.
9. NEGOCIO SOSTENIBLE OE 3.1.	Obtener un resultado de explotación equilibrado y captar de modo eficiente los recursos financieros necesarios.

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
ADIF- Alta Velocidad
INFORME DE GESTIÓN
EJERCICIO 2018

10. MEDIOAMBIENTE Y CLIMA OE 3.2.	Contribuir a un transporte respetuoso con el medio ambiente y responsable en el uso de recursos.
11. COHESIÓN SOCIAL OE 3.3.	Facilitar un servicio público accesible y contribuir a la mejora de las comunidades locales, generando bienestar y facilitando la integración de los colectivos sociales en riesgo de exclusión.
12. GOBIERNO Y GESTIÓN OE 3.4.	Afianzar el prestigio de ADIF-Alta Velocidad como entidad pública bien gestionada y gobernada bajo los principios de ética y transparencia.
13. PERSONAS OE 4.1.	Promover una organización coordinada y flexible con una cultura corporativa que permita potenciar el talento de las personas e impulsar el liderazgo en los distintos niveles y áreas de ADIF-Alta Velocidad.
14. TRANSFORMACIÓN DIGITAL OE 4.2.	Implementar una gestión inteligente de los procesos de ADIF-Alta Velocidad y reforzar la interacción digital con los clientes.
15. INNOVACIÓN OE 4.3.	Orientar la innovación hacia un modelo abierto y participativo que dé respuesta a los retos del sector ferroviario.

Tendencias: situación actual y futura evolución

El análisis PEST (político, económico, social y tecnológico) de ADIF-Alta Velocidad, nos ha aportado una visión de la situación actual y de las perspectivas futuras que pueden afectar a la entidad. A continuación se señalan los aspectos más relevantes del mismo desde el punto de vista:



- o **Político:** Las directrices y normativas del sector ferroviario, tanto europeas como nacionales, se dirigen a configurar un modelo para el sector que debemos tener muy presente en nuestro modelo de empresa y nuestra estrategia de futuro. Así, con la reciente aprobación del Curto Paquete Ferroviario por parte de la Unión Europea, se pretende eliminar los últimos obstáculos a la creación de un espacio ferroviario europeo único, fomentando la competencia y la innovación en los mercados nacionales de viajeros (Liberalización del sector ferroviario). Además, en su pilar político y de gobernanza, se exige garantizar la independencia de los administradores de infraestructuras en las denominadas funciones esenciales (asignación de capacidad y fijación de cánones). Este enfoque promueve también la estabilidad y la desvinculación de la planificación de condicionantes externos.

En relación con la legislación nacional, el 24 de enero de 2018 se sometió a audiencia pública el anteproyecto de Ley por la que se modificará la Ley 38/2015,

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
ADIF- Alta Velocidad
INFORME DE GESTIÓN
EJERCICIO 2018

del Sector Ferroviario, incorporando los cambios recogidos en el Cuarto Paquete Ferroviario y centrándose en la apertura a la competencia del mercado de servicios de viajeros y en la gobernanza de las infraestructuras ferroviarias.

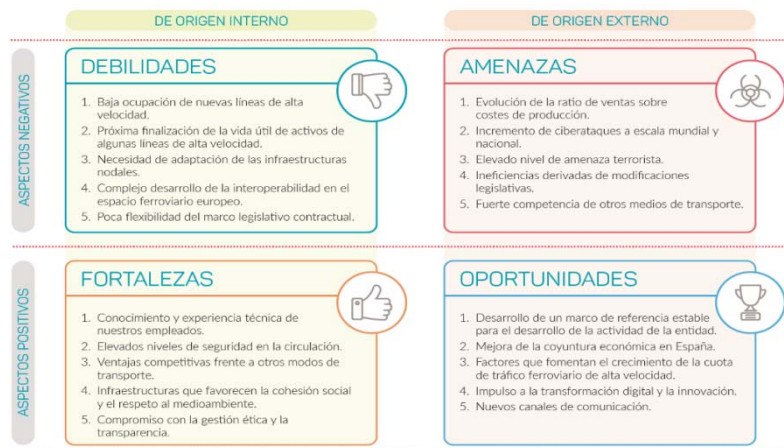
Además, el Cuarto Paquete Ferroviario introduce otras cuestiones clave en el pilar técnico relativas a seguridad e interoperabilidad. También se apuesta por mejorar la interconexión y la integración funcional de las redes ferroviarias nacionales.

- o Económico: Nos encontramos en un momento económico con expectativas positivas de crecimiento. Las previsiones recogidas por el Banco de España establecen un crecimiento medio anual en torno al 2,3% del PIB, lo que tendrá un impacto positivo en el transporte. En este contexto, cabe esperar que la evolución del tráfico ferroviario sea también positiva, aunque depende lógicamente de la competitividad de las empresas ferroviarias, especialmente de su oferta y gestión comercial. Por otra parte, debemos tener muy presente, desde el punto de vista de nuestra planificación y gestión económica, que el Cuarto Paquete Ferroviario exige la sostenibilidad financiera del sector y la máxima transparencia financiera, así como el equilibrio de la cuenta de pérdidas y ganancias del administrador de infraestructuras; objetivo por el que debe velar, según lo establecido tanto en la Ley del Sector Ferroviario como en la Directiva 2012/34/UE del Parlamento Europeo y del Consejo. Para el logro de este equilibrio, es fundamental la suscripción del Convenio entre el Ministerio de Fomento y los Administradores Generales de infraestructuras, así como la aprobación de su programa de actividad y de la estrategia indicativa en materia de infraestructuras ferroviarias que ha de elaborar el Ministerio.
- o Social y cultural: Son numerosas las variables que determinan las tendencias y el cambio social. Entre las que más inciden en las infraestructuras y el transporte cabe señalar el envejecimiento de la población, el proceso de digitalización de nuestra sociedad y el nuevo concepto de movilidad. Actualmente, la población mayor de 65 años se sitúa en un 19,1% de la población total, con cerca de 9 millones de personas, y las previsiones de aumento son muy significativas. Esto apunta hacia unas necesidades de accesibilidad integral notables en infraestructuras y servicios ferroviarios. En cuanto a los cambios culturales el Informe de la Sociedad Digital en España (2017, de la Fundación de Telefónica España), recoge como nuestro país se encuentra en un proceso de transformación imparable, donde los nuevos modos de vida inciden en un cambio en el concepto de movilidad y marcan tres tendencias aspiracionales: la *ultramovilidad* (aumento de distancias y velocidades), la *altermovilidad* (soluciones de transporte más eficientes) y la *proximovilidad* (transporte que mejora la movilidad local), todo ello en una revolución de espacio y tiempo donde las infraestructuras y espacios ferroviarios multifuncionales se encaminan hacia un nuevo paradigma.
- o Tecnología: El ferrocarril podrá beneficiarse de la aceleración en la transformación tecnológica que estamos viviendo. Por un lado, el “Internet de la cosas”, que

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
ADIF- Alta Velocidad
INFORME DE GESTIÓN
EJERCICIO 2018

favorecerá el desarrollo de herramientas tecnológicas para la interacción de las personas con las infraestructuras y los servicios prestados. Por otro, el Big Data incrementará la capacidad de análisis y comprensión de datos, entornos y patrones mediante un procesamiento masivo de la información. La aplicación de estas tecnologías en las estaciones de ferrocarril nos acercará a un concepto futuro de estación más útil y cercana a los ciudadanos. Asimismo, jugarán un papel relevante la Industria 4.0., el 3D, las tecnologías blockchain o BIM, propiciando nuevos componentes, sistemas, procesos, productos y servicios, que posibilitarán una transformación industrial integral de gran alcance que debemos saber aprovechar.

Para concluir este diagnóstico, aplicamos el análisis DAFO como metodología de estudio de la situación de ADIF-Alta Velocidad, teniendo en cuenta sus características internas (debilidades y fortalezas) y su situación externa (amenazas y oportunidades):



1.2.4. Políticas Aplicadas e Indicadores Clave

Como empresa pública al servicio de los ciudadanos, tenemos la obligación de adaptarnos a los cambios sociales para buscar fórmulas eficaces de atender sus necesidades, contribuyendo así a la transformación del sector y de la propia entidad, tratando de garantizar la sostenibilidad y la utilidad pública del sistema ferroviario.

El servicio que presta ADIF-Alta Velocidad y el impacto, potencial y actual, que genera en el medio ambiente y en la sociedad, hacen que su nueva orientación estratégica iniciada en 2018 con el horizonte 2020, se consolide entorno al concepto de desarrollo sostenible, que integra de manera coherente y equilibrada, las tres esferas del mismo (económica, social y medioambiental), y tomando como referente de alto nivel los compromisos adquiridos por otros los actores, nacionales e internacionales, a través de los Objetivos de Desarrollo Sostenible de Naciones Unidas.

La base desde la que se refuerza nuestra orientación estratégica al desarrollo sostenible es la forma en la que ADIF-Alta Velocidad entiende la Responsabilidad Corporativa. Esto

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
ADIF- Alta Velocidad
INFORME DE GESTIÓN
EJERCICIO 2018

es, la forma de poner en práctica la responsabilidad que tenemos como empresa a todos los niveles (operativo, económico, social, ambiental y de gobierno) es apuntar al desarrollo sostenible como fin último. A partir de este planteamiento se ha definido y desplegado el Plan Estratégico de ADIF-Alta Velocidad, Plan Transforma 2020, PT2020.

En los diferentes epígrafes de este informe, se presentan algunos de los datos correspondientes a los indicadores clave del Plan Transforma 2020.

POLÍTICAS APLICADAS

Alineamiento de la estrategia de la entidad con los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS)

Conscientes del servicio público que prestamos y del impacto que nuestra actividad genera en el medio ambiente y en la sociedad, ADIF-Alta Velocidad ha basado su nueva orientación estratégica en el concepto de desarrollo sostenible (1)ⁱ, buscando su integración en nuestra labor diaria.

Tal como indicamos, partimos de la base de que el propósito último de nuestra actividad es mejorar la vida de las personas para las que trabajamos como empresa pública, y entendemos que esa idea de “mejora” está indefectiblemente ligada a la necesidad de “satisfacer las necesidades del presente sin comprometer la capacidad de las generaciones futuras para satisfacer las suyas”, esto es, está ligada al concepto de Desarrollo Sostenible.

Para avanzar en esta orientación en 2017 se creó el Proyecto GoODS, continuado en 2018, que tiene como objetivo alinear la estrategia de la empresa con los ODS (2)ⁱⁱ, involucrando a toda la organización para que se refuerce la contribución de ADIF-Alta Velocidad a la consecución de los ODS en los que tiene más impacto.

El proyecto se basa en crear herramientas eficaces que promuevan que todas nuestras decisiones operativas y de gestión, todos nuestros proyectos y actividades, tengan una nueva orientación estratégica basada en la responsabilidad y enfocada en la sostenibilidad. De forma que consigamos en el año 2030 que ADIF-Alta Velocidad contribuya significativamente (Go!) a los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) definidos por Naciones Unidas en septiembre del 2015.

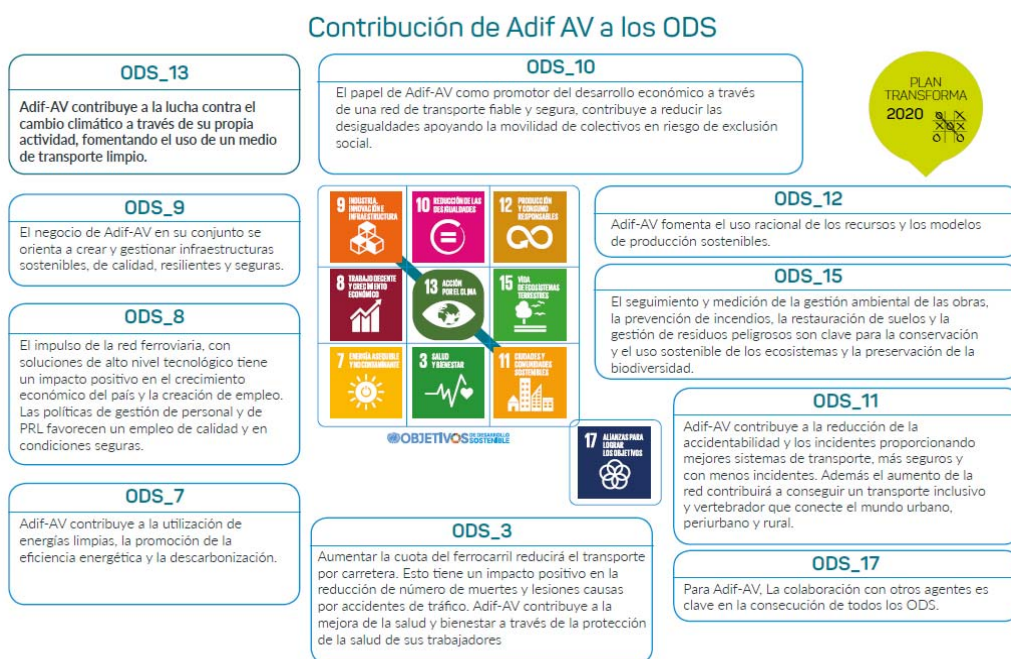
Con anterioridad, la perspectiva del desarrollo sostenible no estaba completamente integrada en la orientación estratégica de la empresa. Por eso, para lograr el compromiso con la sostenibilidad, era necesario un cambio de modelo que colocase en el centro del negocio la orientación al desarrollo sostenible.

Para incluir el desarrollo sostenible y los ODS como base de la estrategia empresarial estamos trabajando, a través del proyecto GoODS, en los siguientes aspectos:

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL ADIF- Alta Velocidad INFORME DE GESTIÓN EJERCICIO 2018

- o Modelización de la conexión del Plan Estratégico y los ODS, identificando Objetivos Estratégicos, KPI's e iniciativas estratégicas con impacto en los ODS y sus metas.
- o Desarrollo de un relato donde los ODS inspiran la nueva orientación estratégica, reflejándolo en el Plan Estratégico.
- o Transmisión del nuevo enfoque a toda la organización a través de diferentes herramientas de comunicación interna y con el liderazgo de la alta dirección.

Las instituciones europeas y españolas ya se están movilizando para contribuir a los ODS mediante el impulso de diferentes iniciativas. ADIF-Alta Velocidad se quiere sumar a este movimiento global porque estamos convencidos de que debemos atender a estos retos globales e integrarlos en la estrategia. Con una visión a largo plazo, es inevitable darse cuenta de que contribuir al desarrollo sostenible va en beneficio de todos, ya que un entorno más estable, cohesionado, próspero y saludable favorece el desarrollo de nuestra actividad empresarial.



ADIF-Alta Velocidad como empresa socialmente responsable, continúa en 2018 con el compromiso adquirido en 2017 con el Pacto Mundial de Naciones Unidas, la mayor alianza mundial de carácter público-privado en materia de sostenibilidad, iniciando el proceso de integración de los 17 Objetivos de Desarrollo Sostenible, ODS, en su estrategia y, para ello, debiendo conocer aquellas iniciativas universales que brindan estándares para la gestión empresarial como los 10 Principios del Pacto Mundial de las Naciones Unidas o Principios Rectores de la ONU sobre Empresas y Derechos Humanos. 10 principios para gestionar los riesgos y 17 objetivos para contribuir al desarrollo sostenible y encontrar oportunidades de negocio. <https://www.pactomundial.org/category/aprendizaje/10-principios> .

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
ADIF- Alta Velocidad
INFORME DE GESTIÓN
EJERCICIO 2018

La aplicación de una estrategia alineada con los ODS representa una ventaja competitiva para la entidad, permitiendo identificar futuras oportunidades de negocio, fortalecer las relaciones con los grupos de interés, tener una gestión basada en la eficiencia y generar un impacto positivo en la sociedad en los tres ámbitos social, ambiental y económico.



En este contexto, seguimos contribuyendo al desarrollo de la sociedad y de las comunidades locales allí donde actuamos, trabajando igualmente en aquellos Objetivos de Desarrollo Sostenible en los que generamos un mayor impacto. De igual forma, mantenemos nuestro compromiso con el cuidado del medio ambiente minimizando el impacto ambiental de nuestras actuaciones y gestionando con eficiencia y de manera responsable nuestros recursos, consumos y emisiones.

A título enunciativo, ADIF-Alta Velocidad también cuenta con otras políticas aplicadas:

- Política de Lucha contra el Fraude.
- Política de Prevención y Gestión de Conflictos de Intereses.
- Política de Calidad.
- Política de Medio Ambiente.
- Política Preventiva.
- Política de I+D.
- Política de Seguridad de la Información.
- Código Ético.
- Política de Gestión Integral de Riesgos.
- Política de Seguridad.

1.2.5. Retos a Futuro

Liberalización del transporte de viajeros del sector ferroviario en 2020: Plan de adaptación al Cuarto Paquete Ferroviario

La liberalización del transporte de viajeros en 2020 podría incrementar el tráfico entre el 30 y el 50 por ciento, por lo que es necesario asegurar la calidad y puntualidad del servicio; uno de los principales atributos de la red española de alta velocidad, al tiempo que se contribuye a incrementar la sostenibilidad económica de los administradores ferroviarios.

De este modo, España avanzaría hacia un incremento en los índices de uso de la red de alta velocidad, que es la que presenta un mayor atractivo comercial y donde el ferrocarril es más competitivo que otros modos de transporte. Actualmente, nuestra red de alta velocidad se utiliza una quinta parte que la francesa, y aproximadamente una tercera parte que la alemana o la italiana.

En el caso de Italia, la liberalización del transporte ferroviario de viajeros, que se produjo en 2012, se ha revelado como la más emblemática de nuestro entorno y un referente para ADIF-Alta Velocidad, con efectos muy beneficiosos para el conjunto del sector. Así, el mercado de alta velocidad en ese país ha crecido un 80 por ciento desde su liberalización hasta 2016, pasando de 38 millones de viajeros a 68 millones de viajeros.

Entrada de nuevas operadoras en el mercado

Por todo ello, la entidad está desarrollando una serie de procesos que facilitarán la entrada de nuevas operadoras en el mercado. Para ello, ADIF y ADIF-Alta Velocidad están trabajando en un estudio sobre la reorganización del tráfico actual, para que sea posible introducir los servicios de las nuevas empresas ferroviarias, garantizando globalmente la oferta que actualmente se viene prestando por Renfe.

También se va a dar visibilidad a la capacidad disponible en la red, al tiempo que se facilita seguridad jurídica a las empresas, mediante la suscripción de acuerdos marco que garanticen la reserva de capacidad por un periodo de cinco años, que puede ser de duración superior en caso de existencia de compromiso de fuertes inversiones.

De igual modo, se consolidará un sistema de cánones por el uso de la red que aporte estabilidad y certidumbre a las empresas. ADIF ha incluido en la Declaración sobre la Red para 2019 una descripción del modelo empleado para el cálculo de los costes directamente imputables, lo que supone un paso más en el cumplimiento del marco europeo.

Finalmente, se está valorando la posibilidad de efectuar la declaración de "línea especializada" para las principales líneas de alta velocidad, lo que daría prioridad a los tráficos que mejor se adapten a un uso más intenso de las mismas, en el conjunto de la longitud de cada una de ellas.

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
ADIF- Alta Velocidad
INFORME DE GESTIÓN
EJERCICIO 2018

Plan de adaptación al Cuarto Paquete Ferroviario

Adicionalmente, ADIF y ADIF-Alta Velocidad están trabajando en un plan de adaptación al Cuarto Paquete Ferroviario, la base normativa europea conforme a la que se está desarrollando el proceso de liberalización.

Este plan incluye todos los aspectos relacionados con el servicio que se presta a los clientes del ferrocarril. A este respecto, ambas entidades están adaptando las estaciones para la incorporación de nuevos operadores, bajo cuatro criterios de gestión: trato no discriminatorio, transparencia, flexibilidad y sostenibilidad.

El objetivo es poner a disposición de los nuevos operadores la información relativa a los servicios ofertados, procedimientos de solicitud y adjudicación, así como precios, que se ofrecerán en un catálogo que será publicado en la Declaración sobre la Red.

Asimismo, ADIF ha iniciado, de manera proactiva, un proceso de búsqueda y localización de terrenos de su propiedad susceptibles de ser puestos a disposición de los nuevos operadores, para la construcción de sus instalaciones. Próximamente se publicará el correspondiente catálogo en la página web de ADIF.

Por último, se están habilitando los procedimientos necesarios para mejorar la imputación de los consumos energéticos efectuados por cada tren, con el objetivo de poder facturar a cada operador lo realmente consumido por cada servicio. Siguiendo la tendencia que se constata en los países europeos, se transita hacia un modelo basado en la medida embarcada como unidad de facturación del servicio.

Retos

En el capítulo de retos, ADIF-Alta Velocidad está desarrollando actualmente un plan para paliar la saturación de las grandes estaciones de alta velocidad, como Madrid Puerta de Atocha o Barcelona Sants, cuya capacidad de crecimiento se ve limitada por su ubicación central en el entramado urbano.

Para conseguir un uso más riguroso de estas terminales se ha introducido en la Declaración sobre la Red el concepto de “estación coordinada”. Esta definición se aplica a aquellas estaciones en las que, por su alta saturación y su futuro uso compartido por varias empresas ferroviarias, será necesario declarar el tiempo de estacionamiento requerido en origen y destino del tren, así como su longitud.

Asimismo, se valorará incluso calificarlas como “infraestructuras congestionadas”, lo cual posibilitaría la aplicación de reglas especiales de prioridad de acceso y control de su uso, y obligaría a establecer un plan de aumento de su capacidad.

En línea con lo anterior, se están impulsando actualmente actuaciones sobre la infraestructura que permitan mitigar la saturación de las principales terminales de alta velocidad: Barcelona Sants y las estaciones madrileñas de Puerta de Atocha y Chamartín.

Plan de Acción para la implementación de la Agenda 2030. Retos y oportunidades de las entidades públicas.



Desde el lanzamiento de la Agenda 2030 y sus Objetivos de Desarrollo Sostenible, ODS, a finales de 2015, muchos han sido los esfuerzos que han llevado a cabo los gobiernos, empresas públicas y privadas, así como la sociedad para dar respuesta a éstos y avanzar en su consecución hasta el 2030. El Plan de Acción nacional para la implementación de la Agenda 2030, contempla la puesta en marcha de políticas públicas, medidas clave para acometer las grandes transformaciones, seguimiento, rendición de cuentas y evaluación.

La gran mayoría de las empresas públicas consideran que la falta de concienciación y sensibilización interna sobre la relevancia de los 17 ODS supone un importante desafío para su integración. En este sentido, la formación y la identificación de competencias transversales son herramientas claves.

La consecución de los ODS supone una oportunidad para mejorar la reputación y el reconocimiento externo, lo que supone una buena motivación para seguir reforzando su compromiso. De igual forma, permite mejorar la gestión interna de los procesos y representan nuevas oportunidades de negocio.

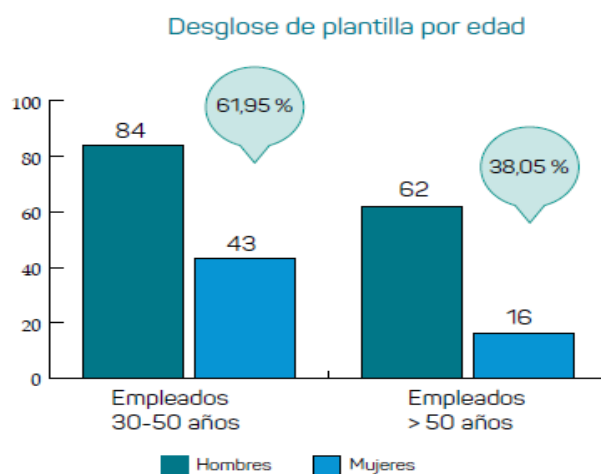
En términos generales, España va en línea con los avances que está haciendo la Unión Europea para lograr en el cumplimiento de la Agenda 2030 (una comparativa entre España y Europa en relación a la consecución de los Objetivos de Desarrollo Sostenible, muestra que, según la edición 2018 del SDG Index and Dashboards Report, a nivel mundial España se encuentra en el primer cuartil de países más cercanos a su consecución y en el puesto 25 de 156).

ADIF/ADIF-Alta Velocidad contribuye al cumplimiento de las acciones que está llevando a cabo el sector público español; y en este sentido, una de las actuaciones más destacables

es la compra del 100% de la energía con certificado GdO (Garantía de Origen Renovable); siendo ADIF-Alta Velocidad, la primera entidad pública empresarial española en incorporar a sus licitaciones de suministro eléctrico criterios de "compra responsable" (alineamiento de estrategia de la entidad con los ODS 7 "energías renovables" y ODS 13 "acción por el clima").

Proceso transformación plantilla

En ADIF-Alta Velocidad, en cuanto a la distribución de la plantilla por edad, la mayoría de los empleados son personas de entre 30 y 50 años (61,95% del total), siendo la edad media de los empleados de 49,3 años. Partimos de una situación problemática por la alta edad media de nuestros trabajadores. Tenemos, por tanto, un importante reto que enfrentar en los próximos años: el rejuvenecimiento de la plantilla. En este sentido, se han puesto en marcha iniciativas como la Jubilación parcial y, están previstas otras como el proyecto del Plan de Desvinculaciones, que junto con las subsiguientes Ofertas de Empleo Público harán bajar la edad media sin pérdida del conocimiento y de la experiencia, fundamentales en la buena marcha y gestión eficaz de nuestra empresa.



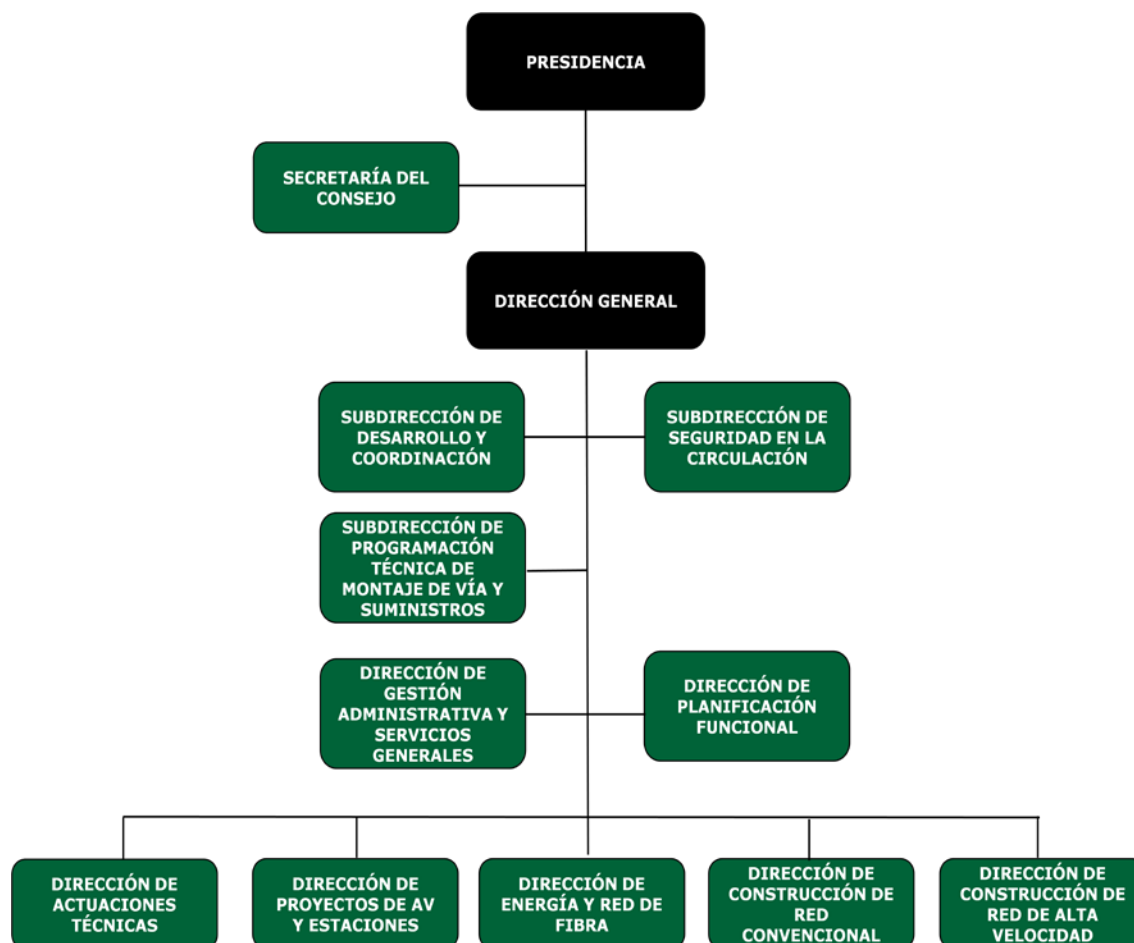
1.3. GOBIERNO Y ESTRUCTURA ORGANIZATIVA

ADIF-Alta Velocidad está regida por un Consejo de Administración encargado de la superior dirección, de su administración y gestión.

Al Consejo de Administración le corresponde, entre otras competencias, la de determinar la estructura de la Entidad, aprobar los criterios generales sobre la organización y fijar las directrices para la elaboración y la modificación de la plantilla.

La estructura organizativa real vigente de ADIF-Alta Velocidad a 31 de diciembre de 2018 es la siguiente:

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
 ADIF- Alta Velocidad
 INFORME DE GESTIÓN
 EJERCICIO 2018



A continuación se detalla la composición de la Dirección de ADIF-Alta Velocidad a 31 de diciembre de 2018:

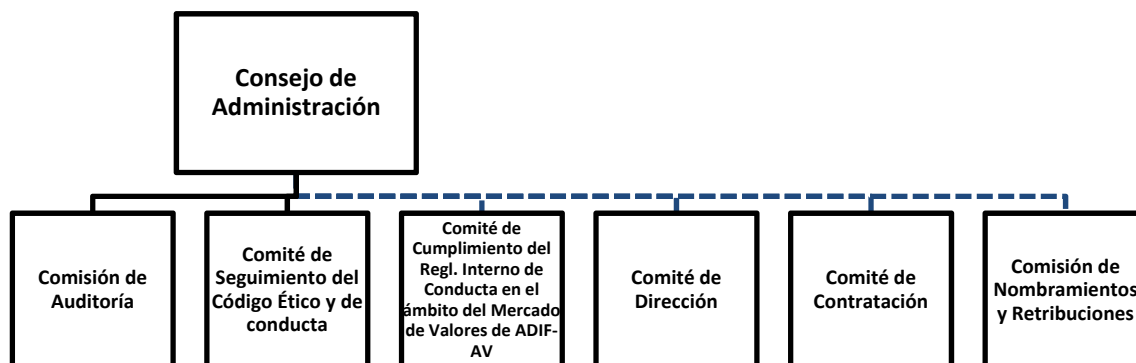
DIRECCIÓN
PRESIDENTA D ^a . Isabel Pardo de Vera Posada.
D.G. DE ADIF ALTA VELOCIDAD D. Juan Pablo Villanueva Beltramini.
SECRETARÍA DEL CONSEJO D ^a . Rosa María Seoane López (*).
(*)Cese voluntario como Secretaria del Consejo: Renuncia con fecha de efectos 31/12/2018

1.3.1. Estructura de Gobierno

El Consejo de Administración es el máximo órgano de gobierno de ADIF-Alta Velocidad y, por tanto, tiene las más amplias facultades para la administración de la entidad; al cual le corresponde la superior dirección, de la administración y gestión.

Además, ADIF-Alta Velocidad cuenta con los siguientes órganos extraestatutarios: Comisión de Auditoría, Comité de Seguimiento del Código Ético y de Conducta, Comité de Cumplimiento del Reglamento Interno de Conducta en el ámbito del Mercado de Valores de ADIF-Alta Velocidad.

También cuenta con los siguientes órganos de deliberación y asesoramiento al Presidente: Comité de Dirección, Comité de Contratación, y Comisión de Nombramientos y Retribuciones.



1.3.2. Consejo de Administración

El Estatuto de ADIF-Alta Velocidad establece que el Consejo de Administración debe estar formado por un Presidente (que a su vez es el Presidente de ADIF), y por un mínimo de nueve y un máximo de diez vocales, cuyo nombramiento y cese corresponde al Ministro de Fomento. Además, el propio Consejo debe nombrar a un Secretario que asistirá a las reuniones con voz pero sin voto, salvo que tenga condición de vocal.

A 31 de diciembre de 2018, el Consejo de Administración estaba formado por once miembros: su Presidenta, la Secretaria del Consejo y nueve vocales.

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
ADIF- Alta Velocidad
INFORME DE GESTIÓN
EJERCICIO 2018

CONSEJO DE ADMINISTRACIÓN

PRESIDENTE

D^a. Isabel Pardo de Vera Posada (29/06/2018).

VOCALES

D. Jorge Ballesteros Sánchez (18/04/2013).

D^a. Miryam Bonafé Tovar (30/03/2015).

D^a. Elena María Ayuso Mateos (13/07/2018)

D. Domingo García Díez (01/03/2017).

D. Rodrigo Moreno Pérez (10/02/2017).

D. Jesús Miguel Pozo de Castro (10/03/2017).

D. Javier Herrero Lizano (02/07/2018).

D^a. María Pilar Seisdedos Espinosa
(19/11/2018).

D. Jaume Sellés Santiveri (29/09/2017)

SECRETARIA DEL CONSEJO

D^a Rosa María Seoane López (*)

(*) Cese voluntario como Secretaria del Consejo.
Renuncia con fecha de efectos 31/12/2018.

**45,50%
Mujeres en
el Consejo**

**En 2018, el Consejo de
Administración se ha
reunido en 15 ocasiones.**

Los ceses producidos en el seno del Consejo durante el ejercicio 2018, han sido los siguientes:

D. Juan Bravo Rivera (29/06/2018).

D. Andrés Ayala Sánchez (04/07/2018).

D^a. Carmen Fúnez de Gregorio (04/07/2018).

D^a. Mercedes Rodríguez Tarrida (19/11/2018).

D. Jorge Urrecho Corrales (02/07/2018).

Respecto a los aspectos más significativos referentes al funcionamiento y organización del Consejo de Administración, se detallan los siguientes:

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
ADIF- Alta Velocidad
INFORME DE GESTIÓN
EJERCICIO 2018

- Constitución: Para la válida constitución del Consejo de Administración, además del Presidente y del Secretario, o de quienes los sustituyan, deberán estar presentes, en primera convocatoria, la mitad, al menos de los vocales y, en segunda convocatoria, la tercera parte de los mismos. Entre la primera y la segunda convocatoria deberá transcurrir, al menos, una hora.
- Reuniones: Según el artículo 19 del R.D. 1044/2013, de 27 de diciembre, por el que se aprueba el Estatuto de ADIF-Alta Velocidad, El Consejo de Administración se reunirá, previa convocatoria y a iniciativa de su Presidente, o a petición de al menos la mitad de los vocales, tantas veces como sea necesario para el desarrollo de las funciones de la entidad. No obstante, se establece un mínimo de 11 reuniones al año.
- Delegación de voto: La delegación de voto no se contempla ni en el Estatuto de ADIF-Alta Velocidad, ni en las Normas Generales de Funcionamiento del Consejo de Administración de ADIF-Alta Velocidad.
- Adopción de acuerdos: Los acuerdos del Consejo de Administración se tomarán por mayoría absoluta de votos de sus miembros presentes. En caso de empate, el voto de calidad recaerá sobre el Presidente.
- Retribución: Según lo dispuesto en el artículo 21 del Estatuto de ADIF-Alta Velocidad, los miembros del Consejo de Administración que asistan a sus sesiones no percibirán remuneración ni compensación económica alguna.

Entre las funciones asignadas al Consejo de Administración cabe destacar las siguientes:

- Determinar la estructura de la entidad, así como las directrices para la modificación de la plantilla y sus condiciones retributivas básicas.
- Establecer las normas de funcionamiento y adopción de acuerdos del propio Consejo.
- Aprobar los presupuestos anuales de explotación y capital, el programa de actuación plurianual y elevarlos al Ministerio de Fomento.
- Aprobar las Cuentas Anuales, el informe de gestión y la propuesta de aplicación del resultado.
- Autorizar las operaciones de crédito y demás operaciones de endeudamiento.

En el ejercicio 2018, el Consejo de Administración de ADIF-Alta Velocidad se ha reunido en 15 ocasiones. Durante el desarrollo de dichas reuniones se trataron temas como licitaciones, adjudicaciones e incidencias de contratos; convenios de colaboración y acuerdos marco; otorgamiento de poderes y delegaciones de competencias, actuaciones societarias y patrimoniales; aprobación de las Cuentas Anuales individuales de ADIF-Alta Velocidad para el ejercicio 2017; nueva Estructura de la Entidad; actualización del Documento de Declaración sobre la Red del ejercicio 2018; creación de la Comisión de Auditoría de ADIF-Alta Velocidad; autorización y endeudamiento de operaciones

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
ADIF- Alta Velocidad
INFORME DE GESTIÓN
EJERCICIO 2018

financieras; informe de Gobierno Corporativo; política de lucha contra el fraude; política de prevención y gestión de conflicto de intereses; creación de la Comisión de Nombramientos y Retribuciones de ADIF-Alta Velocidad; Plan Estratégico ADIF-Alta Velocidad 2020; cánones 2018; propuestas de cánones ejercicio 2019; autorización para el cierre del precio en el Mercado de Futuros OMIP, en la compra de la energía eléctrica telemida para los años 2019 y 2020; revisión del Modelo de Gobierno Corporativo y Cumplimiento Normativo; aprobación inicial de los presupuestos de ADIF-Alta Velocidad para el ejercicio 2018; aprobación inicial de los presupuestos de la Entidad para el ejercicio 2019; y aprobación del documento de modificación del texto refundido del contrato suscrito para el desarrollo urbanístico de los recintos ferroviarios de Chamartín y Fuencarral, en Madrid.

1.3.3. Otros Órganos de Gestión Interna

Comisión de Auditoría Interna

El funcionamiento de la Comisión de Auditoría está regulado por las normas de funcionamiento aprobadas por el Consejo de Administración en la sesión en la que se creó el órgano el 27 de febrero de 2017, suprimiéndose el Comité de Auditoría.

Esta Comisión da cumplimiento a lo regulado en el artículo 529 del Texto Refundido de la Ley de Sociedades de Capital, aprobado por Real Decreto Legislativo 1/2010, de 2 de julio, en concordancia con las demás disposiciones legales vigentes en general y de pertinente aplicación.

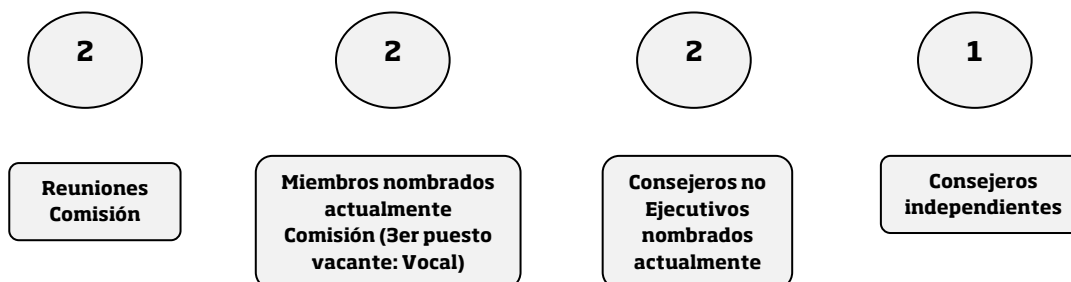
A 31 de diciembre de 2018, la Comisión de Auditoría estaba integrado por 3 consejeros de ADIF-Alta Velocidad ,1 Presidente (D. Domingo García Díez), y 2 vocales (D. Jorge Ballesteros Sánchez y un vocal vacante), que no tienen funciones ejecutivas en la Entidad, y una secretaria (D^a María Rosa Seoane López). Sus miembros son nombrados por el Consejo de Administración para un período de 4 años, y sin perjuicio de su posible reelección.

La Comisión de Auditoría ejerce funciones de supervisión de la información económico-financiera, así como de información al Consejo de Administración sobre sus actuaciones y sobre aquellas cuestiones relevantes que el mismo estime debe conocer.

El carácter empresarial, la dimensión y la complejidad de la entidad pública empresarial ADIF Alta Velocidad, aconsejan la potenciación de la función de control interno; con el fin de que las decisiones de la Alta Dirección, los procedimientos que implementa y los controles que establece, sean correcta, sistemática y permanentemente aplicados.

Con ese objeto, el Consejo de Administración de la entidad pública empresarial de ADIF-Alta Velocidad, aprobó con fecha de 25 de julio de 2014, el Estatuto de Auditoría Interna de ADIF-Alta Velocidad, que recoge la misión, objetivos, organización, funciones y responsabilidades de la función de Auditoría Interna.

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
ADIF- Alta Velocidad
INFORME DE GESTIÓN
EJERCICIO 2018



Comité de Seguimiento del Código Ético y de Conducta

La creación del Comité de Seguimiento del Código Ético y de Conducta de ADIF-Alta Velocidad y sus normas de funcionamiento, fueron aprobadas en la sesión del Consejo de Administración de fecha 27 de marzo de 2015. Este Comité ha sido el responsable de la gestión y el control del cumplimiento del Código Ético y de Conducta de ADIF-Alta Velocidad hasta el 28 de septiembre de 2018, fecha en la que se aprobó el nuevo Modelo de Gestión Ética en ADIF, que incluye la creación de un Comité de Ética y Cumplimiento que sustituye al Comité de Seguimiento del Código Ético y de Conducta de ADIF.

Comité de Ética y Cumplimiento

Es el órgano encargado de velar, en última instancia, por el cumplimiento del Código Ético y de Conducta aprobado por el Consejo de Administración de la Entidad.

El Comité se constituyó el 18 de octubre de 2018, con la siguiente composición:

Sra. D^a Rosa Seoane López..... Presidenta.
Sr. D. Michaux Miranda Paniagua..... Vocal Recursos Humanos.
Sr. D. Juan Pedro Galiano Serrano..... Vocal Responsabilidad Social Corporativa.
Sra. D^a Lourdes Porta Etessam..... Vocal Gestión de Riesgos.
Sr. D. Manuel Fresno Castro..... Vocal Dirección Financiera.
Sr. D. Juan Pablo Villanueva Beltramini... Vocal ADIF-Alta Velocidad.
Sr. D. Antonio Velázquez Borge..... Secretario - Cumplimiento Normativo.

Las funciones del Comité son las siguientes:

- Evaluar el cumplimiento del Código Ético y de Conducta de ADIF-Alta Velocidad y de sus instrumentos de desarrollo e informar periódicamente al Consejo de Administración sobre el funcionamiento y cumplimiento del mismo.
- Supervisar el mecanismo que permite tanto a empleados como a terceros comunicar incumplimientos del Código Ético y de Conducta, así como irregularidades de potencial transcendencia.

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
ADIF- Alta Velocidad
INFORME DE GESTIÓN
EJERCICIO 2018

- Instruir las consultas y denuncias sobre presuntos incumplimientos del Código Ético de ADIF-Alta Velocidad relacionadas con el Área de Cumplimiento Normativo y aquellas de especial complejidad a petición del Área de Cumplimiento Normativo.
- Proponer modificaciones en el Código Ético que permitan su mejora y la adaptación a nuevas circunstancias y realidades.
- Proponer medidas para fomentar la difusión y cumplimiento del Código.
- Revisar las políticas de Cumplimiento Normativo.
- Aprobar la Autoevaluación de Fraude en Fondos Comunitarios y el Informe Resumen.
- Cualesquiera otras que les sean encomendadas por el Consejo de Administración.

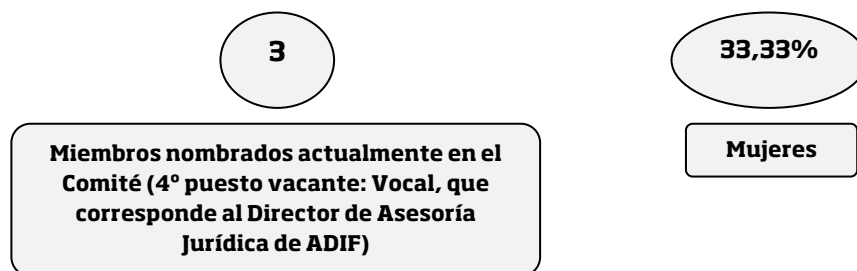
Comité de Cumplimiento del Reglamento Interno de Conducta

El Comité de Cumplimiento del Reglamento interno de Conducta en el ámbito del Mercado de Valores de ADIF-Alta Velocidad, es un órgano extraestatutario de la Entidad, integrado por su Presidente (D. Juan Pablo Villanueva Beltramini, como Director General de ADIF-Alta Velocidad) y 3 vocales, D^a Rosa María Seoane López (como Secretaria del Consejo de Administración de la Entidad, que actuará como Secretaria del Comité), D. Manuel Fresno Castro (como Director General Financiero y Corporativo de ADIF) y el Director de Asesoría Jurídica de ADIF (actualmente vacante); siendo vocales estos 2 últimos directivos de ADIF, de acuerdo con las adendas de asistencia jurídica y servicios económico-financieros suscritas con ADIF; y tiene atribuidas las funciones establecidas en el apartado 14 del Reglamento Interno de Conducta, siendo el responsable de vigilar y supervisar el adecuado cumplimiento del referido Reglamento y con responsabilidades y facultades para:

- Evaluar con regularidad la eficiencia de los procedimientos internos y establecidos en el Reglamento y supervisar el cumplimiento general de las medidas de salvaguarda de la Información Privilegiada establecidas en el mismo.
- Adoptar las medidas necesarias para formar a las Personas sujetas en el conocimiento y aplicación del citado Reglamento, y difundir el conocimiento del mismo en toda la organización.
- Interpretar las normas contenidas en el Reglamento, así como resolver cuantas dudas o cuestiones puedan plantearse en su aplicación, velando por la adecuación del mismo a la legislación vigente, proponiendo cuantas modificaciones sean necesarias, y dictando los procedimientos y normas que se consideren necesarios para una adecuada aplicación del Reglamento.
- Informar anualmente al Comité de Seguimiento del Código Ético y de Conducta de cuantas incidencias relevantes surjan, por aplicación del cumplimiento de lo previsto en este Reglamento.

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
ADIF- Alta Velocidad
INFORME DE GESTIÓN
EJERCICIO 2018

El Comité de Cumplimiento del Reglamento Interno de Conducta celebró en el año 2018 una reunión (20 de enero de 2018).



Oficina de Cumplimiento del Reglamento Interno de Conducta de ADIF-Alta Velocidad

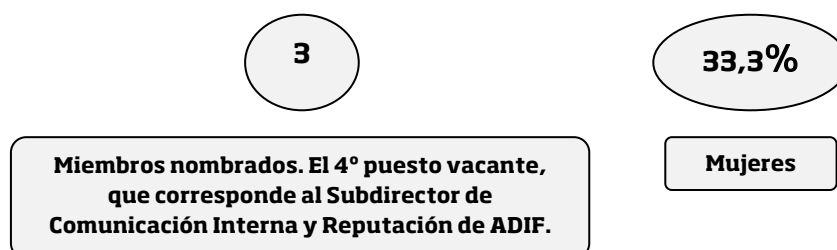
La Oficina de Cumplimiento del Reglamento Interno de Conducta de ADIF-Alta Velocidad en el ámbito del Mercado de Valores, se crea en dependencia de la Secretaría del Consejo de ADIF-Alta Velocidad; y está integrada por el Secretario del Consejo de Administración de ADIF-Alta Velocidad; y de acuerdo con las adendas de prestación de servicios jurídicos y económico-financieros suscritas entre la Entidad y ADIF, el Vicesecretario del Consejo de Administración de ADIF, el Director de Tesorería y Contabilidad de ADIF y el Subdirector de Comunicación Interna y Reputación de ADIF (actualmente vacante), siendo sus principales funciones:

- Ejercer la secretaría del Comité de Cumplimiento del RIC.
- Mantener una relación actualizada de las Personas Sujetas y/o relacionadas al RIC, y ponerla a disposición de los órganos de gobierno y de las autoridades supervisoras; entregando una copia de este Reglamento y de las Instrucciones Normativas que lo desarrollan, a los sujetos obligados a su cumplimiento.
- Mantener durante un período mínimo de 5 años un archivo ordenado y separado de las comunicaciones que realicen las personas sujetas al RIC, en relación con las operaciones personales que efectúen ellos o las personas relacionadas con ellos; cuyo objeto sean Valores e Instrumentos Financieros de ADIF-Alta Velocidad negociados en mercados oficiales de valores o instrumentos financieros derivados de ADIF-Alta Velocidad; así como de las comunicaciones que realicen con respecto a los conflictos de interés a los que se vean efectivamente sometidos.
- Mantener un registro ordenado de las comunicaciones de operaciones sospechosas efectuadas a los órganos reguladores.
- Mantener en la intranet corporativa de ADIF-Alta Velocidad una página web a la que tendrán acceso todas las Personas Sujetas y que, como mínimo, incluirá el Reglamento Interno de Conducta; las normas de Funcionamiento del Comité de Cumplimiento; la Instrucción Administrativa IN/SCAV-001/2016

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
ADIF- Alta Velocidad
INFORME DE GESTIÓN
EJERCICIO 2018

“Composición de la Oficina del Cumplimiento del RIC y desarrollo de sus tareas”; las circulares y demás normas e instrucciones de desarrollo del RIC; así como los formularios necesarios para dar cumplimiento a las obligaciones previstas en el mismo.

- Proponer un Plan anual de formación al Comité de Cumplimiento; y ejecutar las acciones, que en materia de formación, le encargue el mismo.
- Elaborar cuantos informes le solicite el Comité de Cumplimiento, así como cualquier otra tarea que le encargue dicho órgano en el marco de lo establecido en el citado Reglamento.



Comités de Dirección y Contratación

Además, dentro de los procesos de gestión interna, ADIF-Alta Velocidad cuenta con un Comité de Dirección y un Comité de Contratación, que están regidos por las Normas Generales de Composición y Funcionamiento del Comité de Dirección y del Comité de Contratación de la E.P.E. ADIF-Alta Velocidad, aprobados el 6 de septiembre de 2017.

Comité de Dirección: El Comité de Dirección funciona como un órgano extraestatutario de deliberación y asesoramiento al Presidente. Por tanto, le corresponden las siguientes funciones:

- Asesorar al Presidente acerca de asuntos que son competencia de éste.
- Asesorar al Presidente acerca de asuntos cuya competencia corresponda al Consejo de Administración, y que han de ser sometidos a su aprobación o conocimiento.
- Deliberar sobre cualesquiera otros asuntos convenientes a ADIF-Alta Velocidad, que por iniciativa del Presidente o a propuesta de los miembros que componen el Comité de Dirección, se decida incluir en el orden del día.

Comité de Contratación: El Comité de Contratación funciona como un órgano extraestatutario de deliberación y asesoramiento al Presidente, al que le corresponden las siguientes funciones:

- Asesorar al Presidente en asuntos relativos a la Contratación que sean competencia de éste, por atribución directa o por delegación del Consejo; así como aquellos cuya competencia corresponda al Consejo de Administración, y

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
ADIF- Alta Velocidad
INFORME DE GESTIÓN
EJERCICIO 2018

que han de ser sometidos a aprobación o conocimiento de éste por el Presidente.

- Deliberación y conocimiento de cualesquiera otros asuntos concernientes a la Contratación de la Entidad, que el Presidente, por sí o a propuesta de los miembros que componen el Comité, decida someter al Comité.

Comisión de Nombramientos y Retribuciones

El Consejo de Administración de la E.P.E. ADIF-Alta Velocidad acordó, en su sesión de 29 de enero de 2018, aprobar la creación de la Comisión de Nombramientos y Retribuciones de la Entidad, y está constituida por un Presidente (D^a María Pilar Seisdedos Espinosa) y 2 Vocales (D. Domingo García Díez y D. Jesús Miguel Pozo de Castro), siendo sus principales funciones:

- Establecer un objetivo de representación para el sexo menos representado en el Consejo de Administración.
- Supervisar que los Vocales del Consejo de Administración de ADIF-Alta Velocidad cumplan con la obligación de no incurrir en casusas de prohibición o incompatibilidad legal alguna para el desempeño de sus funciones de Consejero.

La Comisión de Nombramientos y Retribuciones celebró una reunión el año 2018 (20 de diciembre de 2018), en la que se aprobaron sus normas de funcionamiento.

1.3.4. Ética y Transparencia

ADIF-Alta Velocidad cuenta, desde el año 2015, con un Código Ético y de Conducta que fue aprobado por el Consejo de Administración.

Durante el año 2018 (Consejo de Administración de 27/09/2018) y dentro del proceso de mejora continua, se procedió a la revisión y actualización del Modelo Ético de ADIF-Alta Velocidad, que incluye, entre otras cuestiones, la revisión del Código Ético y de Conducta de ADIF y la aprobación de una serie de políticas y procedimientos.

El modelo de Gestión y aplicación del Código Ético y de Conducta establece como elementos fundamentales:

- Código Ético y de Conducta de ADIF-Alta Velocidad: texto que recoge los valores y principios éticos de la entidad, así como las pautas de conducta esperables que se derivan de los mismos, y que son de aplicación a todas las personas que pertenecen a la entidad o a sus órganos de gobierno.

Los compromisos recogidos en el código son los siguientes:

- o Cumplimiento de la legislación.
- o Seguridad en las Infraestructuras.
- o Buen uso de los recursos públicos.
- o Profesionalidad e integridad.
- o Lucha contra el fraude.

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
ADIF- Alta Velocidad
INFORME DE GESTIÓN
EJERCICIO 2018

- o Buen uso de la información.
- o Trato digno y respetuoso a las personas.
- o Trato igualitario a clientes y proveedores.
- o Salvaguardar la seguridad y la salud.
- o Respeto al medio ambiente y al patrimonio cultural.
- o Salvaguardar la reputación de ADIF.

El código ético está publicado tanto en la intranet de ADIF-Alta Velocidad como en su página web. Además, la entidad imparte formación a sus empleados a través de la realización de un curso sobre gestión ética cuya realización es obligatoria para todos. De esta forma ADIF-Alta Velocidad garantiza que todos sus empleados lo conozcan y actúen de acuerdo con sus principios.

- Políticas de Cumplimiento: conjunto de políticas y procedimiento internos que desarrollan los compromisos de conducta y los principios enunciados en el Código Ético y de Conducta de ADIF-Alta Velocidad.

En este sentido se ha aprobado la Política Corporativa de Lucha contra el fraude y la Política de Gestión de Conflictos de Interés, con sus correspondientes Procedimientos.

- Canal Ético: actúa como canal para la recepción y atención de comunicaciones relativas al Código Ético. El Canal Ético admite denuncias enviadas tanto por personal de ADIF-Alta Velocidad, disponible en la intranet, como por terceros a través de su página web. Podrán ser anónimas siempre que estén acompañadas de pruebas o indicios.

ADIF-Alta Velocidad garantiza, durante todo el procedimiento de comunicación y gestión de las comunicaciones realizadas a través del Canal Ético, los siguientes principios:

- o Confidencialidad de los datos personales y la información recibida a través del Canal Ético.
- o No represalia. No se adoptará ningún tipo de represalia sobre aquél que hubiese realizado de buena fe su comunicación.
- o Intimidación, defensa y a la presunción de inocencia. Aquellos profesionales que sean objeto de una investigación se les garantizarán los derechos citados.

Durante el 2018 se han realizado 85 visitas al canal ético externo de ADIF-Alta Velocidad, no recibándose ninguna notificación relacionadas con presuntos incumplimientos del Código Ético.

- Comité de Ética y Cumplimiento: órgano encargado de velar, en última instancia, por el cumplimiento del Código Ético y de Conducta aprobado por el Consejo de Administración de la entidad.
- Área de Cumplimiento Normativo: área encargada de la interpretación del Código Ético y de Conducta, de la gestión del Sistema de Cumplimiento de ADIF-Alta Velocidad y de la elaboración y difusión de las políticas de cumplimiento en la Entidad.

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
ADIF- Alta Velocidad
INFORME DE GESTIÓN
EJERCICIO 2018

Por otro lado, y en el marco de la Ley 19/2013 de Transparencia, ADIF-Alta Velocidad mantiene su compromiso de seguir reforzando la transparencia de su actividad, conforme a las mejores prácticas nacionales e internacionales. En esta línea, cuenta con el Portal del Ciudadano como canal mediante el cual cualquier parte interesada puede acceder a la documentación pública de la compañía. Además, ADIF-Alta Velocidad contribuye al Portal de Transparencia del Ministerio de Fomento, donde se puede consultar información sobre organismos públicos, sociedades mercantiles y fundaciones en relación a diferentes canales (aéreo, carretera, ferroviario, marítimo, vivienda y geo-información).

1.4. EVALUACIÓN Y GESTIÓN DE RIESGOS

1.4.1. Descripción de Riesgos y Procedimientos de Diligencia Debida Aplicados

La gestión integral de riesgos se entiende como una función estratégica que contribuye a alcanzar los objetivos y metas de la entidad. Con este fin, el desarrollo del Plan estratégico PT2020 vigente engloba la gestión de los riesgos partiendo de la visión unificada de los objetivos estratégicos y los riesgos asociados a los mismos, de manera que se asegure que los riesgos que puedan afectar a la estrategia y objetivos se encuentren adecuadamente gestionados.

La entidad, en su permanente compromiso con la gestión transparente, responsable y sostenible, entiende imprescindible la necesidad de disponer de un sistema de gestión de riesgos global, consistente y transparente que establezca un marco normativo común, facilite la identificación, evaluación y gestión homogénea de riesgos y establezca roles y responsabilidades claras para su adecuado tratamiento. Para ello, ADIF-Alta Velocidad, además de disponer de ámbitos específicos de gestión de riesgos que permiten dar respuesta a necesidades y regulaciones particulares de la actividad (prevención de riesgos laborales, cumplimiento normativo, seguridad en la circulación, etc.), dispone de un modelo de gestión integral de riesgos que, adicionalmente, permite establecer canales de información apropiados que garanticen una adecuada comunicación en aras de impulsar una cultura de gestión proactiva de los riesgos en todos los ámbitos de la compañía manteniendo niveles de riesgo coherentes.

Así, la entidad cuenta con una política de gestión integral de riesgos aprobada por su Consejo de Administración. En virtud de los principios y responsabilidades establecidos en la misma, se ha constituido un Comité de Riesgos que monitoriza los principales riesgos que amenazan la consecución de los objetivos estratégicos de la organización. Dicho Comité, liderado por el área de riesgos, reporta al Comité de Dirección y, cuenta con representantes de las principales áreas de actividad y de aquellas con funciones específicas en materia de gestión de riesgos. El modelo se está desplegando y los indicadores se fijarán en el siguiente ejercicio.

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
ADIF- Alta Velocidad
INFORME DE GESTIÓN
EJERCICIO 2018

ADIF-Alta Velocidad cuenta con un Sistema Integral de Gestión de Riesgos que, alineado con las mejores prácticas, facilita dar respuesta de modo sistemático y ordenado a un universo de riesgos con la complejidad y dispersión propia de una organización de sus características. Dicho sistema obedece a los siguientes principios, establecidos en la Política de Gestión Integral de Riesgos aprobada por el consejo de administración de la entidad:

- Integración del riesgo en la gestión de la entidad, por medio de una visión unificada de los objetivos estratégicos y de negocio, y los riesgos asociados a los mismos.
- Asegurar que los riesgos que puedan afectar a la estrategia y los objetivos se encuentran adecuadamente gestionados, y dentro de los niveles de riesgo que la entidad establezca.
- Disponer de un sistema de gestión global de riesgos, consistente y transparente; que establezca un marco normativo común, que facilite la identificación, evaluación y gestión homogénea de riesgos, y que establezca roles y responsabilidades claras.

Las funciones de los diversos actores que intervienen en el sistema son objeto de clarificación en la Política. De este modo, además de las responsabilidades en materia de gestión de riesgos intrínsecas a la actividad de las distintas áreas de la entidad, se identifican "áreas coordinadoras" dedicadas a la gestión o supervisión de riesgos específicos. Todas ellas constituyen un Comité de Riesgos, responsable de la elaboración y seguimiento del mapa de riesgos estratégico y que reporta al Comité de Dirección.

Los riesgos recogidos en este mapa, reflejan las principales amenazas a las que la entidad está expuesta, las cuales pudieran impedir o afectar significativamente a la consecución de sus objetivos estratégicos. Estos riesgos ponen especial foco en los principales pilares clave de la actividad:

- La seguridad, entre los que se encuentran los relativos a incidentes, accidentes o ataques que puedan afectar a la continuidad de las operaciones de la entidad, a la integridad de sus activos, trabajadores y clientes o al medioambiente.
- Las operaciones, estableciendo el foco igualmente en aquellas circunstancias que podrían amenazar la calidad de los servicios prestados, incluido el desarrollo de la infraestructura ferroviaria.
- Regulación y Cumplimiento Normativo, reforzando el compromiso de la entidad con el estricto cumplimiento de las normas y regulaciones que le resultan de aplicación, así como de los códigos de buenas prácticas que ha adoptado voluntariamente.

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
ADIF- Alta Velocidad
INFORME DE GESTIÓN
EJERCICIO 2018

Reputación, como refuerzo a los aspectos de buen gobierno, transparencia y responsabilidad propios de una empresa de naturaleza pública.

- Financieros, complementando los reflejados en el epígrafe posterior, reflejan aspectos vinculados con la disponibilidad de recursos y la sostenibilidad financiera de la entidad.

1.4.2. Riesgos financieros y Sistemas de Control Interno

Riesgos Financieros

Los principales riesgos que afectan a la Entidad son los siguientes:

- 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.

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 (patrimonio neto, rentabilidad, etc.)

- 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 obtenidos mediante la emisión de obligaciones, se han contratado a tipo de interés fijo. La deuda viva de la Entidad, a 31 de diciembre de 2018, se contrató con diversos regímenes de tipo de interés. El 80,51% está a tipo fijo hasta su vencimiento y el 8,89% está a tipo fijo revisable.

- 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.

ADIF-Alta Velocidad 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 ADIF-Alta Velocidad realiza un seguimiento de las previsiones de liquidez en función de los flujos de efectivo esperados.

- d) Riesgo de valoración: ADIF-Alta Velocidad realiza estimaciones basadas en la experiencia histórica y en otros factores que considera 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. Aunque revisa sus estimaciones de forma continua, 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.

1.4.3. Sistema de Control Interno de la Información Financiera

La entidad ADIF-Alta Velocidad tiene implantado un Sistema de Control Interno de la Información Financiera, en adelante SCIIF.

El SCIIF en ADIF-Alta Velocidad es una parte del control interno y lo configura el conjunto de procesos que la entidad y todo el personal involucrado lleva a cabo para proporcionar una seguridad razonable respecto a la fiabilidad de la información financiera.

El SCIIF trata de asegurar la fiabilidad de la información financiera a través del cumplimiento de los cinco objetivos siguientes:

- Existencia y ocurrencia: las transacciones, hechos y demás eventos recogidos por la información financiera efectivamente existen y se han registrado en el momento adecuado.
- Integridad: la información refleja la totalidad de las transacciones, hechos y demás eventos en los que la entidad es parte afectada.
- Valoración: las transacciones, hechos y demás eventos se registran y valoran de conformidad con la normativa aplicable.
- Presentación, desglose y comparabilidad: las transacciones, hechos y demás eventos se clasifican, presentan y revelan en la información financiera de acuerdo con la normativa aplicable.
- Derechos y obligaciones: la información financiera refleja, a la fecha correspondiente, los derechos y obligaciones a través de los correspondientes activos y pasivos, de conformidad con la normativa aplicable.

El SCIIF de ADIF-Alta Velocidad se inspira en COSO III; un marco de referencia integrado de control reconocido internacionalmente, y que se sustenta en tres elementos claves: el soporte documental de los controles o evidencias, la evaluación continua a través del ciclo anual y el esquema de responsabilidades piramidal establecido.

La entidad cuenta con una Política del SCIIF aprobada por su Consejo de Administración, en la que se establece la metodología, competencias y principios que sientan las bases del SCIIF en ADIF-Alta Velocidad.

En particular, recoge las principales responsabilidades del sistema:

- Corresponde al Presidente de la entidad asegurar que el SCIIF es adecuado y eficaz.
- Corresponde al Comité del SCIIF, la aprobación del alcance y del Procedimiento del Sistema.

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
ADIF- Alta Velocidad
INFORME DE GESTIÓN
EJERCICIO 2018

- Es responsabilidad de la Dirección General Financiera y de Control de Gestión de ADIF, a través de la Dirección de Planificación Financiera y Presupuestos de ADIF, mantener, desarrollar y coordinar el sistema en general.
- La supervisión del SCIIF corresponde a la Dirección de Auditoría Interna, para lo cual recoge en su plan de actuación anual, cuya aprobación es competencia de la Comisión de Auditoría, un análisis de los procesos que se determinen e informará a la citada Comisión de los resultados o aspectos más significativos del mismo.

Señalar que la Dirección General Financiera y de Control de Gestión de ADIF, la Dirección de Auditoría Interna de ADIF, así como el resto de direcciones y personal involucrado en la gestión y control de riesgos, realizan sus funciones dentro del marco establecido en su correspondiente adenda al Convenio de encomienda de gestión suscrito por el ADIF y ADIF-Alta Velocidad, de 31 de enero de 2014.

La entidad, cuenta para la gestión de este sistema con un Procedimiento del SCIIF, aprobado por el Comité del SCIIF, que desarrolla las funciones atribuidas a los diferentes responsables y detalla la metodología a seguir.

El SCIIF está organizado como un proceso cíclico que funciona de manera continua, gracias a lo cual este sistema permanece actualizado y vigente. Este ciclo de carácter anual está dividido en seis fases:

- Determinación del alcance del SCIIF: La identificación de los riesgos de la información financiera tiene como punto de partida el análisis de la información contenida en los estados financieros seleccionando las partidas más relevantes según criterios cuantitativos y cualitativos. Identificadas las cuentas relevantes se asocian a los procesos operativos, obteniendo el alcance del SCIIF.
- Documentación de nuevos procesos o actualización de los existentes: La documentación de los procesos identificados, consiste principalmente en narrativa o descripción del proceso, flujogramas y matrices de riesgos y controles.
- Ejecución de los controles y conclusión sobre su efectividad: Los controles diseñados son ejecutados a lo largo del ciclo con la periodicidad establecida por los dueños de los controles o responsables de dicha actividad. El sistema cuenta con una herramienta informática de gestión de riesgos que da soporte a la ejecución de los controles, y al mantenimiento de la documentación del SCIIF.
- Supervisión de la ejecución y efectividad de los controles y seguimiento de los planes de Acción: Semestralmente se realiza la supervisión del sistema por los supervisores de proceso.
- Información y Comunicación: De forma continua se realiza un seguimiento y mantenimiento del sistema por parte de la Dirección de Planificación Financiera y Presupuestos de ADIF.
- Evaluación del SCIIF: Anualmente según el esquema de responsabilidades definido en la Política y el Procedimiento se evaluarán cada uno de los procesos en los que se divide el SCIIF y el Sistema en su conjunto.

Los procesos recogidos en el alcance del ejercicio 2018 han sido los siguientes:

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
ADIF- Alta Velocidad
INFORME DE GESTIÓN
EJERCICIO 2018

1. Inmovilizado y Gestión de Subvenciones.
2. Ingresos: Canon.
3. Instrumentos financieros y Tesorería.
4. Impuestos.
5. Energía Eléctrica.
6. Contabilización y elaboración de información financiera.
7. Registro Económico de Contratos.
8. Ingresos: Arrendamientos.
9. Ingresos: Arrendamiento de fibra óptica.

El Comité del SCIIF, presidido por el Director General Financiero y de Control de Gestión de ADIF y formado por los Dueños de los procesos del SCIIF, los directores de Auditoría Interna, de Tesorería y Contabilidad, de Planificación y Presupuestos, y de Riesgos, se ha reunido dos veces en el ejercicio 2018.

En dichas sesiones, de acuerdo con sus normas de funcionamiento, se ha procedido a la revisión anual del ejercicio anterior, la aprobación del alcance del ejercicio 2018, el seguimiento del ciclo 2018 y de la supervisión realizada, así como la propuesta de la realización de su revisión por parte del auditor externo.

1.5. INFORMACIÓN SOBRE CUESTIONES MEDIOAMBIENTALES

1.5.1. Efectos Actuales y Previsibles de las Actividades del Negocio

ADIF-Alta Velocidad ha desarrollado un Sistema de Gestión Ambiental que tiene, como propósito fundamental, prevenir, mitigar, corregir o compensar los impactos ambientales que puedan generarse en el desarrollo de su actividad, desde la fase de planificación hasta la explotación, pasando por el proyecto, la construcción y la conservación y el mantenimiento de las infraestructuras ferroviarias que administra.

Todo ello, con una visión transversal que aproveche al máximo las sinergias entre las citadas fases, y con el doble objetivo de asegurar el cumplimiento legal ambiental y contribuir en todo lo posible a la preservación del entorno y la biodiversidad.

En este sentido, los principales aspectos ambientales derivados de la actividad de ADIF-Alta Velocidad - y en los que se centra su Sistema de Gestión Ambiental son:

- Los derivados de las actividades de construcción de nuevas líneas, que implican el correspondiente cambio de uso del suelo en favor de estas nuevas infraestructuras ferroviarias, con las correspondientes afecciones sobre suelos, fauna, vegetación y patrimonio cultural en las áreas atravesadas y -en particular- sobre los espacios naturales que, eventualmente, pueden resultar afectados, así como los producidos sobre la población de las áreas urbanas afectadas durante la ejecución de las obras y -en especial- el ruido y las vibraciones.
- Los producidos durante la explotación de las nuevas líneas, tanto por la circulación de los trenes como de las actividades de conservación y mantenimiento de las infraestructuras, instalaciones y estaciones asociadas a las mismas.

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
ADIF- Alta Velocidad
INFORME DE GESTIÓN
EJERCICIO 2018

En esta fase se sitúan, de manera destacada, el ruido y vibraciones producidas por la circulación ferroviaria y las actividades de mantenimiento en las estaciones y tramos urbanos de las líneas, así como los impactos sobre los suelos y, en particular, los originados en accidentes e incidencias en la circulación o en las instalaciones ferroviarias. Desde esta perspectiva, el Sistema de Gestión Ambiental de ADIF-Alta Velocidad está basado en la Norma UNE-EN-ISO: 14001 (2015) y se encuentra certificado por AENOR.

No obstante, esta apuesta no es nueva ya que, desde la constitución de ADIF en 2005, se conservó la certificación ambiental obtenida por la Red Nacional de los Ferrocarriles Españoles (RENFE), vigente desde 1999. Desde entonces el alcance de la certificación, así como el ámbito físico de aplicación del Sistema de Gestión ha experimentado una importante ampliación que, en la actualidad, cubre los siguientes aspectos de la actividad de ADIF-Alta Velocidad:

- La dirección y coordinación de la redacción de estudios y proyectos de la infraestructura e instalaciones ferroviarias de alta velocidad.
- El control y vigilancia del cumplimiento de las condiciones ambientales establecidas en las DIAs, en los Planes de Vigilancia Ambiental y requisitos aplicables en las actividades de construcción de infraestructura e instalaciones ferroviarias de alta velocidad.
- La gestión del mantenimiento de la plataforma, vía e instalaciones ferroviarias de alta velocidad.
- La explotación de las estaciones de viajeros de alta velocidad.

La implantación de un Sistema de Gestión Ambiental basado en la Norma UNE-EN-ISO: 14001 implica básicamente dos cuestiones:

- Garantizar el cumplimiento de la legislación ambiental de aplicación al ámbito de las actividades y centros certificados.
- Establecer e implementar objetivos de mejora continua en el ámbito del sistema certificado que permitan el perfeccionamiento de la gestión ambiental de dichas actividades.

En cuanto a la relevancia de la certificación ambiental sobre las actividades de ADIF-Alta Velocidad, puede afirmarse que, de los cuatro alcances del sistema de gestión ambiental anteriormente descritos:

- El 100% de los dos primeros, los ligados al control ambiental de las actividades de diseño y construcción de las nuevas infraestructuras ferroviarias de alta velocidad, están cubiertos.
- En cuanto al mantenimiento de la plataforma, vía e instalaciones de alta velocidad, el 100% de sus actividades se encuentran, igualmente, cubiertas.
- En lo relativo a la explotación de las estaciones de viajeros de alta velocidad, se ha formulado un índice de relevancia que establece el porcentaje de viajeros en las 21 estaciones certificadas incluidas en el sistema de gestión, respecto al total de viajeros registrados en el total de estaciones de alta velocidad.

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
ADIF- Alta Velocidad
INFORME DE GESTIÓN
EJERCICIO 2018

Por último, y en relación a los riesgos ambientales de las actividades de ADIF-Alta Velocidad, en desarrollo del Plan Estratégico de ADIF (Plan Transforma 2017-2020), en abril de 2018 el Comité de Riesgos aprobó el Procedimiento de Gestión Integral de Riesgos de la Entidad y se estableció el Mapa de Riesgos de ADIF-Alta Velocidad.

En el citado mapa de riesgos se han establecido 15 riesgos estratégicos, resultando uno de ellos el riesgo de incidente medioambiental, que está definido como el riesgo de que se produzca un incidente medioambiental que motive una denuncia administrativa y/o cause daños al medio ambiente y suponga pérdida de confianza, de reputación y económica.

Dicho riesgo ambiental cuenta con un indicador de resultado (Kpi) y de tres indicadores precursores del riesgo (Kri):

- Indicador resultado: N° de sanciones administrativas ambientales, tipificadas como graves o muy graves, impuestas en firme a ADIF-Alta Velocidad.
- Indicador precursor 1: N° de expedientes ambientales incoados tipificados como graves o muy graves, iniciados en el trimestre.
- Indicador precursor 2: % de Proyectos visados ambientalmente en el mes que ha requerido más de dos Informes de Revisión Ambiental, antes de su aprobación.
- Indicador precursor 3: N° de No Conformidades en el Sistema de Gestión Ambiental de las obras, consideradas "de riesgo ambiental" que permanecen abiertas más de 3 meses.

De esta forma se pretende monitorizar y controlar periódicamente el riesgo ambiental de la Entidad, estando todos los recursos humanos especializados, así como el Sistema de Gestión Ambiental de ADIF-Alta Velocidad, totalmente orientados a la minimización de dicho riesgo.

	Ud.	2016	2017	2018	Metas 2019
Porcentaje de viajeros en estaciones certificadas, respecto al total de viajeros en estaciones de alta velocidad.	%	44,2	45,3	46,0	N/A
Sanciones administrativas ambientales graves o muy graves impuestas en firme a ADIF-Alta Velocidad.	Nº	0	0	0	≤1

1.5.2. Contaminación: Medidas de Prevención

La contaminación acústica es uno de los aspectos ambientales adversos generados como consecuencia de la actividad de ADIF-Alta Velocidad.

Los impactos ambientales producidos, en forma de emisión de ruido y vibraciones, pueden prevenir de las siguientes fuentes:

- La circulación ferroviaria sobre la red de alta velocidad.
- Las actividades llevadas a cabo en las estaciones de viajeros de ADIF-Alta Velocidad. Básicamente emisiones derivadas de los sistemas de megafonía, de las maniobras para la composición de trenes y de los sistemas de climatización de los edificios.

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
ADIF- Alta Velocidad
INFORME DE GESTIÓN
EJERCICIO 2018

- Las operaciones de mantenimiento de la infraestructura de alta velocidad, fundamentalmente de las efectuadas por los equipos mecanizados de vía.
- Las obras de construcción de la red de alta velocidad.

Dentro del Sistema de Gestión Ambiental de ADIF-Alta Velocidad, basado en la Norma UNE-EN-ISO: 14001 (2015) y certificado por AENOR, se encuentra incluido un procedimiento para recibir, documentar y tramitar las quejas de carácter acústico recepcionadas. De todas ellas, en los tres últimos años, aproximadamente el 90% están relacionadas con problemas de ruido y, el 10% restante, con problemas vibratorios.

Por otra parte, en cuanto a la planificación de la lucha contra la contaminación acústica en las líneas en servicio, ADIF-Alta Velocidad viene realizando, por encomienda del Ministerio de Fomento, la elaboración de los Mapas Estratégicos de Ruido (MER) y de los Planes de Acción (PAR) de ellos derivados, correspondientes a los Grandes Ejes Ferroviarios de Alta Velocidad (aquellos ejes con una circulación superior a 30.000 trenes anuales), desde su primera fase, reservándose el Ministerio su información pública y aprobación.

Todo ello, al objeto de cumplir con la legislación vigente en esta materia, constituida por la Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del Ruido, y los Reales Decretos 1513/2005 y 1367/2007.

De esta forma, en 2018 se han aprobado por el Ministerio de Fomento los MER (BOE 28.08.2018) y PAR (BOE 28.09.2018) correspondientes a la 2ª Fase.

Igualmente, en 2019, se iniciarán los trabajos de elaboración de los MER y PAR correspondientes a la 3ª Fase y que se redactan para los tráficos correspondientes al año 2016.

Reclamaciones por ruido y vibraciones ADIF-Alta Velocidad (2016-2018)

	2016	2017	2018
Reclamaciones Propias de ADIF AV	15	11	18
Reclamaciones Comunes ADIF-ADIF AV	18	15	12
TOTAL	33	26	30

Emisiones de CO2 evitadas por medidas de ahorro y eficiencia energética

ADIF-Alta Velocidad cuenta con un Plan Director de Ahorro y Eficiencia Energética 2014-2020 que da continuidad al Plan Director de ADIF que había para el periodo 2009-2014.

Con la implantación de las medidas incluidas en dicho Plan Director se consigue un ahorro energético que conlleva, a su vez, una reducción de las emisiones de CO2 asociadas a este consumo energético.

A cierre de 2018, en ADIF-Alta Velocidad se han implantado, desde el inicio del Plan en 2009, un total de 125 medidas tanto en energía consumida para uso distinto de tracción

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
ADIF- Alta Velocidad
INFORME DE GESTIÓN
EJERCICIO 2018

(UdT) como en la energía de uso para la tracción (UT), consiguiéndose una reducción de las emisiones de 17.874 tCO₂/año.

	2016	2017 ⁽¹⁾	2018
UT (tCO ₂ /año)	13.052	14.471	12.375
UdT (tCO ₂ /año)	5.322	6.449	5.499
TOTAL (tCO₂/año)	18.374	20.921	17.874

(1) Datos actualizados según factor de emisión publicado por REE para el mix peninsular en 2017.

La cifra de las emisiones de CO₂ varía interanualmente en función del factor de emisión utilizado cada año para la generación de energía eléctrica que publica Red Eléctrica de España para el mix peninsular.

Este Plan Director se está revisando, ampliando su alcance a la lucha contra el cambio climático, de manera que las metas a 2019 serán actualizadas cuando el nuevo Plan esté aprobado.

1.5.3. Gestión de Residuos: Medidas, Prevención y Economía Circular

En cuanto a la generación de residuos peligrosos en ADIF-Alta Velocidad, esta no se considera un aspecto ambiental significativo, dado lo reducido de su generación (en 2017 se generaron 3,98 toneladas anuales, frente a las 115,18 toneladas de ADIF).

Estrategia Española de Economía Circular (1)

Durante 2018, ADIF-Alta Velocidad junto con ADIF han colaborado en la elaboración de la Estrategia Española de Economía Circular (EEEC) contribuyendo con un total de 7 proyectos enmarcados dentro de los ejes de actuación en los que se estructura la Estrategia.

En concreto, estos proyectos se ubican en los ejes de: Consumo, Gestión de Residuos, Mercado de Materias Primas Secundarias y Empleo y Formación.

Los proyectos que se seleccionaron finalmente por el Ministerio para la Transición Ecológica (MITECO) para formar parte de la EEEC son:

- Elaboración de una Catálogo de criterios medioambientales que facilite la incorporación de los mismos en los Pliegos de Cláusulas Administrativas con el objetivo de que ADIF y ADIF-Alta Velocidad fomenten la estrategia de la Economía Circular y la Contratación Pública Ecológica de manera transversal.
- Proyecto "Área CER02" (Última Milla Verde).
- Gestión eficaz de los excedentes de tierras de obras de infraestructura ferroviaria para favorecer la recuperación ambiental de entornos degradados.
- Gestión de Residuos de Construcción y Demolición en obras de estaciones adscritas a la Dirección de Estaciones de Viajeros.

¹ Información común a ambas entidades: ADIF y ADIF-Alta Velocidad.

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
ADIF- Alta Velocidad
INFORME DE GESTIÓN
EJERCICIO 2018

- Incrementar la reutilización de la tierra vegetal en las obras para las labores de restauración e integración paisajística.
- Materiales reciclados, regionales y sostenibles en Proyectos de Arquitectura de Estaciones.
- Programa integral para la recuperación social de activos ferroviarios en desuso, generando valor mediante proyectos de emprendimiento o servicio público.

La EEEEC pasó a finales de 2018 la fase de información pública y se encuentra pendiente de aprobación.

1.5.4. Uso Sostenible de Recursos: Consumos de Energía y Combustible

Consumo de energía final en actividades propias

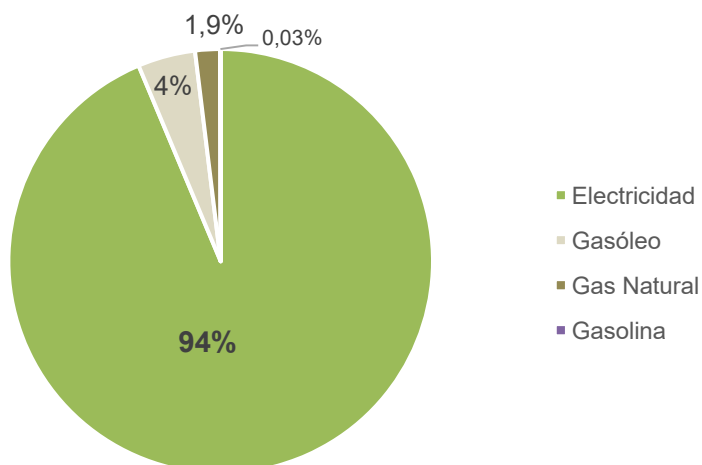
El consumo de energía final de ADIF-Alta Velocidad en actividades propias se desglosa en la siguiente tabla en función del tipo de energía o combustible consumido para el periodo 2016-2018:

Tipo de Energía/Combustible

	2016	2017	2018
Energía eléctrica (TJ/año)	507,40	531,56	570,79
Usos Tracción (UT)	196,22	218,34	254,39
Usos Distintos de Tracción (UDT)	311,19	313,22	316,40
Gasóleo (TJ/año)	14,66	28,59	26,73
Gasóleo A – Automoción	0,72	1,29	1,21
Gasóleo B - Mantenimiento Vía	2,68	26,30	8,46
Gasóleo B - Maniobras a Talleres	0,00	0,00	0,00
Gasóleo B – Oper. Aux. Terminales	0,00	0,00	0,00
Gasóleo B - Maniobras Estaciones	8,24	0,00	16,77
Gasóleo C – Calefacción	3,02	1,01	0,28
Gasolina (TJ/año)	0,002	0,00	0,18
Autogas (TJ/año)	0,00	0,00	0,00
Gas Natural (TJ/año)	37,69	40,67	35,85
TOTAL	559,76	600,82	633,56

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
ADIF- Alta Velocidad
INFORME DE GESTIÓN
EJERCICIO 2018

Distribución de los consumos por tipo de combustible (%) (*)



(*) Datos numéricos en tabla anterior "Tipo de Energía/Combustible"

Consumo indirecto de energía primaria

El principal consumo indirecto de energía primaria existente en ADIF-Alta Velocidad es el atribuible al consumo de energía eléctrica registrado.

En la siguiente tabla se muestra, para cada tipo de fuente de energía primaria, el consumo indirecto derivado del consumo final de energía eléctrica para el periodo 2016-2018:

Fuentes de energía primaria

	2016	2017	2018
Carbón	207,90	217,81	233,88
Gas Natural	179,36	187,90	201,76
Derivados del petróleo	83,10	87,01	93,43
Nuclear	370,11	387,78	416,40
Recursos fósiles	840,48	880,50	945,48
Hidroeléctrica	75,81	79,41	85,27
Eólica, solar, biomasa y residuos	216,77	227,07	243,83
Recursos renovables	292,58	306,48	329,09
TOTAL	1.133,06	1.186,97	1.274,57

Nota: Estimados con base en los datos sobre consumo de energía primaria en generación de electricidad del último Informe de coyuntura publicado, correspondiente al cuarto trimestre de 2016.

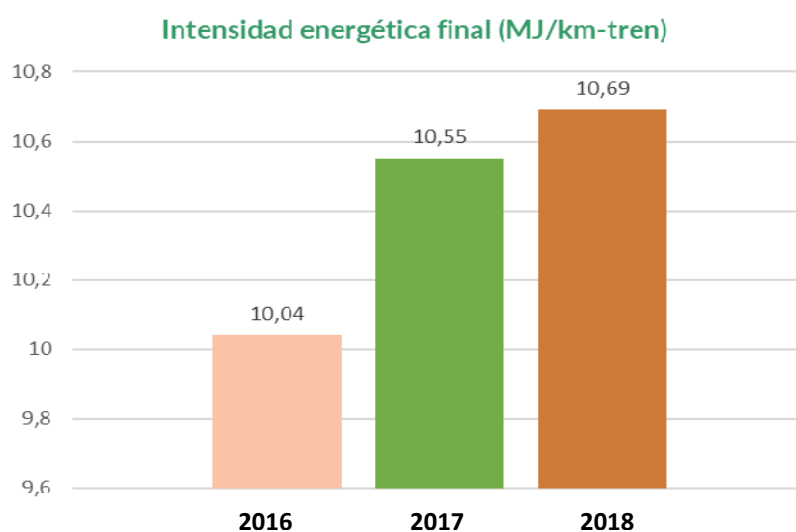
ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
ADIF- Alta Velocidad
INFORME DE GESTIÓN
EJERCICIO 2018

Intensidad energética final

La intensidad energética final - consumo de energía final (en MJ consumidos) por unidad de producción representativa de la actividad de ADIF-Alta Velocidad (tráfico gestionado, en km-tren) - es un indicador que mide la eficiencia energética de la gestión de la entidad y, además, la dependencia del consumo de energía en relación al crecimiento de la actividad.

	2016	2017	2018
Intensidad energética final (MJ/km-tren)	10,04	10,55	10,69

En el periodo 2016-2018, la intensidad energética final se ha incrementado en un 6,5%, alcanzando los 10,69 MJ/km-tren en 2018, prácticamente de manera proporcional al aumento del tráfico gestionado, de manera que se mantiene el consumo en relación con la actividad de ADIF-Alta Velocidad.

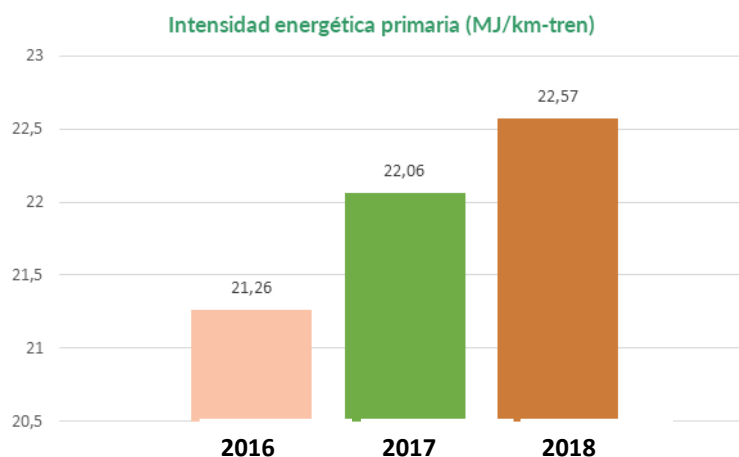


La intensidad energética primaria de ADIF-Alta Velocidad fue, en 2018, de 22,57 MJ/km-tren gestionado, lo que supone un 6,2% de incremento en el periodo 2016-2018, similar a lo que sucede con la intensidad energética final.

	2016	2017	2018
Intensidad energética primaria (MJ/km-tren)	21,26	22,06	22,57

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
ADIF- Alta Velocidad
INFORME DE GESTIÓN
EJERCICIO 2018

La intensidad energética primaria se ve claramente influida por la contribución de las energías renovables en la producción de energía eléctrica distribuida por el sistema eléctrico peninsular, ya que el consumo de energía primaria debido al consumo de energía eléctrica en ADIF-Alta Velocidad fue del 90%, cifra muy similar a la de los dos años anteriores.



Medidas para la mejora de la eficiencia energética

Durante el año 2018 se ha continuado con la implantación del Plan Director de Ahorro y Eficiencia Energética de ADIF-Alta Velocidad 2014-2020, surgido de la revisión y puesta al día del anterior Plan 2009-2014.

Este Plan se estructura en 4 objetivos específicos, 12 líneas de actuación y una batería de medidas de carácter técnico, de gestión y de implantación de sistemas de generación de energía renovable. Estas medidas se enfocan a diferentes ámbitos: aislamientos, climatización, combustibles, electricidad, iluminación, tracción, etc.

Así, a cierre de 2018, en ADIF-Alta Velocidad se han implantado, desde el inicio del Plan en 2009, un total de 125 medidas tanto en energía consumida para uso distinto de tracción como en la de uso para la tracción, consiguiéndose la reducción de 81,47 GWh/año de consumo energético.

	2016	2017	2018
UT (GWh/año)	56,36	56,36	56,36
UdT (GWh/año)	23,01	25,09	25,11
TOTAL (GWh/año)	79,37	81,45	81,47

Este Plan Director se está revisando, ampliando su alcance a la lucha contra el cambio climático, de manera que las metas a 2019 serán actualizadas cuando el nuevo Plan esté aprobado.

1.5.5. Cambio Climático: Medidas Adoptadas y Medios Implementados

El impacto de ADIF-Alta Velocidad en materia de emisiones de gases de efecto invernadero (GEI) y, por tanto, su contribución al cambio climático, se mide a dos niveles.

Por un lado, las emisiones derivadas de sus actividades propias, tanto directas como indirectas, consecuencia de los consumos energéticos finales que registra. Estas emisiones se corresponden con el cálculo de su huella de carbono para los alcances 1 y 2.

Por otro lado, se calculan las emisiones generadas por la tracción de los tráficos que se han producido en la red ferroviaria que gestiona (la red de alta velocidad). En este caso, se corresponde, por tanto, con las emisiones generadas por los consumos energéticos de los Operadores ferroviarios asociados a la tracción de sus trenes.

Emisiones de GEI en actividades propias

ADIF-Alta Velocidad consume energía eléctrica y combustibles en sus instalaciones y vehículos, lo cual le permiten la explotación de estaciones de viajeros, así como el mantenimiento de la infraestructura ferroviaria que administra.

Como consecuencia de estos consumos se generan una serie de emisiones, tanto directas como indirectas, entre las que cabe destacar los GEI por su contribución al cambio climático.

La cuantificación de dichas emisiones se realiza mediante el cálculo de la huella de carbono, que es una herramienta que permite conocer las emisiones de GEI asociadas a las actividades desarrolladas por una organización. En el caso de ADIF-Alta Velocidad, para su determinación se han tenido en cuenta los siguientes alcances:

- Alcance 1: Emisiones directas de GEI: procedentes del consumo de las calderas de gasóleo y gas natural, del material motor de tracción y de la maquinaria utilizada en el mantenimiento de vía, maniobras y operaciones auxiliares, y del uso de la flota de vehículos.
- Alcance 2: Emisiones indirectas de GEI: originadas en la generación de la energía eléctrica adquirida y consumida por ADIF-Alta Velocidad, tanto para tracción como para usos distintos de tracción.

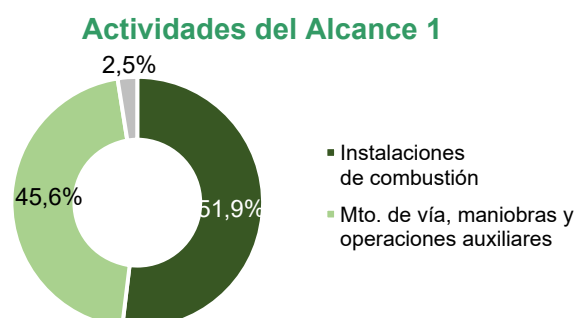
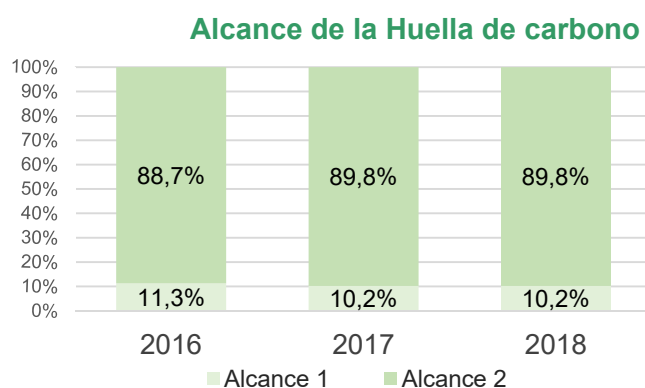
En la siguiente tabla se muestran las emisiones de CO₂ equivalente (tCO₂eq) anuales para cada uno de los anteriores alcances en el periodo 2016-2018:

		2016	2017	2018
Alcance 1	Instalaciones de combustión	2.346,45	2.377,07	2.046,72
	Mto. de vía, maniobras y operaciones auxiliares	1.756,71	1.870,99	1.795,76,
	Vehículos	53,00	92,10	99,01
	Suma Alcance 1	4.156,16	4.340,16	3.941,49
Alcance 2	Consumo de energía eléctrica	32.787,59	38.135,11	34.684,49
TOTAL (tCO₂eq)		36.943,12	42.475,26	38.625,98

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
ADIF- Alta Velocidad
INFORME DE GESTIÓN
EJERCICIO 2018

La huella de carbono registrada en 2018 ha supuesto una disminución del 9,1% respecto a la de 2017.

Asimismo, de la tabla anterior se puede observar la evolución de la contribución de los alcances a la huella de carbono de ADIF-Alta Velocidad, comprobándose que las emisiones asociadas a la energía eléctrica² consumida suponen la principal fuente de emisiones (alrededor del 90%) mientras que las emisiones directas son el 10% restante:



Dentro de las actividades del alcance 1, las que mayor proporción de emisiones GEI tienen son las relacionadas con la instalación de combustión (51,9%), seguidas de las actividades de mantenimiento (45,6%). Por último, las emisiones asociadas a los vehículos de la flota representan únicamente el 2,5% del total de las emisiones del alcance 1.

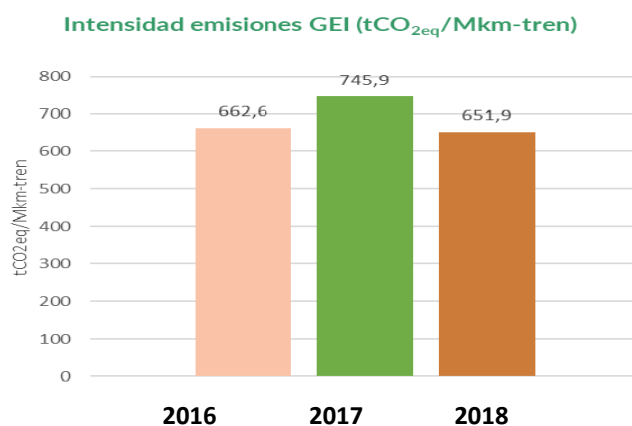
Intensidad de las emisiones de GEI de actividades propias

Las emisiones de GEI se pueden medir en función de la actividad de la entidad, teniendo en cuenta la unidad de producción representativa (tráfico gestionado, en Mkm-tren).

	2016	2017	2018
Intensidad emisiones GEI (tCO _{2eq} / Mkm-tren)	662,6	745,9	651,9

² Factor de emisión del sistema eléctrico peninsular del año 2018 (Red Eléctrica de España).

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
ADIF- Alta Velocidad
INFORME DE GESTIÓN
EJERCICIO 2018

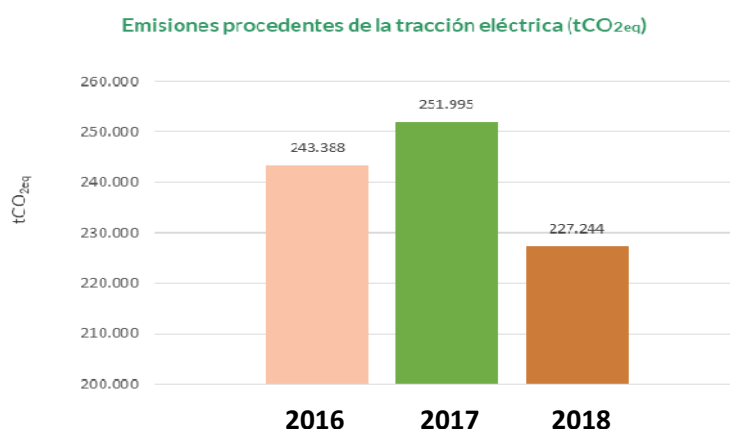


Se observa que en el periodo 2016-2018, a pesar de haber aumentado el volumen de tráficos gestionados por ADIF-Alta Velocidad en un 6,3%, las emisiones de GEI se han reducido, de manera que la intensidad ha disminuido un 1,6% desde 2016.

Emisiones de GEI asociadas a la tracción

La energía eléctrica consumida por las empresas operadoras ferroviarias respecto a la tracción sobre las infraestructuras de ADIF-Alta Velocidad implica, asimismo, la emisión de gases de efecto invernadero, cuya evolución en los últimos años ha sido la siguiente:

	2016	2017	2018
Toneladas de CO₂ equivalente emitidas procedentes de la tracción eléctrica	243.388	251.995	227.244



Las emisiones generadas son indirectas, es decir, no se producen durante la circulación del ferrocarril, sino que se originan en las centrales de generación de electricidad, por lo que dependen del esquema de generación del sistema eléctrico peninsular. En 2018, dicho esquema ha tenido una mayor contribución de las renovables que en 2017, pasando del 33,7% al 40,1% (según datos publicados por Red Eléctrica de España).

Plan de Lucha contra el Cambio Climático (información integrada ADIF y ADIF AV)

En el ámbito de la mitigación del cambio climático, tal y como se ha comentado en apartados anteriores, ADIF-Alta Velocidad cuenta con un Plan Director de Ahorro y Eficiencia Energética 2014-2020 que ha permitido reducir las emisiones de CO2 gracias al desarrollo e implantación de medidas que han logrado un ahorro del consumo energético desde que comenzó a implantarse el anterior Plan Director en 2009.

Sobre la base de dicho Plan Director, aprovechando la experiencia y conocimiento adquirido, durante 2018 se ha trabajado en la elaboración de un Plan de Lucha contra el Cambio Climático 2018-2030, común a ADIF y ADIF-Alta Velocidad, que sustituirá a los Planes Directores de Ahorro y Eficiencia Energética 2014-2020 de ambas entidades.

Este Plan pretende ir más allá de la eficiencia energética, contemplando medidas de actuación en el ámbito de la descarbonización del sistema ferroviario y en el incremento del uso de las energías renovables.

Así mismo, se completa con actuaciones en el ámbito de la adaptación al cambio climático que persiguen la mejora de la resiliencia de las infraestructuras ferroviarias.

De esta manera, el Plan se estructura en las siguientes líneas de actuación:

- Gestión de la energía.
- Eficiencia energética.
- Descarbonización y energías renovables.
- Mejora de la resiliencia de las infraestructuras ferroviarias.
- Cultura y sensibilización.

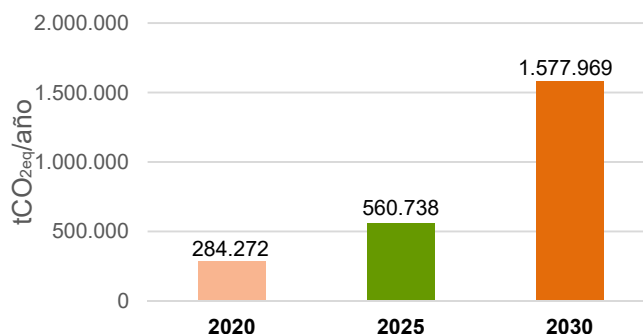
Se prevé que el Plan se apruebe en el primer trimestre de 2019, estableciendo objetivos de reducción de emisiones de GEI y fijando metas específicas para los años 2020, 2025 y 2030.

Este Plan está alineado con el Plan Director de Lucha contra el Cambio Climático 2018-2030, aprobado en enero de 2019, elaborado por ADIF, ADIF-Alta Velocidad y Renfe y cuya finalidad es la reducción de emisiones de GEI del sistema ferroviario y del sector transporte en su conjunto, mediante la mejora de la eficiencia energética y la descarbonización, fomentando, así mismo, el cambio modal hacia el ferrocarril como principal contribución en la lucha contra el cambio climático para el sector.

Así, en cuanto a la reducción de emisiones de GEI del sector transporte por el incremento de la cuota modal del ferrocarril, el Plan Director estima una reducción acumulada de emisiones para 2030 de algo más de 8.000 ktCO2eq.

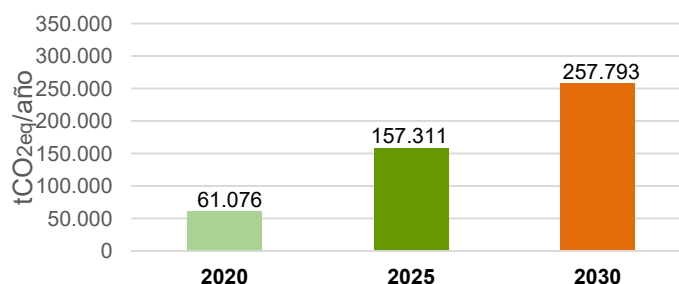
Las metas a alcanzar en el periodo del Plan Director serían:

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
ADIF- Alta Velocidad
INFORME DE GESTIÓN
EJERCICIO 2018



Adicionalmente, en cuanto a la reducción de emisiones de GEI del sistema ferroviario por la implantación de medidas de gestión, eficiencia energética y descarbonización, el Plan Director estima una reducción acumulada de emisiones para 2030 de unas **1.500 ktCO₂eq.**

Las metas en este caso a alcanzar en el periodo del Plan Director serían:



Además, con la compra de energía eléctrica verde (con certificados de Garantía de Origen) que realiza ADIF-Alta Velocidad para el conjunto del sistema ferroviario y que está operativa desde el año 2019, el Plan Director estima una reducción acumulada de emisiones para 2030 de unas 7.700 ktCO₂eq.

De esta manera, el Plan de Lucha contra el Cambio Climático de ADIF y ADIF-Alta Velocidad se nutre de las actuaciones incluidas en el Plan Director conjunto con Renfe y que son de aplicación a los Administradores ferroviarios, completándose con actuaciones en el ámbito de la adaptación al cambio climático.

En relación con esta última línea de actuación, cabe destacar que en 2018 se ha constituido en ADIF y ADIF-Alta Velocidad un Grupo de Trabajo cuya misión es la de elaborar una norma interna que establezca la metodología a seguir para evaluar la vulnerabilidad de las infraestructuras ferroviarias a los efectos adversos del cambio climático en la fase de diseño.

Se pretende con ello que en las fases iniciales de definición de los proyectos constructivos de las infraestructuras, el impacto del cambio climático en las mismas sea una variable más a tener en consideración para el diseño de las infraestructuras.

Así mismo, ADIF y ADIF-Alta Velocidad han participado en la elaboración del "Informe final sobre las secciones de la red estatal de infraestructuras de transporte terrestre a las que prestar atención con prioridad por razón de la variabilidad y cambio climático", de

junio de 2018, elaborado por el CEDEX y con el apoyo del Ministerio para la Transición Ecológica.

El análisis recogido en dicho informe ha permitido identificar aquellas secciones de la red ferroviaria sobre las que incrementar el nivel de atención en relación a su vulnerabilidad frente al cambio climático.

1.5.6. Protección de la biodiversidad: Medidas Adoptadas para Preservar Áreas Protegidas

ADIF-Alta Velocidad cumple un papel fundamental para que las nuevas infraestructuras ferroviarias de alta velocidad, en sus distintas fases de diseño, proyecto y obra, se ajusten a la legislación europea y española en material ambiental y, en particular, a lo establecido en las Resoluciones de Impacto Ambiental: Declaraciones (DIAs) o Informes (IIAs) aprobadas por el Ministerio para la Transición Ecológica (MITECO), contribuyendo en todo lo posible a la preservación del entorno y la biodiversidad, de manera que se asegure la sostenibilidad del sistema ferroviario estatal de alta velocidad.

Para lograr este objetivo, ADIF-Alta Velocidad ha desarrollado un Sistema de Gestión Ambiental de acuerdo a la Norma UNE-EN-ISO 14001 (2015), que se encuentra certificado por AENOR.

Dicho Sistema contempla, como pilares básicos ambientales, la integración ambiental de los proyectos y el seguimiento ambiental de las obras encomendadas a ADIF-Alta Velocidad.

- *Integración ambiental de los proyectos.*

El Ministerio de Fomento tiene delegada en la Presidencia de ADIF-Alta Velocidad, la aprobación de los proyectos encomendados a esta entidad pública empresarial. Además, de acuerdo con el Estatuto de ADIF-Alta Velocidad, esta entidad ostenta la facultad de supervisión de los proyectos que sean aprobados por ella, así como la certificación del cumplimiento de la DIA por los mismos, si es el caso.

De esta forma pretende asegurarse el cumplimiento de la legislación sobre Evaluación Ambiental de Planes y Proyectos (Ley 21/2013, de 9 de diciembre), así como del resto de la legislación ambiental vigente, actuando ADIF-Alta Velocidad como Órgano Sustantivo.

Por tanto, la gestión ambiental de la integración ambiental de los proyectos conlleva tres aspectos fundamentales:

- o Análisis particularizado de cada uno de ellos, para determinar si deben ser sometidos o no a evaluación ambiental.
- o De no ser necesario un proceso de evaluación ambiental; debido a que el proyecto no esté contemplado en la legislación de aplicación, o a que ya fue

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
ADIF- Alta Velocidad
INFORME DE GESTIÓN
EJERCICIO 2018

sometido anteriormente al citado proceso en la fase de estudio informativo que desarrolla el Ministerio de Fomento; se emite:

- a. Una Nota de Exención Ambiental para el proyecto.
- b. Un Certificado de Cumplimiento de la Resolución de Impacto Ambiental del proyecto de construcción de plataforma (DIA o IIA).
- c. Un Informe de Adecuación a la Resolución de Impacto Ambiental del proyecto (para actuaciones distintas a la construcción de la plataforma, como vía, instalaciones, electrificación, etc.).

Al mismo tiempo, se analiza el Anejo de Integración Ambiental del Proyecto para asegurar el cumplimiento de la legislación ambiental y de las normas y recomendaciones internas vigentes en ADIF-Alta Velocidad. Esta supervisión ambiental se concreta en distintos Informes de Revisión Ambiental, hasta conseguir la emisión del correspondiente Informe de Adecuación Ambiental del citado Anejo.

De resultar necesario un proceso de evaluación ambiental, el proyecto no puede aprobarse hasta no estar éste culminado, con la emisión por el MITECO de la correspondiente Resolución de Impacto Ambiental.

- *Seguimiento ambiental de obras.*

Para asegurar el cumplimiento de los requisitos establecidos en las Resoluciones de Impacto Ambiental del MITECO (DIAs e IIAs) e incluidos en los Planes de Vigilancia Ambiental de los Proyectos Constructivos, durante la fase de construcción de los mismos, ADIF-Alta Velocidad tiene establecido en su Sistema de Gestión Ambiental un sistema de Dirección Ambiental de Obra, certificado por AENOR en 2010, lo que supuso convertirse en el primer Gestor de Infraestructuras europeo en obtener esta acreditación.

Dicho sistema reposa en el nombramiento, para cada uno de los contratos de construcción de las diferentes especialidades, de un Director Ambiental de Obra (DAO). Dicho DAO es responsable de realizar su seguimiento y control ambiental, de acuerdo con las especificaciones derivadas de los criterios internos de ADIF-Alta Velocidad en materia de medio ambiente, vigentes desde 2005.

El sistema de Dirección Ambiental de Obra conlleva dos aspectos básicos:

- o *El control ambiental periódico de las obras.* Es el que el DAO lleva a cabo a pie de obra y se materializa en los informes normativos (exigidos por la Resolución de Impacto Ambiental del MITECO: DIA o IIA) de seguimiento ambiental de las obras.

Dichos informes normativos son:

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
ADIF- Alta Velocidad
INFORME DE GESTIÓN
EJERCICIO 2018

- a. Informes Previos al Inicio de Obra
 - b. Informes Paralelos al Acta de Comprobación del Replanteo
 - c. Informes Previos a la Recepción de la Obra
 - d. Informes Periódicos (cuyo plazo suele resultar diferente por cada Resolución del MITECO, resultando la más habitual la periodicidad semestral).
- o La gestión ambiental de los proyectos modificados y complementarios de obra, así como de las obras de emergencia.

Dicha gestión se concreta de una forma análoga a la reflejada anteriormente para la Integración Ambiental de los Proyectos Constructivos, dando lugar sólo a dos tipos de documentos:

- a. Nota de Exención Ambiental para el Proyecto u Obra de Emergencia
- b. Informe de Revisión Ambiental
- c. Informe de Adecuación a la Resolución de Impacto Ambiental, válida para cualquier tipo de obra de construcción, independientemente de su especialidad.

En el caso del tercer tipo de documento, resulta necesario el Informe previo del DAO del contrato correspondiente.

Supervisión ambiental de proyectos ADIF-Alta Velocidad (2016-2018)

	2016	2017	2018
Notas de exención del trámite de EIA	17	3	28
Informes de adecuación ambiental	8	3	28
Informes de adecuación a la DIA	25	28	48
Certificados del cumplimiento de la DIA	-	9	26
Informes de revisión ambiental	152	162	265
TOTAL	202	205	395

Proyectos cerrados ambientalmente	39	40	100
-----------------------------------	-----------	-----------	------------

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
ADIF- Alta Velocidad
INFORME DE GESTIÓN
EJERCICIO 2018

**Supervisión ambiental de Obras ADIF-Alta Velocidad
referida a Modificados, Complementarios y Obras de Emergencia (2016-2018)**

	2016	2017	2018
Notas de Exención de trámite de Evaluación de Impacto Ambiental	8	5	5
Informes de Adecuación a la Declaración de Impacto Ambiental de Proyectos Modificados y Complementarios de Obra	34	66	64
Obras de Emergencia	6	5	5
Informes de Revisión Ambiental de Proyectos Modificados y Complementarios de Obra	44	77	68
TOTAL	94	153	142

Informes normativos de seguimiento ambiental de obras ADIF-Alta Velocidad (2016-2018)

	2016	2017	2018
Previo al inicio de obra	11	32	12
Paralelo al Acta de Comprobación del replanteo	17	21	12
Previo a la recepción de obra	10	23	45
Periódicos	333	352	225
TOTAL	371	428	294

1.6. INFORMACIÓN SOBRE CUESTIONES SOCIALES Y RELATIVAS AL PERSONAL

1.6.1. Hitos en la Gestión de Personas y Cuestiones Sociales

La gestión de Recursos Humanos del ejercicio 2018 en ADIF-Alta Velocidad, ha estado marcada por los siguientes hitos:

Reestructuración organizativa

En el mes de octubre de 2018 se aprobó la reestructuración organizativa de ADIF-Alta Velocidad y los nombramientos de sus responsables.

Actuaciones de desarrollo del I Convenio colectivo de ADIF / ADIF - Alta Velocidad

Se ha continuado con los trabajos de la ordenación profesional donde la Dirección ha finalizado la presentación de su proyecto que fue trasladada a los sindicatos de ADIF-Alta Velocidad y comenzó la negociación del I Plan de Igualdad de ADIF-Alta Velocidad.

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
ADIF- Alta Velocidad
INFORME DE GESTIÓN
EJERCICIO 2018

Se negoció el II Convenio Colectivo de ADIF y ADIF-Alta Velocidad, que concluyó con la firma de un Preacuerdo a la espera de la autorización administrativa. En el mismo se recogen para su posterior desarrollo, multitud de medidas en empleo, tratamiento económico, ordenación profesional, jornada, política social, igualdad y conciliación entre otras muchas.

Índice de absentismo

Recogido en tabla adjunta en punto 1.6.3.

Formación

Durante el 2018 se aprobó un Plan de Formación específico para el personal de ADIF-Alta Velocidad, con un alcance de 14.279 horas que supusieron una media de 69,7 horas de formación por trabajador al año. Durante el año se han mantenido reuniones con los representantes del Consejo Asesor de Formación, órgano consultivo previsto dentro de la normativa laboral, formado por representantes de la empresa y representantes sindicales de los trabajadores; y entre sus funciones se encuentran la supervisión y seguimiento del proceso de formación.

Plan de igualdad ADIF-Alta Velocidad

Actualmente en ADIF-Alta Velocidad se encuentra vigente el Plan de Igualdad de ADIF y se está procediendo a elaborar su primer Plan de Igualdad. Se presentó el diagnóstico de situación en igualdad de la misma, en la que participó su personal. También están en vigor las medidas de conciliación, igualdad, beneficios sociales, protocolos de actuación en situaciones de acoso y contra la violencia de género que existen en la normativa de ADIF.

Incentivos y beneficios sociales

Además de la retribución variable basada en el cumplimiento de distintos objetivos a cumplir por los empleados (personales transversales, de contribución al equipo y del catálogo de competencias), ADIF-Alta Velocidad pone a disposición de sus trabajadores cubiertos por Convenio una amplia oferta de beneficios sociales para mejorar la vida personal y laboral, ofreciendo a sus empleados prestaciones no retributivas o beneficios sociales como son:

- o Promoción de la salud: campañas de medicina preventiva, vacunaciones, pruebas médicas.
- o Plan de Acción contra las Drogodependencias y el Alcoholismo (PACDA).
- o Ayudas para gastos médicos extraordinarios, ayudas por incapacidad temporal complementarias a las de la Seguridad Social, complemento prestaciones por incapacidad temporal.
- o Seguro de vida.
- o Títulos de transporte con tarifa gratuita en cercanías y trenes regionales, y tarifas especiales en grandes líneas y AVE.
- o Ayudas por hijos discapacitados.
- o Prestaciones por defunción.

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
ADIF- Alta Velocidad
INFORME DE GESTIÓN
EJERCICIO 2018

- o Anticipos.
- o Defensa jurídica.
- o Acogimiento familiar y tutela de mayores incapacitados, parejas de hecho: se les reconoce con independencia de su orientación sexual los mismos beneficios que a las de derecho.
- o Acoplamiento a otros puestos por pérdida de facultades.
- o Movilidad por reunión de cónyuge o pareja de hecho.
- o Facilidades o descuentos en servicios.
- o Centro de Formación CFV para empleados y familiares.

Además de las medidas anteriores, tras la firma del I Convenio Colectivo de ADIF y ADIF-Alta Velocidad se ha mejorado el régimen de ayudas por hijos con discapacidad intelectual, así como algunas ayudas para gastos médicos.

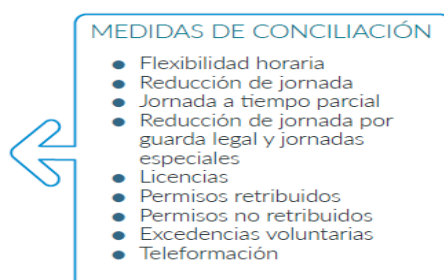
Por otro lado, es importante destacar que de aquellos empleados que se benefician del derecho al permiso parental, una vez finalizado dicho permiso, el 100% vuelven a incorporarse a sus puestos de trabajo.

	Hombres	Mujeres
Empleados que se han acogido al permiso parental	2	3
Total	5	

Conciliación Laboral

En el Plan de Igualdad se establecen las iniciativas promovidas y ofrecidas en materia de conciliación laboral y personal a los empleados de ADIF-Alta Velocidad. Los objetivos fundamentales de este plan son:

- o Avanzar en la entidad en la igualdad de trato y de oportunidades entre mujeres y hombres.
- o Eliminar las posibles discriminaciones por razón de sexo.
- o Fomentar el igual valor de hombres y mujeres en todos los ámbitos, así como, la eliminación de estereotipos.
- o Las medidas de conciliación existentes en ADIF-Alta Velocidad se encuentran recogidas en su normativa laboral y su contenido básico puede consultarse por todos los trabajadores dentro del Portal Inicia.



ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
ADIF- Alta Velocidad
INFORME DE GESTIÓN
EJERCICIO 2018

1.6.2. Distribución de Empleados: Cuadros de Información y Análisis

A continuación se incluyen diversos cuadros en los que se describe la distribución de los trabajadores a 31 de diciembre de 2018 por áreas de gestión, por grupos profesionales, por edades y por su antigüedad en la empresa, y su distribución geográfica por comunidades autónomas.

AREAS GESTIÓN	HOMBRES	MUJERES	EFFECTIVOS TOTALES
Construcción A.V.	105	50	155
Telecomunicaciones	31	8	39
Energía Eléctrica	6	1	7
Dirección de Seguridad en la Circulación	2	1	3
Corporación y Servicios Generales	2		2
TOTAL	146	60	206

GRUPOS PROFESIONALES	HOMBRES	MUJERES	EFFECTIVOS TOTALES
Personal Operativo y MMII	18	12	30
Estructura de Apoyo	47	22	69
Estructura de Dirección	81	26	107
TOTAL	146	60	206

EDAD	% HOMBRES	% MUJERES	% TOTALES
Hasta 35 años	2,43%	0,48%	2,91 %
Entre 36 y 50 años	38,35%	20,87%	59,22%
Más de 50 años	30,09%	7,78%	37,87%

ANTIGÜEDAD	% HOMBRES	% MUJERES	% TOTALES
Entre 0 y 11 años	28,15%	15,54%	43,69%
Entre 12 y 19 años	19,41%	7,77%	27,18%
Entre 20 y 27 años	3,89%	1,45%	5,34%
Entre 28 y 35 años	4,86%	2,43%	7,29%
Más de 35 años	14,56%	1,94%	16,50%

COMUNIDADES AUTÓNOMAS	HOMBRES	MUJERES	EFFECTIVOS TOTALES
ANDALUCÍA	12	3	15
CASTILLA LEÓN	10	1	11
CATALUÑA	6	2	8
EXTREMADURA	2		2
MADRID	111	50	161
PAÍS VASCO	1	3	4
COMUNIDAD VALENCIANA	4		4
EXTRANJERO		1	1
TOTAL	146	60	206

**ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
ADIF- Alta Velocidad
INFORME DE GESTIÓN
EJERCICIO 2018**

Información NO financiera (Ley 11/2018, de 28 de diciembre)	Texto descriptivo	Indicadores de resultado / impacto				
		DATOS CUANTITATIVOS				
		Descripción indicador	Unidades	2016	2017	2018
CUESTIONES SOCIALES Y RELATIVAS AL PERSONAL	Distribución de empleados por categoría profesional	Personal Operativo y MMII	nº trabajadores	25	25	30
		Estructura de Apoyo	nº trabajadores	84	75	69
		Estructura de Dirección	nº trabajadores	105	105	107
	Mide el grado de retención y atracción del personal directivo. Útil para lograr dirección estratégica de la sociedad.	Tasa de retención de Directivos	(Altas +Bajas)*100/2)/Trabajadores medios y sin tener en cuenta el personal afecto a la actividad de venta de billetes que fue transferido en 2017 al Grupo RENFE	0,47	0,47	2,25
	Mide la tasa de rotación de la plantilla, con independencia del rol del empleado.	Tasa de retención de plantilla	(Altas +Bajas)*100/2)/Trabajadores medios y sin tener en cuenta el personal afecto a la actividad de venta de billetes que fue transferido en 2017 al Grupo RENFE	2,09	2,84	3,64
	Nuevas incorporaciones	Nuevos empleados (OEP)	Crecimiento de la plantilla en el período (nº trabajadores incrementados)	0	0	0
	Negociación colectiva	Negociación colectiva	nº convenios colectivos firmados en vigor	1	1	1
		Empleados cubiertos por convenio colectivo	% de empleados cubiertos por convenio colectivo	51,16	48,78	48,06

() Diversidad: Brecha Salarial (retribuciones medias por categorías profesionales)*

ADIF-Alta Velocidad	
ESTRUCTURA DIRECCIÓN	SALARIO
Mujer	59.551,11
Hombre	65.235,88
ESTRUCTURA APOYO	SALARIO
Mujer	48.881,61
Hombre	48.591,11
MMII	SALARIO
Mujer	33.198,69
Hombre	33.685,83
OPERATIVOS	SALARIO
Mujer	27.993,13
Hombre	29.216,62

(*) La normativa laboral y las tablas salariales aplicadas por ADIF - Alta Velocidad impiden cualquier discriminación por razón de sexo. La diferencia en las retribuciones medias entre hombres y mujeres, es motivada por la posterior incorporación de la mujer al mercado de trabajo, en términos medios cuantitativos, lo cual afecta también de forma particular en ADIF y ADIF AV; por lo que la tendencia es la reducción continuada de dicha brecha salarial, con la equiparación media de la antigüedad laboral entre hombres y mujeres.

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
ADIF- Alta Velocidad
INFORME DE GESTIÓN
EJERCICIO 2018

1.6.3. Organización del Diálogo Social, y Salud y Seguridad en el Trabajo

Respecto a esta materia, la interlocución entre ADIF-Alta Velocidad y su plantilla se estructura a través de reuniones periódicas entre Entidad y Comité de Centro de Trabajo en Madrid y Delegados de Personal en Sevilla, León y Barcelona, al igual que en las Comisiones existentes: Seguridad en la Circulación, Seguridad y Salud Laboral, Consejo Asesor de Formación y Política Social e Igualdad. Así como las emanadas del Convenio Colectivo. En el preacuerdo del II Convenio Colectivo de ADIF y ADIF-Alta Velocidad, se recogen medidas relativas a la salud y seguridad en el trabajo, además de las existentes en la normativa de la empresa. El 75,80 del personal de ADIF-Alta Velocidad está cubierto por el Convenio Colectivo.

Información NO financiera (Ley 11/2018, de 28 de diciembre)	Indicadores de resultado / impacto DATOS CUANTITATIVOS				
	Descripción indicador	Unidades	2016	2017	2018
CUESTIONES SOCIALES Y RELATIVAS AL PERSONAL	Jornadas perdidas por accidente laboral o enfermedades profesionales	Número total de jornadas perdidas (no se incluyen las jornadas perdidas por accidentes in itinere)	0	11	0
	Índice en medicina preventiva	% de empleados participante en medicina preventiva	25%	19,72%	21,62%
	Índice sobre accidentalidad laboral. Índice de incidencia (Nº accidentes con baja no in itinere * 1.000) / NºTrabajadores Medios)	%	0	14,06	0
		Hombres	0	6,56	0
		Mujeres	0	32,79	0
	Índice de gravedad (jornadas perdidas por cada 1.000 horas trabajadas)	%	0	0,03	0
		Hombres	0	0,01	0
		Mujeres	0	0,08	0
	Enfermedades profesionales	nº	0	0	0
		Hombres	0	0	0
		Mujeres	0	0	0
	Complemento de Ayuda Social	Importe EUROS de la ayuda social (para gastos médicos) por empleado	1.800	1.226	2.472
	Índice de absentismo	% de jornadas de trabajo perdidas por enfermedad común leve	1,56	3	2,97

1.7. OTRA INFORMACIÓN RELEVANTE DE LA ENTIDAD

1.7.1. Medidas Adoptadas para Prevenir la Corrupción y el Soborno

En el marco de la orientación estratégica de ADIF-Alta Velocidad y del compromiso de creación de valor para la sociedad y con la finalidad de desarrollar un modelo de gobierno y gestión que afiance a ADIF-Alta Velocidad como una Entidad Pública bien gestionada y

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
ADIF- Alta Velocidad
INFORME DE GESTIÓN
EJERCICIO 2018

gobernada bajo los principios de ética y transparencia, se establece una Política Corporativa de Lucha contra el Fraude.

La Lucha contra el Fraude, es un pilar fundamental dentro del modelo de Cumplimiento Normativo de ADIF-Alta Velocidad. Sus documentos fundamentales son:

- Política Corporativa de Lucha contra el Fraude.
- Procedimiento de Prevención, Detección y Gestión del Fraude que establece los principios y directrices para luchar contra el fraude.
- Declaración institucional de Lucha Contra el Fraude.

En ADIF-Alta Velocidad, fraude es cualquier acto, u omisión, intencionado, diseñado para engañar a ADIF-Alta Velocidad, o a un tercero por medio de, en nombre de, o utilizando recursos de ADIF-Alta Velocidad, con resultado de una pérdida y/o ganancia para ADIF-Alta Velocidad, para el perpetrador, para una persona vinculada a ADIF-Alta Velocidad, para un tercero o una combinación de los anteriores. Con frecuencia el fraude implica el uso del engaño. La intención es el elemento fundamental que diferencia al fraude de la irregularidad.

Esta Política se aplica a todos los miembros del Consejo de Administración, de la Alta Dirección y en general, sin excepción y cualquiera que sea su cargo, responsabilidad, ocupación o ubicación geográfica, a todos los empleados de ADIF-Alta Velocidad. Todos ellos son "Personas Sujetas".

Principios que tiene ADIF-Alta Velocidad para luchar contra el fraude:

Todas las personas sujetas deben cumplir con la legislación aplicable al personal al servicio de la Administración en materia de comportamiento en los negocios y utilización de recursos públicos. ADIF-Alta Velocidad, como Entidad Pública Empresarial, está comprometida con la integridad en la gestión de los recursos públicos, alcanzando dicho compromiso a toda la organización y siendo liderado por el Consejo de Administración y la Alta Dirección. La actividad de ADIF-Alta Velocidad debe responder en todo momento al interés público y a los valores plasmados en su Código Ético y de Conducta, de manera que cada actuación y cada decisión tomada cumpla con las siguientes premisas:

- Sea legalmente válida.
- Sea éticamente aceptable.
- Sea deseable para la sociedad y para la Entidad.
- Cada persona esté dispuesta a asumir la responsabilidad sobre ella ante sus compañeros, familiares y los ciudadanos en general.

Para demostrar su compromiso de tolerancia cero con el fraude y la corrupción, ADIF-Alta Velocidad cuenta con medidas para prevenir y detectar, dentro de lo posible, cualquier actuación fraudulenta y, en su caso, subsanar sus consecuencias. Este sistema de control viene desarrollado en el Procedimiento de Prevención, Detección y Gestión del Fraude que establece los objetivos, las responsabilidades y las medidas antifraude de ADIF-Alta Velocidad.

Además, como beneficiaria de Fondos Comunitarios, ADIF-Alta Velocidad ha implantado el ciclo antifraude que la Comisión Europea exige como parte de las medidas antifraude en la gestión de Fondos Europeos. Todo ello se concreta en el Procedimiento de Gestión del Riesgo de Fraude en Fondos Comunitarios.

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
ADIF- Alta Velocidad
INFORME DE GESTIÓN
EJERCICIO 2018

Procedimiento de Gestión del Riesgo de Fraude en Fondos Comunitarios, cuyo objeto es establecer las responsabilidades, metodología y actividades realizadas en ADIF y ADIF-Alta Velocidad en el ciclo antifraude. Este ciclo incluye todas aquellas medidas orientadas a la prevención, detección, corrección y persecución del Fraude. La combinación de medidas en estos cuatro elementos del ciclo antifraude permite un enfoque proactivo, estructurado, orientado y completo de la gestión del riesgo de fraude tal y como recomienda la Comisión Europea, permitiendo así reducir significativamente el riesgo de fraude y proporcionar una disuasión suficiente. El 8 de noviembre de 2018, se constituyó el Subcomité de Autoevaluación de Riesgo de Fraude en Fondos Comunitarios que tiene como principal responsabilidad preparar, con la periodicidad establecida en el Procedimiento, la Autoevaluación del Riesgo de Fraude, en términos de impacto y probabilidad, utilizando las herramientas facilitadas por la Comisión Europea u otras que se pudieran establecer por ADIF y ADIF-Alta Velocidad. Dicha Autoevaluación, que contiene más de 100 controles, debe ser revisada y actualizada anualmente).

ADIF-Alta Velocidad se asegurará de que las personas sujetas a esta Política se mantengan concienciadas sobre la necesidad de no tolerar el fraude en la Entidad y de que reciban formación adecuada al respecto.

Toda persona sujeta que sospeche que se está produciendo una actividad fraudulenta deberá comunicar esta situación a través del Canal Ético de ADIF-Alta Velocidad.

Otras políticas relacionadas:

- Código Ético y de Conducta de ADIF-Alta Velocidad.
- Procedimiento de Prevención, Detección y Gestión del Fraude.
- Procedimiento de Gestión del Riesgo de Fraude en Fondos Comunitarios.
- Política sobre Prevención y Gestión de Conflicto de Interés.
- Procedimiento de Gestión del Canal Ético.

Información NO financiera (Ley 11/2018, de 28 de diciembre)	Texto descriptivo	Indicadores de resultado / impacto DATOS CUANTITATIVOS				
		Descripción indicador	Unidades	2016	2017	2018
INFORMACIÓN RELATIVA A LA LUCHA CONTRA LA CORRUPCIÓN Y EL SOBORNO	Medidas adoptadas para prevenir la corrupción y el soborno.	Notificaciones canal ético (Integrado ADIF – ADIF AV).	Nº	57	73	57
		Declaraciones conflictos de interés (Integrado ADIF – ADIF AV).	Nº	N/A	N/A	794
		nº alumnos formados en ética (Integrado ADIF – ADIF AV)	Nº	568	238	542

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
ADIF- Alta Velocidad
INFORME DE GESTIÓN
EJERCICIO 2018

1.7.2. Compromisos Sociales en Materia de Sostenibilidad, Subcontratación de Proveedores y Consumidores

Información NO financiera (Ley 11/2018, de 28 de diciembre)		Texto descriptivo	Indicadores de resultado / impacto DATOS CUANTITATIVOS				
			Descripción indicador	Unidades	2016	2017	2018
INFORMACIÓN DESEMPEÑO EN LA SOCIEDAD Y RESPONSABILIDAD DE PRODUCTO	Compromisos de la empresa con el desarrollo sostenible: el impacto de la actividad de la sociedad en el empleo y el desarrollo local; el impacto de la actividad de la sociedad en las poblaciones locales y en el territorio; las relaciones mantenidas con los actores de las comunidades locales y las modalidades del diálogo con estos; pertenencia a asociaciones de ámbito nacional e internacional; acciones de patrocinio; convenios colectivos acordados.	Colaboración con ONG's y otras entidades no lucrativas	Educación, cultura y valores (<i>Integrado ADIF – ADIF AV</i>).	M personas impactadas	3,12	1,81	2,00
		Colaboración con ONG's y otras entidades no lucrativas	Campañas solidarias (<i>Integrado ADIF – ADIF AV</i>).	m euros	288	299,93	379,12
		Accesibilidad universal para personas con discapacidad	Accesibilidad en estaciones de ADIF-Alta Velocidad exclusivamente (<i>Integrado ADIF – ADIF AV</i>).	% de viajeros	80,08	81,21	83,19
		Diálogo Social Representantes Trabajadores	Convenios colectivos firmados en vigor	nº	1	1	1
		Pertenencia a asociaciones de ámbito internacional/ Proyectos internacionales	Presencia en asociaciones y organismos internacionales	nº	N/A	184	218
			Presencia en proyectos y actividades internacionales	nº	N/A	145	158
		Pertenencia a asociaciones de ámbito nacional	Pertenencia a asociaciones de ámbito nacional	nº	N/A	2	2

En 2018 la Dirección de Compras y Contratación, dentro de sus objetivos estratégicos, estableció la “Aprobación de un Catálogo que recoja criterios ecológicos y criterios sociales para su incorporación preceptiva en los Pliegos de Prescripciones Técnica y de Cláusulas Administrativas para la contratación de obras/servicios/suministros” (dentro del Pilar Sostenibilidad OE 3.1. Negocio sostenible) que será de aplicación a los contratos tanto de ADIF como de ADIF-Alta Velocidad.

A falta únicamente de aprobación, dichos catálogos proponen la incorporación de criterios sociales y medioambientales, adicionales a los establecidos por la LCSP, distinguiendo por un lado la inclusión de cláusulas de aplicación transversal a todos los contratos de ADIF y ADIF-Alta Velocidad; y, por otro, la inclusión de cláusulas que únicamente resulten de aplicación a un tipo de contrato o a una determinada prestación. En cada caso, se recogerían como requisitos de solvencia, como criterios de adjudicación o como condiciones especiales de ejecución. Al ser un objetivo de 2018, todavía no se han definido los indicadores, ni se dispone aún de una serie histórica.

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
ADIF- Alta Velocidad
INFORME DE GESTIÓN
EJERCICIO 2018

COMPROMISOS SOCIALES.-IMPACTO DE LA ACTIVIDAD EN LA SOCIEDAD

ADIF-Alta Velocidad es consciente del relevante impacto que el desarrollo de su actividad tiene sobre las comunidades en las que opera y en el conjunto del país. La calidad y disponibilidad de las infraestructuras ferroviarias, su seguridad, el impacto de dichas infraestructuras en el desarrollo económico y la cohesión social, la necesidad de armonizar el desarrollo de la red con el respeto al medio ambiente, las oportunidades que ofrece el ferrocarril en la lucha contra el cambio climático, la necesidad de ser ejemplo de integridad y transparencia como empresa pública que necesita de la confianza de los ciudadanos, etc. Todo ello tiene efectos sobre la calidad de vida de los ciudadanos, y como ya indicamos al comienzo, “mejorar la vida de la gente” es nuestro propósito principal como empresa de servicio público.

Por ello, es importante tener en cuenta los diferentes impactos que tenemos en los ciudadanos y cómo tratamos de orientar la estrategia para que dichos impactos sean cada vez más positivos, abarcando la dimensión puramente operativa y de servicio, pero también la económica, social, ambiental y de gobierno de la entidad.

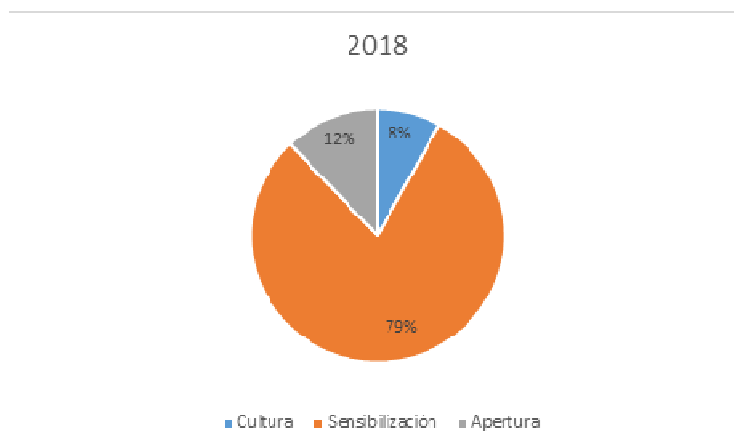
Destacamos algunos proyectos que entendemos son también relevantes y tienen una naturaleza social más específica:

Programa Estación Abierta

En línea con el objetivo de ADIF-Alta Velocidad de optimizar su impacto social externo en los entornos locales, este programa nació como un proyecto integral que permite coordinar y desarrollar iniciativas culturales, sociales y medioambientales en estaciones ferroviarias gestionadas por ADIF, siempre bajo criterios de Responsabilidad Social y Sostenibilidad y sin fines comerciales. Con este programa se ofrecen, en definitiva, espacios abiertos a los ciudadanos.

En 2018 se han realizado 413 actividades en 68 estaciones distintas con una audiencia de 2,02 millones de personas. La valoración media de las actividades ha sido de un 8,8. El retorno económico directo reportado por las entidades participantes en las actividades realizadas en las estaciones asciende a 17.324 € y 3.015 socios. El programa cuenta con tres ejes de actuación principales donde se aúnan las actividades que se realizan:

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
ADIF- Alta Velocidad
INFORME DE GESTIÓN
EJERCICIO 2018



Servicio Audioguía

Dentro del proyecto UBICA en octubre de 2013 se implantó el Servicio Audioguía en las estaciones de Madrid Chamartín y Madrid Puerta de Atocha. Este servicio ofrece a las personas con discapacidad visual acceso a la estación de una forma autónoma, facilitando la movilidad mediante la obtención y reproducción de ficheros de audio estructurados en secciones y capítulos (información de accesos, distribución de los espacios, ubicación de los principales servicios de la estación, encaminamiento desde los Puntos de Información Interactiva a los servicios de Atención al Cliente, Información y Venta de Billetes, al Servicio de Ayudas Atendo, aseos y acceso a andenes y salidas de la estación).

Las audioguías están disponibles en castellano y pueden reproducirse y/o descargarse desde la página web de ADIF-Alta Velocidad así como reproducirlas desde los Puntos de Información Interactiva implantados en las estaciones.

Servicio Dialoga

Este servicio está dirigido a personas sordas y con discapacidad auditiva para facilitarles la comunicación y el acceso a la información de servicio de las estaciones. DIALOGA consiste principalmente en un servicio de videointerpretación en lengua de signos española en las Oficinas de Atención al Cliente y en un servicio de megafonía de la estación que se representa de forma textual en los monitores de información.

A través de los monitores de información se transmiten las incidencias más relevantes, situaciones de emergencia y otros mensajes de carácter general en lengua de signos. Además, hay disponible un servicio de información telefónica y comunicación vía texto para dispositivos móviles.

A través de la web corporativa de ADIF se pueden consultar las estaciones de ADIF-Alta Velocidad adaptadas en sus servicios e instalaciones a las necesidades de las personas sordas y con discapacidad auditiva.

2. ACTUACIONES REALIZADAS EN LAS ÁREAS DE NEGOCIO DE LA ENTIDAD

2.1. NUEVAS LÍNEAS DE ALTA VELOCIDAD

A continuación se describen las principales actuaciones del año 2018, y la situación existente al cierre del ejercicio:

2.1.1. Construcción

L.A.V. Madrid-Extremadura

En el año 2018 continuaron, de acuerdo a la programación prevista, los trabajos de plataforma de las obras entre Talayuela y Badajoz; incluidos los ramales de conexión en Plasencia, y los Ramales de conexión al norte y sur de Cáceres; habiéndose iniciado también los trabajos de redacción de los proyectos de adaptación de plataforma entre Talayuela y Plasencia. De este modo, se encuentran bastante avanzada la plataforma entre Plasencia y Cáceres, estando prácticamente finalizada entre Cáceres y Badajoz.

Durante 2018, también ha concluido el montaje de vía entre Mérida-Badajoz, y se encuentra casi finalizada la adaptación a ancho internacional del tramo de vía Aljucén - El Carrascalejo; encontrándose en fase de redacción los proyectos de renovación de vía, adaptaciones y enlaces entre Monfragüe y Plasencia, y la adaptación de los accesos a las estaciones de Cáceres, Mérida, Aljucén y -Badajoz. Además, se ha iniciado el proyecto de duplicación de vía entre Cáceres y Mérida.

Asimismo, en este año 2018 se ha iniciado la licitación del contrato de las subestaciones eléctricas de tracción y centros de transformación en el tramo Plasencia Badajoz; áreas de Cañaveral, Carmonitas y Sagrajas.

Respecto a las instalaciones, continúa la ejecución de instalaciones de protección civil y seguridad en túneles, habiendo comenzado las obras de instalaciones de seguridad y comunicaciones, y el GSMR entre Plasencia y Badajoz.

Ha finalizado la redacción de los proyectos de actuaciones arquitectónicas en las estaciones de Cáceres, Mérida, Plasencia y Badajoz,

L.A.V. Antequera-Granada

Durante el año 2018 se han finalizado los trabajos de plataforma, montaje de vía, catenaria e instalaciones, encontrándose en fase de pruebas de ERTMS N2.

L.A.V. Olmedo-Zamora-Lubián-Orense

- 1) Zamora-Pedralba de la Pradería: De 110 kms. de longitud, el trayecto consta de cinco subtramos, cuatro de los cuales se encuentran completamente finalizados; siendo las obras singulares más características: 7 túneles (4,5 kms.) y 14 viaductos (4 kms.). Durante 2018, se han finalizado las obras de plataforma, a excepción del tramo Cernadilla-Pedralba. También se ha continuado con la ejecución de los tramos

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
ADIF- Alta Velocidad
INFORME DE GESTIÓN
EJERCICIO 2018

centrales y el montaje de vía, encontrándose algún tramo pendiente de recepción; el carril de las vías generales se ha instalado casi en su totalidad, quedando pendiente la instalación de las vías secundarias de los dos PAET existentes; se ha iniciado la instalación de los desvíos y aparatos de dilatación; se ha ejecutado la base de montaje de la Hiniesta; se continúa con la ejecución de las oficinas y naves destinadas al mantenimiento de la línea; se han continuado los trabajos de la línea aérea de contacto y energía, instalaciones de seguridad, telecomunicaciones fijas y móviles, así como los de protección civil y seguridad; y por último, decir que las actuaciones en las subestaciones de energía han finalizado, y se han iniciado los trabajos de telemando de energía.

- 2) Pedralba de la Pradería-Ourense: De 101 kms. desde Pedralba hasta Taboadela y 22 subtramos, que discurren en vías izquierda y derecha, salvo los primeros 5 kms. del tramo Pedralba - túnel de Padornelo y los 3 Kms. últimos entre Porto y Taboadela (22 kms.), que se han proyectado en plataforma única con vía doble; y los túneles predominan en el trazado, alcanzándose una longitud total de 125 kms., frente a los 9,4 km de viaductos. Durante 2018 se ha finalizado y recibido los tramos de Miamán-Ponte Ambía, Túnel del Espiño VD, Túnel de la Canda-Vilavella, Túnel del Espiño VI, Campobecerros-Portocamba, Vilariño-Campobecerros VD, Túnel de Cañizo VI, Túnel de Prado VI, Ponte Ambía - Taboadela, Túnel de la Canda vía izquierda, Vilariño-Campobecerro VI y Cañizo VD.
- 3) Taboadela-Ourense (14 Kms. por corredor actual + 2 Kms. de ramal de conexión)
Con objeto de poner en servicio las obras ejecutadas previamente a la ejecución de la variante exterior de Ourense, se va a aprovechar el corredor actual desde Taboadela, donde se instalará un cambiador de anchos; y para ello, el Consejo de Ministros ha autorizado en fecha 6-abr-18 el traspaso del tramo Taboadela-Ourense a ADIF-Alta Velocidad. Durante 2018, se han iniciado las obras del Ramal de Conexión en Taboadela y la Remodelación de la estación Ourense (adecuación de vías y andenes); se han adjudicado los contratos del Tercer carril + Infraestructura Taboadela-Ourense y el Cambiador de Taboadela, montaje de vía en ramal de conexión y remodelación de estación de Taboadela; se ha iniciado la licitación de los contratos de Actuaciones Complementarias Taboadela-Ourense, y las instalaciones de línea aérea de contacto y sistemas asociados Pedralba-Taboadela-Ourense; y por último, se ha iniciado la ejecución de la nueva estación de alta velocidad de Sanabria, además de haberse licitado la obra de la estación Puerta de Galicia.

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

La Variante de Pajares, de 49,6 kms., está distribuida en once contratos de infraestructura, de los cuales ocho corresponden a plataforma, dos a obras civiles complementarias interiores en los túneles, y uno a obras civiles exteriores. Durante 2018, se han finalizado los trabajos en el tramo Sotiello-Campomanes, quedando tan solo los trabajos de estabilización en zonas exteriores a la plataforma y en la parte final del tramo que afectan a una Línea eléctrica (se ha aprobado una nueva emergencia, que recoge

estas actuaciones); y por último, se ha continuado con la electrificación, protección civil, energía e instalaciones de seguridad y comunicaciones.

L.A.V. Madrid-Levante

- 1) Durante 2018, se han proseguido, según lo planificado, los trabajos de ampliación de dos a cuatro vías de la LAV Madrid-Sur entre Madrid (Atocha) y Torrejón de Velasco, y las obras en el interior del túnel Atocha-Chamartín; y se ha continuado con la fase de pruebas, continuando aún en 2019, que permitirán su puesta en servicio.
- 2) Monforte del Cid - Murcia: El tramo de Monforte del Cid Murcia consta de 65 Kms. de vía doble electrificada mediante corriente alterna 2x25 Kv. A finales de julio de 2018, se ha puesto en servicio, en ancho ibérico, la vía provisional de acceso a Murcia, para Cercanías, Mercancías y Largo Recorrido (las circulaciones actuales); permitiendo así liberar, en gran parte, la vía actual de la obra en ejecución y continuar con el soterramiento de entrada a Murcia. Además, durante 2018, se han finalizado las obras de montaje de vía, Protección Civil, energía e instalaciones de seguridad y mantenimiento, estando la línea aérea de contacto próxima a su finalización hasta el PAET de El Reguerón (se han instalado completamente las vías generales, así como las de apartado de la estación de Elche AV y San Isidro, y sólo falta energizar las vías de apartado de las estaciones de Callosa, Orihuela y Beniel; se ha finalizado la estación de Elche AV; por último, se han continuado con los trabajos de ejecución de la fase I de los accesos a Murcia, y se ha iniciado la licitación de las actuaciones correspondientes a la fase II (soterramiento de la estación, de Barriomar y de Nonduermas).

L.A.V. Almería-Murcia

El tramo Murcia-Almería del Corredor Mediterráneo de alta velocidad, tiene una longitud estimada de 184 kms., y existen 4 tramos con las obras de plataforma finalizadas entre Vera y Los Arejos. Durante 2018, se han iniciado los trabajos de las obras de la integración del ferrocarril en el Puche, y se ha iniciado la licitación de los contratos Pulpí - Vera, Los Arejos - Níjar, Níjar - Río Andarax, Río Andarax - El Puche, Nonduermas - Sangonera, Sangonera - Totana y Totana - Lorca; y además, se está redactando el proyecto de Totana-Totana.

Vandellós-Área de Tarragona

Durante 2018, se han continuado los trabajos de montaje de vía, estando próximos a su finalización; se ha continuado con la fase de pruebas de las instalaciones de seguridad, control de tráfico y telecomunicaciones; y además, se han continuado las obras en las estaciones de Cambrils y L'Hospitalet de L'Infant, así como en el Paet de Rifà (Montroig del Camp), estando próxima su finalización.

L.A.V. Valladolid-Palencia-León

Durante 2018, se han continuado con los trabajos y las pruebas de implantación del sistema ERTMS Nivel 2; se han iniciado los trabajos para la redacción del proyecto de plataforma y vía de la integración del ferrocarril en la ciudad de Palencia, en su acceso

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
ADIF- Alta Velocidad
INFORME DE GESTIÓN
EJERCICIO 2018

Sur; se han iniciado los trabajos para la redacción del proyecto de duplicación del RAF Palencia - Bifurcación Vilecha AV; y por último, se encuentra en licitación la redacción del proyecto de electrificación de la duplicación Palencia-León.

L.A.V. Valladolid-Burgos-Vitoria

Durante 2018, entre las estaciones de Valladolid y Venta de Baños (39,3 kms.), dentro de la LAV Valladolid-León, se han finalizado las obras, y dicho tramo se encuentra en servicio; se han continuado los trabajos de infraestructura, montaje de vía, electrificación y telemando, e instalaciones de seguridad y comunicaciones, estando prácticamente finalizados, a excepción del tramo tramo Estépar-Variante de Burgos.

L.A.V. Vitoria-Bilbao-S. Sebastián

Entre las estaciones de Vitoria y Bilbao, se encuentran finalizados nueve tramos de plataforma; continuando durante 2018 la ejecución de las obras en cinco tramos más, si bien, dos de ellos se encuentran sin actividad; se han iniciado las obras referentes a los contratos de Mondragón-Bergara, sector 1, Sector 2 y Sector 3; y además, se encuentran en licitación las obras del tramo Atxondo-Abadiño, las obras de las nuevas salidas de emergencia en túneles, y la redacción del nuevo proyecto para las obras del tramo Elorrio-Elorrio.

LAV Barcelona- Frontera Francesa

Durante 2018, se han reiniciado las obras de la Estructura de la Estación de la Sagrera, así como la de Accesos a la misma, después de una paralización de más de tres años; obras que avanzan a buen ritmo, habiéndose prácticamente concluido la losa de cimentación de la Estación, donde actualmente se están levantando pilares y jácenas. Así mismo, ha finalizado la ejecución de la fase 1 del colector de la Rambla Prim, y cuya fase 2 está pendiente de reubicación dentro del nivel inferior de la Estación de la Sagrera (vías correspondientes a las líneas de Rodalíes); se han iniciado las obras de ejecución de tres Salidas de Emergencia adicionales en el túnel Sants-Sagrera, encontrándose muy avanzada la ejecución de tratamientos de mejora del terreno previos a la excavación con tuneladora vertical (VSM), que tiene previsto iniciar sus trabajos a mediados de marzo de 2019; en relación a otra salida de emergencia ubicada en Montcada y cuya ejecución se retomó durante 2018, se ha calado y finalizado el correspondiente pozo, así como sus instalaciones, faltando sólo conectarlas al telemando; respecto al Proyecto de medidas adicionales de Protección Civil de los túneles de esta LAV, se encuentra en un elevado grado de avance, así como sus obras complementarias (refuerzo de la línea de 750 V); también se han finalizado las fases 1 (Pozo Bombeo de Montcada) y 2 (Túneles de Girona), y estando previsto finalizar en 2019 la fase 3 (resto de túneles).

Nudo de la Encina-Alcudia-Xàtiva

Durante 2018, se han finalizado las obras de plataforma, vía, electrificación y CMS de ancho convencional entre Alcudia de Crespins y Mogente, encontrándose en periodo de formación de maquinistas en la actualidad, por lo que su puesta en servicio está muy próxima; también se ha iniciado la redacción del Proyecto de vía y catenaria en ancho

convencional entre Mogente y Nudo de la Encina, cuya maqueta se entregará en febrero/2019, y cuyas actuaciones permitirán cambiar el ancho posteriormente a la actual línea de convencional entre el Nudo de la Encina y Xátiva, conectando así en ancho estándar Valencia con la LAV Albacete-Alicante, además de Monforte-Murcia-Almería.

2.1.2. Sistemas de Seguridad - Telecomunicaciones

L.A.V. Madrid-Extremadura

Continúan las instalaciones de Telecomunicaciones Fijas en el tramo Cáceres-Badajoz:

- Se ha seguido realizando la obra civil correspondiente.
- Se ha instalado el 85% de los cables de fibra óptica.
- Se ha realizado la maqueta de las redes de telecomunicaciones, comprobando el funcionamiento de las mismas.
- Se ha comenzado la redacción del proyecto de fase II (entre Plasencia y Cáceres).

Con respecto a las instalaciones de GSM-R en el tramo Cáceres-Badajoz, se han realizado los trabajos de obra civil en más del 90% de los emplazamientos.

L.A.V. Antequera-Granada

Durante 2018, se han finalizado los trabajos en Telecomunicaciones Fijas, y se han puesto en servicio todas las redes.

En cuanto a control de accesos (video vigilancia y anti intrusión), se ha avanzado en su puesta en servicio hasta un 95%; quedando por finalizar, respecto a las telecomunicaciones fijas y video vigilancia, la instalación en la Estación de Viajeros de Antequera AV, por no estar en ejecución; así como la parte de la Estación de Viajeros de Granada situada en la zona del Espacio Renfe.

Con respecto a las instalaciones de GSM-R, todos los emplazamientos se encuentran ejecutados, estando en fase de optimización y pruebas de las instalaciones.

L.A.V. Olmedo-Zamora-Lubián-Orense

En relación a las Telecomunicaciones Fijas, durante 2018:

- Se han realizado el 85% de todos los tendidos de fibra óptica troncales.
- Se han equipado el 80% de los edificios con los elementos que conforman las redes de telecomunicaciones.
- También se ha puesto en servicio el equipamiento de transmisión SDH y energía de Telecomunicaciones para dar servicio a la bifurcación de La Hiniesta.
- Sobre el equipamiento de video vigilancia, control de accesos y anti-intrusión, se ha avanzado en su instalación en un 30% del total destinado al tramo.

Con respecto a las instalaciones de GSM-R, se han realizado los trabajos de obra civil en el 100% de los emplazamientos.

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
ADIF- Alta Velocidad
INFORME DE GESTIÓN
EJERCICIO 2018

En relación a las Telecomunicaciones Fijas, durante 2018 se ha solicitado una modificación del contrato, junto con las técnicas de Señalización y Afecciones; avanzando, a su vez, en la redacción del proyecto constructivo, siendo la situación análoga para las instalaciones de GSM-R.

L.A.V. Madrid-Levante

En el tramo Chamartín-Atocha, las instalaciones de telecomunicaciones fijas se encuentran ya finalizadas. Las instalaciones de protección y seguridad están en fase de integración. Las instalaciones de GSM-R están completamente finalizadas, y se están finalizando las pruebas de optimización del sistema.

En el tramo Monforte del Cid - Murcia, la obra de accesos a Murcia se encuentra en ejecución, y ha sido aceptada la propuesta de adaptación de las obras con la finalidad de hacer las mismas compatibles con el soterramiento de la estación y la llegada a cota -8m; respecto a las instalaciones de Telecomunicaciones Fijas están disponibles en este tramo, y se continua con los trabajos de integración en los gestores; en lo que concierne a las instalaciones de Protección y Seguridad, están en fase de integración; y sobre las instalaciones de GSM-R, se ha finalizado la obra civil en todo el tramo; y por último, en el subtramo Monforte-Beniel, ya se ha instalado el equipamiento.

Vandellós-Área de Tarragona (enlace de Alta Velocidad con el Corredor Mediterráneo)

Las instalaciones de Telecomunicaciones Fijas están a falta de finalizar los trabajos de telefonía de explotación e integración en gestores, así como el paso de algunos servicios que discurren por los cables de fibra antiguos a los nuevos (esto último tendrá que hacerse justo antes de la puesta en servicio); el resto de las redes, están ya disponibles; las instalaciones de protección y seguridad están en fase de integración; las instalaciones de Telecomunicaciones Móviles GSM-R, en el tramo Tarragona-Vilaseca, están totalmente finalizadas a falta de finalización de pruebas con circulaciones de trenes; y por último, las instalaciones del sistema Tren-Tierra en el tramo Vandellós-Tarragona, también se han finalizado.

L.A.V. Valladolid-Burgos-Vitoria.

Las instalaciones de Telecomunicaciones Fijas están ejecutadas hasta Burgos con la excepción de aquellas afectadas por la reposición del viaducto sobre el río Arlanzón (actualmente en ejecución); y además, las instalaciones de telecomunicaciones móviles GSM-R están totalmente finalizadas, a falta de realización de pruebas de optimización y calidad de servicio con circulaciones de trenes.

2.2. PATRIMONIO Y URBANISMO

Durante el ejercicio 2018 se ha continuado con el Proyecto Madrid Nuevo Norte. En fecha 19 de septiembre de 2018, la Secretaría General de Infraestructuras resolvió aprobar provisionalmente el "Estudio Informativo del nuevo complejo ferroviario de la estación de Madrid-Chamartín", e iniciar el correspondiente proceso de información pública y audiencia; en fecha 20 de septiembre de 18, la Junta de Gobierno del Ayuntamiento de Madrid acordó la Aprobación Inicial de la Modificación Puntual del Plan General de Madrid

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
ADIF- Alta Velocidad
INFORME DE GESTIÓN
EJERCICIO 2018

(MPPGOUM); por último, en fecha 28 de diciembre de 2018, las Entidades Públicas Ferroviarias y la sociedad Distrito Castellana Norte (DCN) suscribieron el *"Documento de Modificación del Texto Refundido del Contrato suscrito por Renfe, hoy ADIF, ADIF-Alta Velocidad, RENFE-Operadora y RENFE Fabricación y Mantenimiento, SME, y DUCH, hoy DCN, sobre adjudicación preferente de los derechos de las primeras en relación con el desarrollo urbanístico de los Recintos Ferroviarios de Chamartín y Fuencarral, en Madrid"*.

Adicionalmente, la Entidad ha continuado desarrollando su actividad habitual de gestión patrimonial, destacando las siguientes actividades:

Concesiones y Autorizaciones Administrativas

Se ha tramitado la Concesión Administrativa de los suelos ocupados por la Vía Parque en el ámbito de la OI/2 de Alicante, y la Concesión para la Servidumbre del CRT-2, en el ámbito de Valencia Parque Central.

Propuestas de Declaración de Innecesariedad y Acuerdo de Desafectación

Se han realizado expedientes de desafectación sobre 1.888.600,96 m² de superficie (en su mayoría terrenos utilizados para vertederos o extracción de material, con motivo del AVE, y también por expropiaciones soportadas y solicitudes de reversión); y entre ellos destaca el realizado sobre la rasante y el vuelo de la parcela bajo la que discurre el túnel ferroviario en el ámbito de Portillo en Zaragoza (21.773 m²).

2.3. RED DE FIBRA

Con el establecimiento de los contratos que regulan la Cesión a Red Eléctrica Internacional S.A.U. (REITEL) de los Derechos de Uso y Gestión de la Explotación de la red de cables de fibra óptica al servicio ferroviario, se han consolidado las fórmulas de actuación establecidas en años anteriores. Para ello, durante 2018, se han continuado prestando los servicios de apoyo a la facturación y elaboración de informes comerciales, desarrollo del Plan Renove y prestación de los Servicios Profesionales.

Los ingresos adicionales para ADIF-Alta Velocidad derivados de estas actuaciones en 2018, ascienden a 826.487,20 euros, además de elevar la cifra de ingresos recurrentes hasta los 184.456 euros anuales.

Asimismo, dentro del Plan Renove establecido en el Contrato de Cesión, se han renovado y puesto en servicio nuevos cables, en los tramos: Abila-Almería, Escacena-Huelva, Zafra aéreo-Fuente del Arco, Sevilla-El Pedroso, Cervera-Calaf, Astorga-Ponferrada y Alsasua-Zumárraga; cuyo coste está presupuestado inicialmente con un importe superior a los tres millones de euros.

Adicionalmente, se han preparado los proyectos de los trayectos Gerona-Port Bou, Orduña-Bilbao, Pamplona-Alsasua aéreo y Sevilla-Escacena; y respecto a este último trayecto, se ha realizado la licitación, así como el primer lote de sustitución de baterías en casetas de operadores de las líneas de alta velocidad.

2.4. ENERGIA ELECTRICA

En el ámbito de la Energía, ADIF-Alta Velocidad ha gestionado durante 2018 el suministro de energía eléctrica de 2,784 TWh, con los siguientes costes medios:

Energía:	63,58 €/MWh.
ATRs:	<u>37,11 €/MWh.</u>
Coste total del MWh consumido:	<u>100,69 €/MWh.</u>

A continuación se describen las principales actuaciones que han tenido lugar durante el ejercicio 2018:

Facturación con Medida Embarcada

Se ha realizado un modelo de facturación del servicio complementario de suministro de corriente de tracción en líneas UIC (actualmente facturado como "Coste Real") mediante TKBs y Medida de Energía Embarcada (según los consumos dirigidos por Renfe Operadora al servidor de ADIF-Alta Velocidad -DCS-). El modelo se ha aplicado a todas las líneas de alta velocidad, en el período julio-septiembre de 2018.

Facturación con proveedores

Se ha adaptado el procedimiento de facturación al procedimiento de intercambio entre comercializadores y distribuidores establecido por la CNMC, consiguiendo que ADIF-Alta Velocidad sea el 1º consumidor que obtiene el reconocimiento en los grupos de trabajo de la CNMC, para ser tratado por los distribuidores con el mismo protocolo que el aplicado a los comercializadores en Formatos F1.

Otras actuaciones

Se ha alcanzado un ahorro de 2,60 millones de euros, correspondiente a la compensación por 42,1 GWh de energía vertida por el frenado de las composiciones ferroviarias en 20 subestaciones de la red UIC; y además, se ha recibido autorización del Ministerio para la Transición Ecológica, para el vertido de energía en 7 nuevas subestaciones adicionales del ámbito de Alta Velocidad; lo que permitirá, desde el 1 de enero 2019, un ahorro anual adicional estimado en 350.000 €, correspondientes a la compensación de 5,41 GWh/año adicionales de energía vertida.

2.5. COMBUSTIBLE

Durante 2018, el consumo de combustible en litros se ha incrementado, comparado con el año anterior, en un 3,06 %; lo que supone un aumento de 2,75 millones de litros, respecto al consumo total de 92,7 millones de litros.

En cuanto a la evolución del precio del combustible, éste ha mantenido un comportamiento alcista durante 2018, debido principalmente a la evolución del cambio

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
ADIF- Alta Velocidad
INFORME DE GESTIÓN
EJERCICIO 2018

Euro/Dólar y del precio petróleo Brent; lo que ha supuesto un incremento en el precio medio 2018, comparado con el precio medio del año anterior; es decir, un incremento de 8,69 céntimos/litro (el 21,86%), hasta alcanzar el precio medio 2018 la cifra de 48,47 céntimos de euro/litro.

Ambos factores, consumo y precio, han producido un aumento del gasto de 9,15 millones de euros.

Con objeto de efectuar nuevas actuaciones, se han presupuestado 1,1 millones de euros para el Plan de inversiones del ejercicio de 2019.

2.6. CIRCULACIÓN Y GESTIÓN DE CAPACIDAD

Información NO financiera (Ley 11/2018, de 28 de diciembre)		Texto descriptivo	Indicadores de resultado / impacto DATOS CUANTITATIVOS				
			Descripción indicador	Unidades	2016	2017	2018
INFORMACIÓN DESEMPEÑO EN LA SOCIEDAD Y RESPONSABILIDAD DE PRODUCTO	Otros ámbitos de información relevante por la actividad e impactos de la empresa		Viajeros	M viajeros	145,9	158,47	164,41
		Gestión capacidad => Nº de empresas que han operado en la red de Adif-AV en cada año.- 2016-> Renfe Viajeros, Renfe Mecanías, Acciona, Comsa, Continental, tracción Rail, Transita Rail, Logitren, Transfea y Ferrovial Rail. En 2017 las anteriores más Low Cost Rail. En 2018 a las de 2017 se suma Medway y Alsa Rail, pero no ha operado Ferrovial Rail.	Liberalización	Nº empresas	10	11	12
		Gestión capacidad	Accesibilidad a la Red de Alta Velocidad	%	66,73	66,73	67,95
		Gestión capacidad	Desarrollo de la Red de Alta Velocidad	km	265,70	2,80	71,8

2.7. SEGURIDAD, PROCESOS Y SISTEMAS CORPORATIVOS

La seguridad en la circulación ha sido siempre una seña de identidad y una prioridad en el transporte ferroviario. Aunque los estándares de ADIF-Alta Velocidad relativos a seguridad en la circulación siempre han sido muy elevados, no se está exento de importantes retos como el envejecimiento de la red, la compleja interacción con el resto de agentes del sector o la constante evolución normativa y tecnológica. El propósito último de la seguridad en la circulación se basa en la prevención, el aprendizaje y la mejora continua. ADIF-Alta Velocidad deberá fomentar una cultura positiva y activa en esta materia, estándar que determina el pilar técnico del Cuarto Paquete Ferroviario. En este objetivo resulta de especial relevancia la participación de todas las áreas, así como el establecimiento de un sistema de gestión que afiance la confianza de todos los que asumen responsabilidades. El objetivo es que ninguna persona sufra daños por accidentes ferroviarios.

La Dirección de Protección y Seguridad está llevando a cabo una política de seguridad integral que incorpora tanto la seguridad como protección civil. Para ello ha desplegado los KPI's que se recogen y que tienen en cuenta todos los aspectos de la actividad. Estos datos son medibles a través de la aplicación GIP (Gestor de Incidencias de Protección y Seguridad) y de los informes mensuales que se elaboran en cada una de las Áreas.

- Evaluación de los servicios de vigilancia contratados: A través de las oportunas inspecciones y evaluaciones a las empresas de seguridad permite evaluar el cumplimiento de los servicios contratados y medir la calidad con la que se prestan para mantener los parámetros de calidad y seguridad contratados.
- Ataques deliberados contra las infraestructuras críticas: Dotar a las infraestructuras ferroviarias de los planes y medidas de seguridad para garantizar la prestación del servicio y hacerlas cada vez más resilientes.
- Delitos con incidencia en la actividad: A través de su análisis mensual permite identificar su evolución y en el caso de detectar alguna desviación o puntos vulnerables adoptar las medidas necesarias.
- Situaciones de Emergencia con aplicación del Plan de Autoprotección: Ante cualquier situación de emergencia que conlleva la activación de Plan de Autoprotección, se elabora el correspondiente informe para analizar la actuación y permite implantar mejoras ante situaciones futuras.

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
ADIF- Alta Velocidad
INFORME DE GESTIÓN
EJERCICIO 2018

Información NO financiera (Ley 11/2018, de 28 de diciembre)		Indicadores de resultado / impacto					Metas 2019
		DATOS CUANTITATIVOS					
		Descripción indicador	Unidades	2016	2017	2018	
INFORMACIÓN DESEMPEÑO EN LA SOCIEDAD Y RESPONSABILIDAD DE PRODUCTO	Consumidores: medidas para la salud y la seguridad de los consumidores; sistemas de reclamación, quejas recibidas y resolución de las mismas.	Evaluación de la prestación de los servicios de vigilancia y seguridad	puntos/45	38,4	38,33	39,46	> 35
		Ataques deliberados contra las infraestructuras críticas	nº	54	38	9	<= 25
		Delitos con incidencia en la actividad	nº	329	282	252	<= 250
		Personas fallecidas o heridas graves en accidentes	nº/ Mkm Tren	0	0,018	0	0

2.7.1. Protección y Seguridad

Corresponde a ADIF-Alta Velocidad el ejercicio de la potestad de policía en relación con la circulación ferroviaria, el uso y la defensa de la infraestructura con la finalidad de garantizar la seguridad en el tráfico, la conservación de la infraestructura, las instalaciones y medios materiales de cualquier clase necesarias para la explotación.

Durante 2018 han disminuido, con respecto al año anterior, un 32% el número de incidentes de sustracción de conductores eléctricos; por quinto año consecutivo, un 44% los metros sustraídos; y el valor económico de lo sustraído, un 40% menos, el cual ha pasado de 499.655 € en 2017 a 300.325 € en 2018.

Asimismo, se han sustituido 26 equipos de radioscopias, que incorporan una renovación tecnológica, que permite mayor disponibilidad del equipo.

2.7.2. Seguridad en la Circulación

En 2018 se presentó el Informe Anual de Seguridad de ADIF-Alta Velocidad, en el cual se expuso el grado de cumplimiento de los objetivos de seguridad, de los indicadores comunes, y del resultado de los Planes de Seguridad, correspondientes al año 2017.

Dentro de las tareas de Vigilancia, y en base al convenio de encomienda entre ADIF y ADIF-Alta Velocidad, se elaboró el Plan Anual de Seguridad en la Circulación 2018, que fija el valor de los objetivos de seguridad para este periodo; estableciendo estos objetivos unos valores máximos para el número de accidentes y precursores de accidentes, cuyas cifras en 2018 referentes a la Red titularidad de ADIF-Alta Velocidad, se recogen en la tabla que se adjunta (también se indican las cifras del año anterior):

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
ADIF- Alta Velocidad
INFORME DE GESTIÓN
EJERCICIO 2018

CONCEPTO	VALOR REAL 2018	VALOR MÁXIMO OBJETIVO 2018	VALOR REAL 2017	VALOR MÁXIMO OBJETIVO 2017
TRENES	0	1	1	2
OTROS ACCIDENTES	1	2	1	2
INCIDENTES PRECURSORES DE ACCIDENTES SUCEDIDOS	19	24	19	24

En cuanto a las labores de vigilancia de la seguridad, estas se desarrollaron mediante dos grupos de actividades encomendadas a ADIF:

- *Vigilancia de 1er Nivel:* Se trata de un control de proximidad y detección temprana sobre la aplicación de las normas de seguridad relativas a procesos y personal, en particular en el ejercicio de las funciones de seguridad, así como sobre el estado de las instalaciones y la infraestructura. Durante 2018, y respecto a este 1er Nivel de Vigilancia, se han realizado 740 visitas de seguridad, 619 escuchas, así como 454 auditorías (vigilancia operacional) sobre la actividad indicada anteriormente.
- *Vigilancia de 2º Nivel:* Se realiza a través de inspecciones, cuyo objetivo es la comprobación, mediante la observación y análisis, del correcto cumplimiento de la normativa y los requisitos de seguridad de aplicación en actividades, elementos y condiciones relacionadas con la seguridad en la circulación de los trenes y maniobras. Por otro lado, también se realizan controles operacionales que consisten en mejorar la calidad de las acciones de vigilancia (visitas y escuchas) mediante la constatación periódica de la adecuada realización de las mismas; es decir, se trata de acciones de supervisión realizadas a las dependencias de ADIF encargadas de ejecutar las acciones de Vigilancia de 1er Nivel. Durante 2018, y respecto a este 2º Nivel de Vigilancia, se han realizado 4.323 acciones de inspección de seguridad en la Red Alta Velocidad, de las que 4.082 fueron programadas y 241 no programadas; detectándose además, un total de 1.586 anomalías, de las que un 12,04 % fueron de nivel grave; las cuáles fueron puestas en comunicación del área o empresa afectada, para la adopción de las medidas necesarias para su resolución.

2.7.3. Actuaciones Comunes: ADIF-Alta Velocidad / ADIF

Calidad y Cliente

En 2018 se han superado las auditorías de AENOR, renovando la certificación del Sistema de Gestión según la Norma ISO 9001 de Calidad e ISO 14001 de Medio Ambiente. Por otro lado, además del cumplimiento de las certificaciones OSHAS 18001, UNE 166002 de I+D+i e ISO 27001 de Sistemas de Información, se ha obtenido un nuevo certificado en ISO 20000-1 "Sistema de Gestión de Servicio de Tecnología de la Información" reforzando los servicios que prestamos en tecnología de la información.

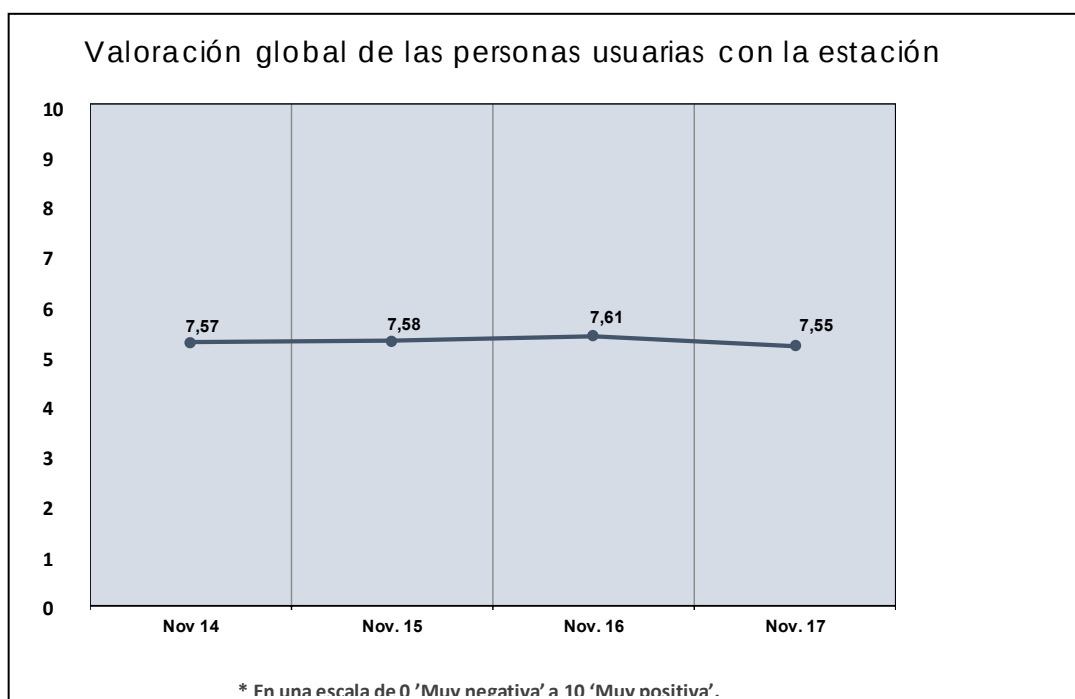
ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
ADIF- Alta Velocidad
INFORME DE GESTIÓN
EJERCICIO 2018

ADIF sigue siendo el primer y único administrador ferroviario europeo el sello de Excelencia Europea 500+, formando parte del reducido grupo de 60 empresas españolas con tal distinción.

Asimismo, ADIF continua siendo una referencia nacional e internacional en la obtención y mejora de certificados ISO, UNE y EFQM; está presente de forma activa en grupos de trabajo como AENOR, AEC (Experiencia Clientes, Innovación, Medio Ambiente, Calidad), CEG, Grupo +500 de EFQM, etc...; y colabora con el Ministerio de Fomento en seguir impulsando y compartiendo las mejores prácticas en todos los ámbitos de la gestión empresarial pública y privada.

Satisfacción de Clientes

En 2018, se presentó el resultado del estudio de Calidad Percibida por los usuarios de las Estaciones de Viajeros; en el cual se recogen las conclusiones de una investigación que ha tenido por objetivo principal conocer el nivel de satisfacción con las infraestructuras, servicios, y la oferta comercial de las estaciones de ADIF. Los principales resultados se muestran a continuación:



La valoración Global obtenida por los usuarios de las Estaciones es de un 7,55 sobre 10.

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
ADIF- Alta Velocidad
INFORME DE GESTIÓN
EJERCICIO 2018

IMPORTANCIA Y SATISFACCIÓN CON LAS PRINCIPALES DIMENSIONES RELACIONADAS CON LAS ESTACIONES DE TREN

	IMPORTANCIA*	SATISFACCIÓN**
COMODIDAD / EQUIPAMIENTO	46,4%	7,20
ACCESOS A LA ESTACIÓN	45,1%	7,69
LIMPIEZA DE LA ESTACIÓN	43,8%	7,61
INFORMACIÓN	39,9%	7,61
ATENCIÓN CLIENTE ***	30,0%	7,75
MOVILIDAD/FACILIDAD PARA DESPLAZARSE POR LA ESTACIÓN	22,3%	7,87
SEGURIDAD ANTE DELINCUENCIA	17,8%	7,51
RESTAURACIÓN	12,6%	7,13
VENTA DE BILLETES	12,3%	7,90
COMERCIOS	8,4%	7,59
SEGURIDAD: INSTALACIONES / EQUIPAMIENTO	5,1%	7,59
OCIO/ENTRETENIMIENTO	3,8%	7,75
PROMEDIO	23,9%	7,60

* Proporción de personas que citan espontáneamente el aspecto o la dimensión como uno de los tres más importantes.

** Satisfacción en una escala de 0 'Nada satisfecho/a' a 10 'Muy satisfecho/a'.

Transformación Digital y Sistemas

Durante 2018, se ha iniciado el desarrollo de la estrategia de la Dirección de Transformación Digital y Sistemas (DTDS), aprobada en diciembre 2017; donde se detallan los Planes de Actuación y Servicios a realizar durante dicho periodo.

Se ha continuado con el desarrollo del Plan de Administración Electrónica, siguiendo con con la implantación y puesta en servicio de la firma electrónica, e iniciando diversos proyectos orientados a la implantación de la Valija, Tramitador, Sede Electrónica y Documentos electrónicos. Dentro del proceso de sustitución del Mainframe (HOST), se ha continuado con el desarrollo del plan Transformación de aplicaciones *legacy* a sistemas abiertos, llevándose a cabo una migración selectiva de aplicaciones y bases de datos al entorno de sistemas abiertos. Finalmente, se encuentra en fase de adjudicación del proyecto de modernización de la WEB de ADIF y ADIF-Alta Velocidad, en base a la puesta en marcha del plan Renovación de la imagen de ADIF en internet.

Finalmente, indicar que, desde el punto de vista de la mejora continua, se han desarrollado nuevos modelos de gestión orientados a la Gestión de la Demanda y a la Gestión de Proyectos, al objeto de cubrir en su totalidad el ciclo de vida de cualquier

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
ADIF- Alta Velocidad
INFORME DE GESTIÓN
EJERCICIO 2018

solicitud relativa a procesos de la Dirección de Transformación Digital y Sistemas, mejorando su gestión de una forma integrada y dando una ágil respuesta a la puesta en marcha de cada demanda.

Seguridad en la Información

La Subdirección de Seguridad en la Información (SSI) se encuentra englobada en la Dirección de General de Seguridad, Procesos y Sistemas Corporativos, teniendo encomendadas las tareas y acciones asociadas a la ciberseguridad de forma global para la entidad.

Dentro del PLAN TRANSFORMA 2020, se incluyó el objetivo estratégico de Ciberseguridad dentro del Pilar de Seguridad, “Proteger los Sistemas de Información IT (Information Technologies) y OT (Operation Technologies)”, frente a intrusiones y agresiones; y, en su caso, minimizar su impacto en la actividad.

La ciberseguridad es una de las mayores preocupaciones de las entidades públicas y las empresas en todo el mundo. La transcendencia de los ciberataques resulta especialmente relevante en el sector ferroviario, siendo los administradores de infraestructuras ferroviarias operadores críticos conforme a lo establecido por la normativa vigente.

En el sector ferroviario hemos pasado, durante los últimos años, del aislamiento de los entornos tecnológicos de explotación ferroviaria, a su hiperconexión; introduciéndose nuevos factores de riesgo emergentes. Este objetivo estratégico pretende garantizar la integridad, disponibilidad y confidencialidad, tanto de la información de la organización; como de los sistemas, comunicaciones y tecnologías que dan soporte a los diferentes procesos de negocio. ADIF deberá reordenar, renovar y actualizar los entornos tecnológicos de explotación ferroviaria; y para ello, es imprescindible el trabajo en equipo de todas las áreas.

Dentro de este ámbito de actividad, se ha continuado desarrollando el “Plan de Seguridad Integral de los Sistemas de Información” o PSISI, que surgió con el objetivo de definir un modelo corporativo de Gestión de la Seguridad de la Información con un alcance integral; estableciendo así las bases de un proceso de mejora continua que garantice la seguridad tanto de la información, como de los sistemas, comunicaciones y tecnologías, que dan soporte a los diferentes servicios de la Organización. A través del proyecto, se pretende conocer el estado de la Seguridad de la Información, y plantear las acciones necesarias para minimizar el posible impacto de los riesgos detectados.

Por este motivo nace el PSISI, con el propósito de definir planes de seguridad para la protección de los activos de la Entidad, y establecer el mencionado modelo corporativo de gestión de la Seguridad de la Información con un alcance integral, alineado con los objetivos estratégicos, acorde con las directrices de la Política de Seguridad de la Información, y dando cumplimiento a la legislación vigente.

El PSISI engloba tanto entornos informáticos como operacionales, que soportan, fundamentalmente, el negocio de ADIF como administrador de infraestructura ferroviaria y son de naturaleza muy heterogénea; habiéndose implantando en estos entornos a lo largo del tiempo, según las necesidades del momento, y resolviendo

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
ADIF- Alta Velocidad
INFORME DE GESTIÓN
EJERCICIO 2018

funciones concretas y muy críticas para el negocio; marcados en muchos casos por la obsolescencia tecnológica, y para los que no existen planes de seguridad de la información.

Para el control y seguimiento de este proyecto, se constituyeron los Comités: Directivo, Táctico y Grupo de Trabajo Operativo; que son los responsables de identificar los activos, desarrollar, supervisar y aprobar las acciones que han permitido durante este periodo asegurar los objetivos previstos en el mismo. En base a ello, se ha realizado un análisis de riesgos de la Entidad, con el fin de identificar las vulnerabilidades y nivel de madurez que tiene la compañía, para poder establecer planes de acción que mitiguen dichos riesgos.

Además, durante 2018, también se ha procedido a iniciar el expediente "Servicios de Seguridad gestionada para los Sistemas de Información"; que una vez entrado en operación, dará servicio y soporte a las dos áreas principales:

- Área de GRC (Gobierno, Riesgo y Cumplimiento).
- Área de Operaciones y SOC (Centro de Operaciones de Seguridad gestionada).

2.8. PARTICIPACIÓN EN ORGANISMOS Y PROYECTOS INTERNACIONALES

Continuando con la estrategia de ejercicios anteriores, las actividades han estado orientadas a los objetivos generales fijados por la Entidad:

- Defensa de los intereses de ADIF-Alta Velocidad en los foros y agrupaciones internacionales en los que está presente.
- Rentabilización del conocimiento y experiencia acumulado por ADIF-Alta Velocidad mediante consecución de asistencias técnicas y contratos en mercados exteriores.
- Seguimiento de oportunidades que favorezcan la participación de profesionales de ADIF-Alta Velocidad en proyectos y Organismos Internacionales, fortaleciendo sus capacidades individuales.
- Apoyo a la internacionalización del sector empresarial español, para dotar de mayor competitividad al elenco de proveedores de ADIF-Alta Velocidad.

El ejercicio 2018 ha resultado ser un año de gran relevancia, en el que se ha avanzado en la consolidación de la dimensión del negocio en el exterior y la confirmación de oportunidades muy relevantes; siendo prueba de ello, las Asistencias Técnicas en India, Suecia o Israel.

Igualmente, son reseñables las actividades realizadas con países estratégicos para nuestro negocio exterior, como son Reino Unido (proyecto HS2, nueva línea de Alta Velocidad Londres-Birmingham-Leeds/Manchester), Estados Unidos, Rusia, Israel, Corea, Australia, etc.; así como la colaboración permanente con Amtrak, el operador ferroviario de viajeros de EEUU, a través del North East Corridor Forum, cuya vicepresidencia hemos desempeñado. De estas colaboraciones, se han derivado la firma de acuerdos institucionales con MSTI-HŽ Infrastruktura (Croacia); con CU RZD, Universidad Corporativa de los Ferrocarriles de Rusia (RZD); con Renfe para el proyecto de Alta Velocidad Dallas-Houston (Texas, EEUU), en el que ADIF participa, con la colaboración de ADIF-Alta Velocidad, como subcontratista dentro del contrato firmado con Texas Central Partners, operadora ferroviaria privada de dicha línea de alta velocidad de 385 km de

longitud, para el asesoramiento de la Fase 1 del proyecto; y con China Railway Corporation, CRC.

Como consecuencia de estos acuerdos firmados, cabe destacar el inicio de la colaboración con Croacia para la mejora de la conexión del puerto de Rijeka dentro del Corredor Mediterráneo y otros tramos TEN-T, con apoyo de ICEX y del Ministerio de Industria, Comercio y Turismo; y la recuperación de la actividad con los ferrocarriles rusos RZD mediante los Seminarios para formación de directivos con CU RZD de Rusia; así como el comienzo de actividades concretas de formación en Argentina dentro del Acuerdo firmado en 2017 con nuestra homóloga ADIF SE, y con la Secretaría de Transportes de dicho país, con gran repercusión para los dos Seminarios ya celebrados.

3. INFORMACIÓN FINANCIERA

3.1. ANÁLISIS DE LA ACTIVIDAD Y DEL RESULTADO

El resultado antes de impuestos del ejercicio 2018 refleja unas pérdidas 223 millones de euros, frente a los 200 millones de euros de pérdida en 2017; lo que supone un incremento de las pérdidas del 11,7%.

Las variaciones más significativas en los epígrafes de la cuenta de resultados son las siguientes:

- El Resultado de Explotación en 2018 presenta un saldo positivo 49,11 millones de euros frente a 38,98 millones de euros de 2017, lo que supone un incremento del 25,99%.

Las principales variaciones de esta rúbrica son las siguientes:

- o Incremento de la Cifra de Negocios en un 3,64% (20,12 millones de euros) debido al incremento en la recaudación de los cánones, como consecuencia básicamente de dos efectos; la aplicación de las nuevas tarifas y la estructura de cánones desde el día 1 de julio de 2017 y el crecimiento del tráfico ferroviario. El tráfico global con terceros alcanzó la cifra de 58.028 miles de trenes-km en 2018 frente a 55.566 miles de trenes-Km en 2016; lo que supone un incremento del 4,43% (en el "capítulo 3.3 Cánones" de este informe, se detalla más información).
- o El epígrafe de Otros Ingresos de Explotación registra un incremento del 1,9% respecto al ejercicio anterior, pasando de 404 millones de euros en el ejercicio 2017 a 412 millones de euros en 2018. Esta subida se ve motivada en gran medida por el incremento de los ingresos derivados del suministro de energía eléctrica a operadores ferroviarios que también muestra un incremento en los gastos por este concepto que soporta la Entidad. Adicionalmente destaca el incremento de ingresos por alquileres y servicios en el ámbito de Estaciones así como los ingresos por publicidad.
- o El epígrafe "Otros gastos de explotación", se incrementan en 1,32% respecto al ejercicio anterior. Este incremento se explica por varios factores. Por un lado se produce un incremento del 1,2% en el concepto de reparación y conservación de la

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
ADIF- Alta Velocidad
INFORME DE GESTIÓN
EJERCICIO 2018

infraestructura de su titularidad habida cuenta de la puesta en explotación a principios de 2018 del trazado entre Valencia y Castellón del Corredor Mediterráneo así como por el incremento de los tramos a mantener en ADIF-Alta Velocidad por el traspaso desde ADIF de determinados tramos de ancho convencional para su adaptación a alta velocidad. Esta circunstancia provoca también un incremento en los costes de circulación y administración de red en la Entidad registrado en la rúbrica de servicios ligados al tráfico y que es facturado por ADIF a ADIF-Alta Velocidad, de acuerdo con la encomienda de gestión de servicio vigente. Adicionalmente, en el ejercicio 2018 se observa un incremento de un 1,05% (1.510 miles de euros) en los costes ligados al tráfico y de atención a viajeros derivados del incremento de los niveles de servicio en la seguridad y vigilancia en estaciones y otros puntos singulares.

- El Resultado Financiero en 2018 registra un saldo negativo de 272,52 millones de euros, frente al resultado negativo de 238,98 millones de euros en 2017. Las principales causas se resumen a continuación:
 - o Los Gastos Financieros registran una disminución del 2,53% respecto al ejercicio anterior, pasando de 368 millones de euros en 2017, a 359 millones de euros en 2018. Esta caída se debe básicamente a la disminución del tipo medio de la deuda, pasando de un 1,91% en 2017 a un 1,88% en 2018. Adicionalmente en el ejercicio 2018 se observa una disminución de la dotación estimada de gastos financieros para intereses de demora en el pago a contratistas y a expropiados del 15%.
 - o El epígrafe "Deterioro y resultado por enajenaciones de instrumentos financieros recoge en el ejercicio 2018 por importe de 26 millones de euros el deterioro de un crédito no comercial derivado de un procedimiento judicial interpuesto por ADIF a un contratista. La Entidad ha decidido deteriorar el activo contingente al encontrarse el contratista en concurso de acreedores.
 - o Los ingresos financieros presentan una disminución del 3,6%, provocada entre otras causas por la caída de los ingresos por gastos financieros capitalizados, como consecuencia, básicamente, de la disminución del coste de la deuda.

En ADIF- Alta Velocidad, se identifican distintos segmentos de actividad:

- ✓ Administración de la Red: Incluye los procesos de la Gestión de la Capacidad, de la Seguridad en la Circulación, de la Declaración de Red, del Mantenimiento de la infraestructura ferroviaria y de la Administración de la Circulación.
- ✓ Construcción: Incluye la construcción de las líneas que tiene encomendada.
- ✓ Gestión de estaciones y otros activos: Se incluye en este segmento la gestión de las estaciones- entendida como el conjunto de actividades necesarias para

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
ADIF- Alta Velocidad
INFORME DE GESTIÓN
EJERCICIO 2018

desarrollar la prestación de servicios al cliente final- así como la gestión de las telecomunicaciones y la gestión de otros activos patrimoniales.

- ✓ Energía: Gestiona el suministro de energía eléctrica.

A continuación se presenta el desglose del resultado de explotación 2018 de ADIF-Alta Velocidad por segmentos de actividad:

(Importes en miles de €)	Administración Red	Construcción	Gestión de estaciones y otros activos	Energía	Total
Importe neto cifra de negocio	488.169	0	83.953	0	572.123
Trabajos realizados por la empresa para su inmovilizado	0	8.825	0	0	8.825
Otros ingresos de explotación	488	8.774	131.374	271.257	411.894
Gastos de Personal	(151)	(10.741)	(2.509)	(708)	(14.108)
Otros gastos de explotación	(281.324)	(22.874)	(100.780)	(277.058)	(682.036)
Resultado de Operaciones internas	(3.552)	(1.506)	(242)	5.298	(0)
Amortización del Inmovilizado	(297.820)	(524)	(45.957)	(253)	(344.554)
Imputación de subvenciones no financiero y otras	103.044	1	4.289	0	107.334
Deterioro y resultado por enajenaciones de inmovilizado	(10.774)	(321)	126	(623)	(11.592)
Excesos de provisiones	268	600	120	238	1.226
Resultado de explotación	(1.652)	(17.765)	70.374	(1.848)	49.112

3.2. INDICADORES ECONÓMICOS DE LA ACTIVIDAD

En la tabla adjunta incluimos algunos indicadores generales económicos y financieros:

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
 ADIF- Alta Velocidad
 INFORME DE GESTIÓN
 EJERCICIO 2018

	2018	2017
RATIOS SOBRE GRADO DE AUTOFINANCIACIÓN		
GRADO DE AUTONOMÍA Indica el grado de independencia respecto a la financiación ajena.	53,33%	53,91%
FINANCIACIÓN DEL ACTIVO FIJO Indica el % de recursos a L/P que financian el Activo no corriente.	98,17%	98,75%
RATIOS DE RENTABILIDAD		
ROTACIÓN DEL ACTIVO TOTAL Indica el grado de eficiencia en la gestión de activos.	2,14%	2,11%
ROTACIÓN ACTIVO FIJO Indica el grado de eficiencia en la gestión del activo fijo.	2,16%	2,14%
ROTACIÓN ACTIVO CORRIENTE Indica el grado de eficiencia en la gestión del activo corriente.	197,61%	150,84%
RATIOS DE LIQUIDEZ		
COEFICIENTE DE LIQUIDEZ Indica cuántas unidades monetarias de cada 100 de activo son líquidas.	1,08%	1,40%
COEFICIENTE DE TESORERÍA Indica la capacidad de la empresa para hacer frente a sus compromisos a C/P.	0,37	0,53
RATIO DE SOLVENCIA Indica la capacidad de la empresa para afrontar su pasivo exigible con el activo.	2,14	2,17
RENTABILIDAD FINANCIERA Indica la remuneración a los capitales propios.	-1,60%	-1,45%
RENTABILIDAD ECONÓMICA Capacidad efectiva para remunerar todos los capitales a su disposición, propios y ajenos.	-0,49%	-0,44%
FONDO DE MANIOBRA (millones €) Indica la capacidad para afrontar sus obligaciones a C/P.	-833,94	-559,20

Periodo medio de pago a proveedores: La información relativa a los ejercicios 2018 y 2017 sobre los aplazamientos de pago efectuados a proveedores según establece la Disposición Adicional Tercera de la Ley 15/2010, de 5 de julio y de acuerdo con la metodología establecida en la Resolución del Instituto de Contabilidad y Auditoría de Cuentas de 29 de enero de 2016, se muestra en el cuadro adjunto:

Pagos realizados y pendientes de pago a 31 de diciembre		
	31-12-18	31-12-17
	Días	Días
Periodo medio de pago a proveedores	55,53	50,15
Ratio de operaciones pagadas	57,63	53,67
Ratio de operaciones pendientes de pago	27,38	25,86
	Importe (miles €)	Importe (miles €)
Total pagos realizados	1.746.167	1.457.083
Total pagos pendientes	130.573	210.714

La variación interanual del período medio de pago a proveedores viene provocada básicamente por las condiciones acordadas para el pago del IVA repercutido por la

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
ADIF- Alta Velocidad
INFORME DE GESTIÓN
EJERCICIO 2018

Sociedad Estatal de Infraestructuras del Transporte Terrestre, S.A. en diversas entregas en especie de obras ejecutadas por dicha mercantil. El período pago excluido esta operación habría sido en el ejercicio 2018 de 50,56 días.

3.3. CÁNONES FERROVIARIOS

ADIF-Alta Velocidad percibe de las empresas ferroviarias, al amparo de lo establecido en la Ley del Sector Ferroviario, las tasas denominadas cánones ferroviarios por la utilización de las líneas ferroviarias integrantes de la Red Ferroviaria de Interés General (RFIG) y por la utilización de estaciones y de otras instalaciones ferroviarias.

La estructura de los cánones aplicados en el primer semestre de 2017 es la regulada en la Ley 39/2003, de 17 de noviembre, del Sector Ferroviario.

El 29 de septiembre de 2015 se aprobó la Ley 38/2015 del Sector Ferroviario que sustituyó íntegramente a la Ley 39/2003 y que unifica y concentra en una única norma el régimen legal completo del modo de transporte por ferrocarril. Además, incorpora al ordenamiento español las nuevas normas contenidas en la Directiva 2012/34/UE del Parlamento Europeo y del Consejo de 21 de noviembre de 2012, que abarcan casi todos los ámbitos de la legislación ferroviaria, entre otros, los relativos a la transparencia y sostenibilidad de la financiación de las infraestructuras ferroviarias, una nueva y más completa clasificación de los servicios relacionados con el ferrocarril y el establecimiento de nuevas y más precisas reglas en la tarificación del acceso a la infraestructura ferroviaria.

La nueva ley del Sector Ferroviario modifica sustancialmente la estructura de los cánones por utilización de las líneas ferroviarias integrantes de la Red Ferroviaria de Interés General presentando una estructura más sencilla y estimuladora del tráfico que la precedente. Asimismo, modifica notablemente la estructura del canon por utilización de las instalaciones de servicio y el régimen tarifario por la prestación de servicios, avanzando en el libre acceso a las actividades de servicios sin comprometer la sostenibilidad de la infraestructura ferroviaria. Así mismo se modifican y amplían los criterios de clasificación de las estaciones de transporte de viajeros a fin de tomar en consideración la capacidad económica de los servicios asociados para la determinación de la cuantía del canon.

La ley 38/2015 establece en su Disposición transitoria cuarta:

“Hasta tanto no se fijen de conformidad con las reglas establecidas en el título VI, los cánones ferroviarios y las tarifas de los servicios complementarios en las instalaciones de servicio dependientes de los administradores de infraestructuras a los que se refiere el artículo 22, seguirán siendo aplicables las vigentes a la entrada en vigor de esta ley.

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
ADIF- Alta Velocidad
INFORME DE GESTIÓN
EJERCICIO 2018

La adecuación de los cánones ferroviarios a lo dispuesto en el título VI de la Ley 38/2015 se incluirá en todo caso, en el primer proyecto de ley de Presupuestos Generales del Estado que se tramite después de la entrada en vigor de la ley”.

La estructura de cánones establecida en la Ley 38/2015, y las tarifas unitarias correspondientes, no entraron en vigor hasta el 1 de julio de 2017 ya que en virtud del artículo 134, 4. del título VII de la Constitución Española, la Ley 48/2015 de Presupuestos Generales del Estado para el año 2016 se prorrogó hasta la aprobación de la Ley 3/2017, de 27 de junio, de Presupuestos Generales del Estado para el año 2017, que en su Artículo 70. Cánones ferroviarios, señala:

“A partir del primer día del mes siguiente a la fecha de entrada en vigor de la presente Ley, serán de aplicación los cánones ferroviarios previstos en los artículos 97 y 98 de la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del Sector Ferroviario, con las cuantías unitarias que se establecen en los artículos 71 y 72 siguientes”

Por todo lo anterior, la estructura de los cánones aplicados en el primer semestre de 2017 es la regulada en la Ley 39/2003, de 17 de noviembre, del Sector Ferroviario mientras que a partir del 1 de julio de 2017 y durante el ejercicio 2018 se aplica la estructura de cánones regulada por la Ley 38/2015, de 29 de septiembre.

Adicionalmente, las tarifas aplicables en 2018 no entraron en vigor hasta el 1 de agosto, debido a que la aprobación de la Ley 6/2018 de PGE para el ejercicio 2018 que las publica no se produjo hasta el 3 de julio de dicho año. Esta circunstancia debe ser tenida en cuenta a la hora de analizar las variaciones de ingresos por cánones en 2018 respecto a 2017 ya que la falta de homogeneidad en la estructura de cánones en 2018 y 2017 impide el análisis comparativo por tipo de canon.

La metodología de cálculo de las tarifas de los cánones, conforme a lo establecido en la normativa europea aplicable y en la Ley 38/2015, se orienta a trasladar al operador ferroviario todos los costes directamente imputables al servicio ferroviario, lo que conlleva la desaparición, a partir de julio de 2017, de la subvención para la administración de la red que hasta ese momento recibía ADIF.

Las tarifas aplicables en 2018 fueron calculadas a partir de los costes directamente imputables a la explotación del servicio ferroviario por utilización de las líneas integrantes de la Red Ferroviaria de Interés General de 2016 (último ejercicio cerrado y auditado), desglosados por líneas de altas prestaciones y resto de líneas.

Los costes directamente imputables al servicio ferroviario son los siguientes:

- Costes del proceso de adjudicación de capacidad, los de gestión del tráfico, los de seguridad en la circulación y los de reposición de las instalaciones de seguridad y control del tráfico (recuperables por la modalidad A)
- Costes de mantenimiento y conservación de la infraestructura ferroviaria (recuperables por la modalidad B), y

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
ADIF- Alta Velocidad
INFORME DE GESTIÓN
EJERCICIO 2018

- Costes de mantenimiento y conservación de las instalaciones de electrificación y sus costes de reposición (recuperables por la modalidad C)

Los gastos financieros, los costes de reposición correspondientes a la plataforma, túneles, puentes, vía, edificios y medios utilizados para el mantenimiento y conservación, así como los necesarios para un desarrollo razonable de estas infraestructuras y todos aquellos costes que permitan al administrador de infraestructuras ferroviarias lograr la sostenibilidad económica de las infraestructuras que administra, podrán recuperarse, siempre que el mercado pueda aceptarlo, mediante la adición a la cuota íntegra del canon por utilización de las líneas ferroviarias (modalidad B).

El volumen total de ingresos por cánones en 2018 experimentó un incremento superior al 4% respecto al año anterior, debido fundamentalmente al incremento de tarifas y al aumento de la producción.

A continuación se incluye una tabla en la que se detallan los ingresos por tipo de canon correspondientes a los ejercicios 2018 y 2017:

(Importes en miles de euros)	2018	2017
CANON DE ACCESO	--	12.181
CANON POR RESERVA DE CAPACIDAD	--	56.420
CANON POR CIRCULACIÓN	--	40.573
CANON POR TRÁFICO	--	112.780
CANON ADJUDICACIÓN CAPACIDAD	86.192	41.564
ADICIÓN CANON ADJUDICACIÓN CAPACIDAD	867	710
CANON UTILIZACIÓN LÍNEAS FERROVIARIAS	203.868	98.808
ADICIÓN CANON UTILIZACIÓN LÍNEAS FERROVIARIAS	154.361	73.652
CANON UTILIZACIÓN INSTALACIONES ENERGÍA ELÉCTRICA TRACCIÓN	34.481	16.640
BONIFICACIÓN PARA INCENTIVAR EL CRECIMIENTO DEL TRANSPORTE FERROVIARIO (Ley 38/2015, artículo 97.6.1º) (*)	-6.601	
INGRESOS CÁNONES POR UTILIZACIÓN DE LÍNEAS DE LA RFIG	473.168	453.327
CANON POR UTILIZACIÓN DE ESTACIONES POR VIAJEROS	53.552	66.279
ADICIÓN POR INTENSIDAD DE USO ESTACIONES TRANSPORTE VIAJEROS	30.243	15.917
CANON POR SERVICIOS EN ESTACIONES FUERA HORARIO DE APERTURA	11	0
CANON POR ESTACIONAMIENTO Y UTILIZACIÓN DE ANDENES	--	4.409
CANON POR PASO DE CAMBIADORES DE ANCHO	4.596	4.095
CANON POR UTILIZACIÓN DE VÍAS DE APARTADO	--	36
CANON POR UTILIZACIÓN DOMINIO PÚBLICO FERROVIARIO	--	3
CANON POR UTILIZACIÓN VÍAS ANDÉN ESTACIONAMIENTO SERVICIOS COMERCIALES	10.403	4.651
CANON POR UTILIZACIÓN VÍAS ANDÉN ESTACIONAMIENTO OTRAS OPERACIONES	117	52
CANON POR UTILIZACIÓN VÍAS OTRAS INSTALACIONES DE SERVICIO	0	25
CANON POR UTILIZACIÓN PUNTOS CARGA PARA MERCANCÍAS	0	0
INGRESOS CÁNONES POR UTILIZACIÓN ESTACIONES Y OTRAS INSTALACIONES	98.921	95.468
TOTAL INGRESOS CÁNONES FERROVIARIOS	572.089	548.795

(*) INCLUYE LA BONIFICACIÓN CORRESPONDIENTE A 2017 POR IMPORTE DE 795 MILES DE EUROS

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
ADIF- Alta Velocidad
INFORME DE GESTIÓN
EJERCICIO 2018

Con la finalidad de incentivar la explotación eficaz de la red ferroviaria y fomentar nuevos servicios de transporte ferroviario, conforme a lo establecido en el artículo 97.6 de la Ley 38/2015, ADIF-Alta Velocidad estableció para 2018 una bonificación en el canon por utilización de las líneas integrantes de la Red Ferroviaria de Interés General, modalidades A y B, para los aumentos de tráfico anuales de acuerdo con los criterios recogidos en la propia ley.

Las líneas bonificadas en 2018 en la red de ADIF-Alta Velocidad son las siguientes:

- Líneas del Eje 11-A.V. Madrid Chamartín - Valladolid - Bifurcación Venta de Baños.
- Líneas del Eje 12-A.V. Madrid Atocha - Barcelona - Frontera Francia.
- Líneas del Eje 13-A.V. Madrid Atocha - Levante (actualmente Valencia/Alicante).
- Líneas del Eje 14-A.V. Madrid Atocha - Toledo / Sevilla Sta. Justa / Málaga María Zambrano.
- Líneas del Eje 16-A.V. Olmedo - Medina - Zamora - Galicia.

La bonificación generada en 2018 ascendió a 5.806,6 miles de euros (794,7 miles de euros en 2017).

El importe de los ingresos por cánones por utilización de líneas de la RFIG en 2018 registra un incremento del 4,7% respecto a 2017 (considerando el efecto de la bonificación antes citada), alcanzando un importe de 474 millones de euros en 2018 frente a los 453 millones de euros en 2017.

Este incremento se debe, por una parte, al aumento de tráfico y, por otra, a la implantación de la nueva estructura de cánones a partir del 1 de julio de 2017 (con la entrada en vigor de la LPGE 2017) y el consiguiente incremento de tarifas respecto al primer semestre de 2017, y la aplicación de las tarifas 2018 con entrada en vigor de la LPGE 2018 el 1 de agosto de 2018.

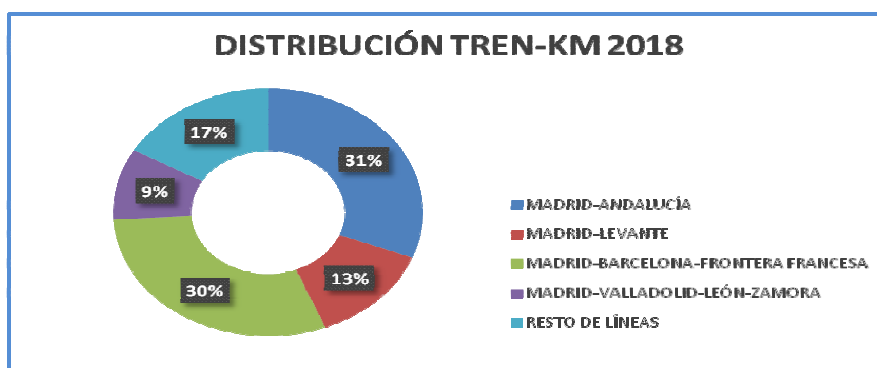
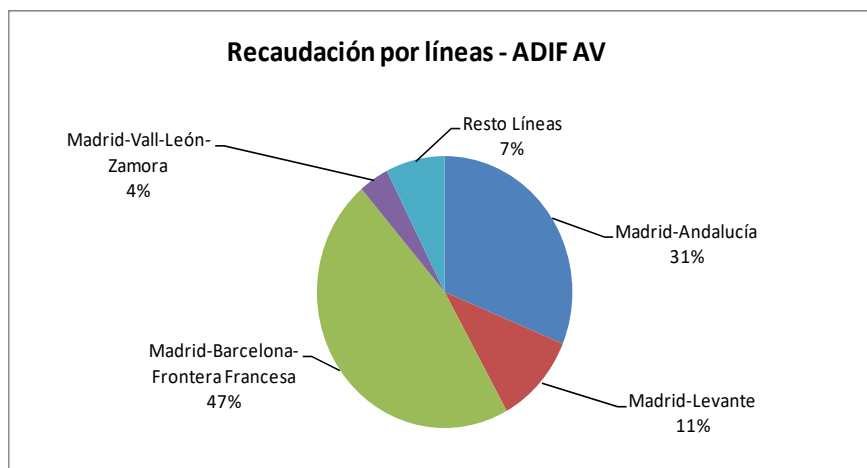
El tráfico global, medido en términos de tren-km, se incrementó en un 4,4%, alcanzando 58.028 miles de tren-km en 2018 frente a los 55.566 miles de 2017. Esta variación responde al crecimiento registrado en todas las líneas excepto en la relación Madrid-Barcelona-Frontera francesa que disminuyó en un 0,3%.

A continuación se incluye una tabla en la que se recogen las variaciones del número de tren-km circulados en 2018 y 2017 por las principales líneas de ADIF-Alta Velocidad:

MILES DE TRENES-KM UTILIZACIÓN LÍNEAS DE LA RFIG	2018	2017	VARIACIÓN	% VARIACIÓN
MADRID-ANDALUCÍA	18.005	17.674	331	1,87%
MADRID-LEVANTE	7.540	7.049	491	6,97%
MADRID-BARCELONA-FRONTIERA FRANCESA	17.421	17.473	-51	-0,29%
MADRID-VALLADOLID-LEÓN-ZAMORA	5.407	5.302	105	1,98%
RESTO DE LÍNEAS	9.655	8.069	1.586	19,66%
TOTAL	58.028	55.566	2.462	4,43%

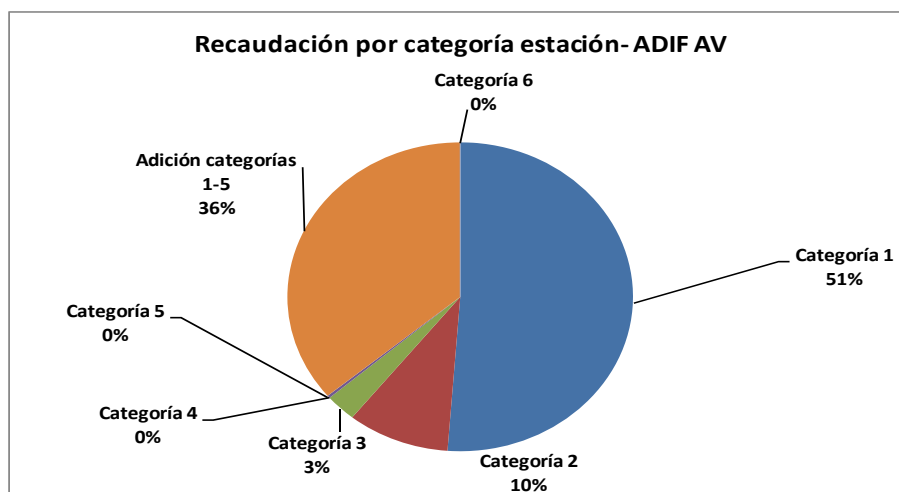
ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
ADIF- Alta Velocidad
INFORME DE GESTIÓN
EJERCICIO 2018

En los siguientes gráficos se presenta la distribución de la recaudación y de los tren-km circulados en 2018 entre las principales líneas de ADIF-Alta Velocidad:



Por su parte, los cánones por utilización de las estaciones registraron un crecimiento del 2% respecto al año anterior.

La distribución por categoría de estaciones de la recaudación del canon por utilización de estaciones de ADIF-Alta Velocidad se muestra en el siguiente gráfico:



En lo referente a los cánones por utilización de otras instalaciones, la recaudación de 2018 se ha incrementado en un 14% respecto a 2017, debido principalmente a la implantación de la nueva estructura de cánones a partir de julio de 2017.

3.4. FINANCIACIÓN MEDIANTE EMISIONES DE BONOS VERDES ("GREEN BOND")

El día 23 de abril de 2018, ADIF-Alta Velocidad llevó a cabo su segunda emisión de títulos de renta fija bajo el formato de "Bono Verde". Esta transacción se enmarca en los objetivos de nuestro Plan Estratégico para los próximos años; el Plan Transforma 2020 y en el fuerte compromiso que mantiene la Entidad con la sostenibilidad, como ya se ha indicado en apartados anteriores, señalándose que toda su estrategia está alineada con los objetivos de desarrollo sostenible (ODS) de Naciones Unidas; además de contemplar en el Plan objetivos estratégicos específicos que persiguen mejorar nuestro impacto en la sociedad desde un punto de vista económico, social, medio ambiental y de buen gobierno de la organización. Así, por ejemplo, el Objetivo 3.2 del Plan Estratégico de ADIF-Alta Velocidad es "contribuir a un transporte respetuoso con el medio ambiente y responsable en el uso de recursos". Para alcanzarlo, se han diseñado iniciativas para luchar contra el cambio climático, incorporar proyectos de economía circular, aplicar criterios de compra ecológica, y reforzar el sistema de vigilancia ambiental.

En este contexto y para desarrollar su actividad como emisor sostenible, ADIF-Alta Velocidad, en cumplimiento de los Green Bonds Principles (GBP) de ICMA (International Capital Market Association) se dotó en junio de 2017 de un marco ("framework"), con el objetivo de garantizar la transparencia, divulgación e integridad de sus emisiones de Bonos Verdes.

En dicho "framework", la Entidad adquiere el compromiso de asignar los recursos provenientes de las emisiones de bonos verdes a los Proyectos Verdes Elegibles, que incluirán tanto proyectos nuevos como continuación de proyectos en curso; con desembolsos comprendidos desde 2 años antes de la emisión de los bonos y hasta 24 meses contados desde la fecha de dicha emisión. Concretamente, ADIF-Alta Velocidad se compromete a destinar los fondos obtenidos mediante dichos bonos a las dos categorías de proyectos que a continuación se describen:

- a) Inversiones relacionadas con nuevas líneas ferroviarias de alta velocidad y extensiones de las líneas existentes de alta velocidad.
- b) Inversiones relacionadas con el mantenimiento, las actualizaciones y la eficiencia energética de las líneas ferroviarias de alta velocidad.

Asimismo, con el objetivo de facilitar a los inversores una valoración independiente sobre el cumplimiento de los "Green Bond Principles", ADIF-Alta Velocidad seleccionó a CICERO (Center for International Climate Research) como entidad especializada para revisar su marco de actuaciones, y emitir una Segunda Opinión.

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
ADIF- Alta Velocidad
INFORME DE GESTIÓN
EJERCICIO 2018

La Segunda Opinión emitida por CICERO, calificada como "DARK GREEN" (máxima calificación otorgada), confirma el cumplimiento de los Principios de ICMA en el marco de bonos verdes de ADIF-Alta Velocidad.

Las principales características de la segunda emisión de "Bonos Verdes" de ADIF-Alta Velocidad son las siguientes:

- ✓ Volumen: 600.000.000 EUR.
- ✓ Fecha de ejecución: 23 de abril de 2018.
- ✓ Fecha de desembolso: 4 de mayo de 2018.
- ✓ Fecha de Vencimiento: 4 de mayo de 2026.
- ✓ Cupón: 1,25% anual.
- ✓ Importe neto: 595.212.000 EUR.

Finalmente, indicar que el 45% de los inversores que adquirieron estos títulos son inversores socialmente responsables.

3.5. LIQUIDEZ Y RECURSOS DE CAPITAL

La tesorería de la Entidad se dirige de manera centralizada con la finalidad de conseguir la máxima optimización de los recursos.

A continuación se refleja la evolución de la tesorería durante 2018 y 2017:

Importes en miles de euros	2018	2017
Flujos de efectivo generados por las actividades de explotación	(119.789)	(78.480)
Flujos de efectivo aplicados en las actividades de inversión	(878.593)	(1.216.275)
Flujos de efectivo generados por las actividades de financiación	881.477	1.031.877
Aumento/disminución neta del efectivo o equivalentes	(116.905)	(262.878)

El detalle de los recursos generados en las actividades de financiación se muestra en el siguiente cuadro:

Importes en miles de euros	2018	2017
Subvenciones recibidas	116.620	13.938
Aportaciones del Estado	311.574	229.100
Cobros y pagos de instrumentos financieros	453.283	788.839
Total Flujos generados en actividades de financiación	881.477	1.031.877

La tesorería de la Entidad se dirige de manera centralizada con la finalidad de conseguir la máxima optimización de los recursos.

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
ADIF- Alta Velocidad
INFORME DE GESTIÓN
EJERCICIO 2018

El Fondo de Maniobra de ADIF-Alta Velocidad pasó de -559,20 millones de euros a 31 de diciembre de 2017, a -833,94 millones de euros a 31 de diciembre de 2018, lo que representa una variación neta negativa de 274,74 millones de euros. Esta situación no genera tensiones de liquidez para la Entidad dado que la prórroga de los Presupuestos Generales del Estado del ejercicio 2018 para el año 2019 garantiza la percepción de las aportaciones patrimoniales previstas y la posibilidad de disponer de financiación externa de acuerdo con el límite de endeudamiento autorizado. Adicionalmente, la Entidad tiene suscritas y no dispuestas a 31 de diciembre de 2018 facilidades de crédito a corto plazo con instituciones financieras por un importe total de 385 millones de euros. El vencimiento de las citadas pólizas de crédito es a corto plazo, con renovación tácita anual para algunas de ellas, con un límite establecido de renovaciones.

Asimismo, debe tenerse en cuenta que la Entidad, de acuerdo con una política de optimización de sus costes financieros, redujo al máximo en el ejercicio 2018 la apelación al crédito externo, de forma que, aunque tenía autorización para incrementar su endeudamiento suscrito a largo plazo en términos nominales en un importe total de 1.890 millones de euros, solo aumentó dicha deuda en 371,5 millones de euros.

El endeudamiento, tanto con entidades de crédito como por emisión de obligaciones, recoge la deuda contraída por ADIF-Alta Velocidad, fundamentalmente con el Banco Europeo de Inversiones, para financiar las inversiones en inmovilizado material contempladas en el Plan de Actuación Plurianual (PAP) en ejercicios anteriores.

El 13 de noviembre de 2018 se renovó en la Bolsa de Valores irlandesa el folleto informativo del Programa EMTN por importe nominal de 6.000 millones de euros, siendo pasaportado a la CNMV en esa misma fecha.

La conjunción de la evolución de tipos de interés y la diversificación de las fuentes de financiación, ha situado el tipo de interés medio del pasivo de ADIF-Alta Velocidad, contratado a largo plazo, en el 1,88% anual, a 31 de diciembre de 2018, para una vida media de 10,30 años (1,91% anual, a 31 de diciembre de 2017, para una vida media de 11,09 años).

3.6. RATIO DE COBERTURA SEC (SISTEMA EUROPEO DE CUENTAS)

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, incluye una disposición adicional primera en la que se regulan los criterios y procedimientos para asegurar el cumplimiento del principio de la sostenibilidad financiera de la nueva entidad pública empresarial ADIF-Alta Velocidad y en consecuencia de los requisitos exigidos por la normativa reguladora de la contabilidad nacional.

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
ADIF- Alta Velocidad
INFORME DE GESTIÓN
EJERCICIO 2018

En concreto la disposición adicional señala que:

- ADIF-Alta Velocidad, de conformidad con el principio de sostenibilidad financiera, garantizará que la ratio de cobertura de los costes de producción con ingresos por ventas, tal y como aparecen configurados en la normativa reguladora de la contabilidad nacional, permitan su clasificación como unidad pública incluida dentro del sector «Sociedades no Financieras».
- La presupuestación y ejecución de las inversiones se ajustará en el tiempo y en la cuantía de modo que en ningún caso podrán acometerse inversiones que pongan en riesgo la consideración de Adif-Alta Velocidad como sociedad no financiera a efectos de contabilidad nacional.

En aplicación de dicha disposición adicional, se calcula el valor del ratio de cobertura SEC 2010 a 31 de diciembre de 2018, considerando las modificaciones propuestas por la IGAE al respecto:

- Se ha desglosado la información sobre ingresos financieros, distinguiendo entre los que corresponden al rendimiento de inversiones financieras y los que se reconocen por activación de gastos financieros, mostrándose la ratio del 50%, sin netear los ingresos por activación del total de gastos financieros. Para comparar las cifras en términos homogéneos se ha aplicado el mismo criterio a los escenarios en base a los cuales se decidió la segregación.
- No se han considerado dentro de los ingresos por canon de infraestructura, a los efectos del cálculo de la ratio, los importes relativos a la Modalidad A, a la Adición de la Modalidad A y a la Adición de la Modalidad B, al referirse a servicios VCM vinculados con Obligaciones de Servicio Público no aceptados por Eurostat como ingresos de mercado.
- Se ha aplicado un coeficiente de elevación sobre la amortización contable en los términos propuestos por la Intervención para su ajuste a amortización lineal. El valor de dicho coeficiente para 2016 es de 0,80; este valor se ha aplicado de forma provisional a los importes de 2018.

Los valores obtenidos a 31 de diciembre de 2018 son:

Ingresos en Contabilidad Nacional	929.608
Gastos en Contabilidad Nacional	1.655.426
Ratio SEC 2010	56,16%

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
 ADIF- Alta Velocidad
 INFORME DE GESTIÓN
 EJERCICIO 2018

3.7. INVERSIONES REALIZADAS DURANTE EL EJERCICIO

Durante el ejercicio 2018 (comparado con el ejercicio anterior) se han ejecutado las inversiones que se recogen en los cuadros adjuntos, detalladas por naturaleza y por líneas:

NATURALEZA	2018 MILES € (IVA incluido)	2017 MILES € (IVA incluido)
ELECTRIFICACIÓN Y TELECOMUNICACIONES	88.029	69.276
PLATAFORMA	700.106	867.223
SEÑALIZACIÓN E INSTALACIONES DE SEGURIDAD	98.636	95.286
EQUIPAMIENTO Y RESTO DE ACTUACIONES	195.630	164.801
VÍA	174.649	119.095
ESTACIONES Y TERMINALES DE MERCANCÍAS	53.328	30.459
TOTAL	1.310.378	1.346.140

LÍNEAS	2018 MILES € (IVA incluido)	2017 MILES € (IVA incluido)
VANDELLÓS-VALENCIA	32.581	12.546
L.A.V. LEVANTE	83.423	108.280
L.A.V. ALMERIA-MURCIA	21.379	11.968
L.A.V. BOBADILLA-GRANADA	73.241	87.691
VANDELLOS-TARRAGONA	39.091	53.327
PALENCIA-AGUILAR DE CAMPOO	586	
CABCERA NORTE DE CHAMARTIN	857	
L.A.V. ASTURIAS (VARIANTE DE PAJARES)	67.234	89.652
L.A.V. VENTA DE BAÑOS-PALENCIA-LEÓN-ASTURIAS	18.580	30.445
L.A.V. VALLADOLID-BURGOS-VITORIA	48.337	67.096
L.A.V. VITORIA-BILBAO-SAN SEBASTIÁN	68.155	65.916
L.A.V. MADRID-EXTREMADURA	139.286	109.332
L.A.V. GALICIA (OLMEDO-LUBIÁN-ORENSE)	487.652	327.158
L.A.V. ZARAGOZA-PAMPLONA (CASTEJÓN-PAMPLONA)	7.953	481
CONEXIÓN U.I.C CHAMARTÍN-ATOCHA-TORREJÓN	36.329	46.846
EJE ATLÁNTICO (CORUÑA-VIGO)	30.532	64.231
IMPUTABLE AL CONJUNTO DE LA RED	47.488	25.392
INVERSIÓN EN LINEAS EN EXPLOTACION	95.084	233.149
VARIANTE DE OURENSE	1.393	
ESTACIONES Y OTROS ACTIVOS	11.197	12.630
TOTAL	1.310.378	1.346.140

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
ADIF- Alta Velocidad
INFORME DE GESTIÓN
EJERCICIO 2018

3.8. INFORMACIÓN SOBRE LA CONTRATACIÓN REALIZADA

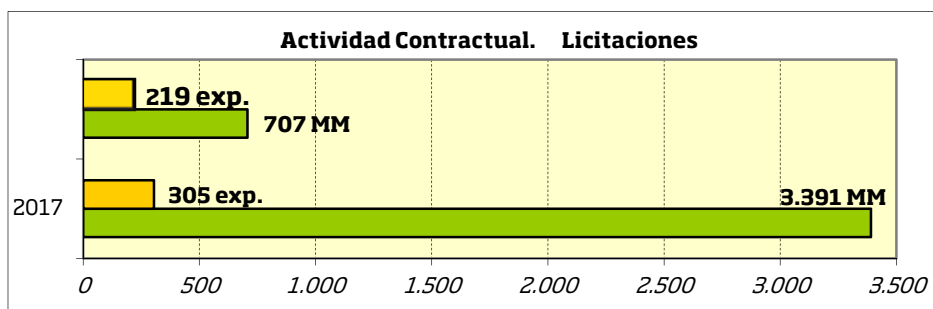
A continuación se incluye información detallada de la actividad de Contratación durante el ejercicio 2018:

CUADRO RESUMEN DE LICITACIONES				
Dirección	Nº Encargos medios Propios	Importe Encargos (Miles de € sin IVA)	Nº Total Licitaciones	Importes (Miles de € sin IVA)
Dir. de Construcción	126	57.338	407	3.017.646
Dir. de Eneqía y Red de Fibra	4	3.068	18	423.965
Dir. de Actuaciones Técnicas	2	535	6	9.601
Resto	2	176	8	565
TOTALES	134	61.117	439	3.451.776

CUADRO RESUMEN DE ADJUDICACIONES				
Dirección	Nº Encargos medios Propios	Importe Encargos (Miles de € sin IVA)	Nº Total Adjudicaciones	Importes (Miles de € sin IVA)
Dir. de Construcción	126	57.106	357	927.559
Dir. de Eneqía y Red de Fibra	4	3.048	37	424.188
Dir. de Actuaciones Técnicas	2	535	9	8.751
Resto	2	176	9	755
TOTALES	134	60.864	412	1.361.253

CUADRO RESUMEN DE LICITACIONES POR PROCEDIMIENTO			
Procedimiento / Criterio	Nº Expedientes	Importes (Miles de € sin IVA)	% Imp
Abierto	196	2.874.110	83,3%
• Oferta más ventajosa (varios criterios)	140	2.605.257	75,5%
• Precio (un criterio)	36	268.853	7,8%
Restringido			
• Oferta más ventajosa (varios criterios)			
• Precio (un criterio)			
Negociado			
• Con Publicidad	2	424.774	12,3%
• Sin Publicidad	49	89.993	2,6%
- Complementarios			
- Vinculación Tecnológica	38	55.870	1,6%
- Otras Causas	11	34.123	1,0%
• Contratos Menores	52	757	0,0%
Pedido a Acuerdo Marco	6	1.026	0,0%
TOTAL LICITACIONES	305	3.390.659	
Encargos a medios propios de la AGE	134	61.117	1,8%
TOTALES	439	3.451.776	100,00%

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
ADIF- Alta Velocidad
INFORME DE GESTIÓN
EJERCICIO 2018



ⁱ El concepto de Desarrollo Sostenible fue acuñado en la Comisión Mundial sobre Medio Ambiente y Desarrollo de la ONU por la primera ministra noruega, Harlem Brundtland en 1987.

ⁱⁱ Los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) de la Agenda 2030 fueron formulados por Naciones Unidas en septiembre del 2015, y representan un referente global para los 193 países que firmamos estos compromisos. Se trata de 17 objetivos que se materializan en 169 metas de carácter integrado.