INFORME DE AUDITORÍA DE CUENTAS ANUALES EMITIDO POR LA INTERVENCIÓN GENERAL DE LA ADMINISTRACIÓN DEL ESTADO (IGAE)

A la Presidenta de la Entidad Pública Empresarial ADIF-Alta Velocidad:

Opinión

La Intervención General de la Administración del Estado, en uso de las competencias que le atribuye el artículo 168 de la Ley General Presupuestaria, ha auditado las cuentas anuales de la Entidad Pública Empresarial ADIF-Alta Velocidad (en adelante, ADIF Alta Velocidad o la Entidad) que comprenden el balance a 31 de diciembre de 2019, 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 terminado en dicha fecha.

En nuestra opinión, las cuentas anuales adjuntas expresan en todos sus aspectos significativos la imagen fiel del patrimonio y de la situación financiera de ADIF Alta Velocidad a 31 de diciembre de 2019, así como de sus resultados y flujos de efectivo correspondientes al ejercicio terminado en dicha fecha, de conformidad con el marco normativo de información financiera que resulta de aplicación (que se identifican en la nota 2.a de la memoria) y, en particular, con los principios y criterios contables contenidos en el mismo.

Fundamento de la opinión

Hemos llevado a cabo nuestra auditoría de conformidad con la normativa reguladora de la actividad de auditoría de cuentas vigente para el Sector Público en España. Nuestras responsabilidades de acuerdo con dichas normas se describen más adelante en la sección *Responsabilidades del auditor en relación con la auditoría de las cuentas anuales* de nuestro informe.

Somos independientes de la Entidad de conformidad con los requerimientos de ética, incluidos los de independencia, que son aplicables a nuestra auditoría de las cuentas anuales para el Sector Público en España según lo exigido por la normativa reguladora de la actividad de auditoría de cuentas anuales de dicho Sector Público.

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

Cuestiones clave de la auditoría

Las cuestiones clave de la auditoría son aquellas cuestiones que, según nuestro juicio profesional, han sido de la mayor significatividad en nuestra auditoría de las cuentas anuales del periodo actual. Estas cuestiones han sido tratadas en el contexto de nuestra auditoría de las cuentas anuales en su conjunto, y en la formación de nuestra opinión sobre éstas, y no expresamos una opinión por separado sobre esas cuestiones.

Inmovilizado Material

Descripción

Tal y como se detalla en el Anexo I de la memoria adjunta, a 31 de diciembre de 2019, la Entidad tiene registrado en el epígrafe "Inmovilizado Material" del activo no corriente del balance un saldo por valor neto contable de 45.653.515 miles de euros, que se corresponde, principalmente, con instalaciones y vías ferroviarias, y representa más del 96% del activo total de la Entidad.

La Entidad utiliza como criterio general contable para su valoración el precio de adquisición o coste de producción, incluyendo materiales, mano de obra directa, activación de gastos financieros y otros gastos incurridos, siendo posteriormente amortizados en función de los años de vida útil estimada. En aplicación de la Orden EHA/733/2010 de 25 de marzo, la Entidad ha

La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_D2HE7XHMRNGI5PBAC9CQBZENQZU9 en https://www.pap.hacienda.gob.es

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 se corresponden con 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. Los desgloses que recogen los aspectos fundamentales relacionados con la valoración del Inmovilizado Material, así como los movimientos de dicho epígrafe, se encuentran en la Notas 3.b), 4 y Anexo I de la memoria adjunta.

Hemos considerado este asunto como una cuestión clave de nuestra auditoría por la significatividad de los importes.

Nuestra Respuesta

Nuestros procedimientos de auditoría han incluido, entre otros:

- Entendimiento de los procedimientos establecidos por la Entidad para el reconocimiento de las inversiones realizadas y de las bajas registradas, así como el criterio de amortización del inmovilizado.
- Para una muestra de proyectos en curso, hemos analizado la documentación soporte relativa a las principales activaciones de costes realizadas, evaluando su adecuado registro contable.
- Análisis de una muestra de proyectos traspasados de obra en curso a obra terminada durante el ejercicio, comprobando la razonabilidad de dicho traspaso.
- Revisión de una muestra de bajas registradas por la Entidad durante el ejercicio.
- Recalculo de la dotación a la amortización del ejercicio, según los coeficientes aplicados por la Entidad.
- Revisión de los desgloses incluidos en la memoria en relación con esta cuestión de conformidad con el marco normativo de información financiera aplicable.

Provisiones por riesgos y gastos derivadas de las sociedades de integración del ferrocarril en las que la Entidad participa.

Descripción

Tal y como se detalla en las Notas 10.b.3) y 23 de la memoria adjunta, a 31 de diciembre de 2019, la Entidad tiene registrado, en el epígrafe "Provisiones a largo plazo" del pasivo no corriente del balance, un saldo por importe de 127.262 miles de euros, que se corresponde con la mejor estimación disponible, a dicha fecha, de las obligaciones asumidas, no provisionadas en otras partidas de las cuentas anuales, por la participación en diversas sociedades de integración.

Tal y como se indica en la Nota 3.i) de la memora adjunta, para la cuantificación de las citadas obligaciones, la Entidad considera 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 Alta Velocidad. 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

La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_D2HE7XHMRNGI5PBAC9CQBZENQZU9 en https://www.pap.hacienda.gob.es

diferencia entre el valor presente del referido déficit y el coste estimado de las infraestructuras que deberá recibir la Entidad (véase Nota 3.b).

Hemos considerado este asunto como una cuestión clave de nuestra auditoría, dado que dichas estimaciones requieren un juicio significativo por parte de la Dirección de la Entidad.

Nuestra Respuesta

Nuestros procedimientos de auditoría han incluido, entre otros:

- Entendimiento de los procedimientos establecidos por la Entidad para el reconocimiento de las provisiones por riesgos y gastos derivadas de las sociedades de integración del Ferrocarril en las que la Entidad participa.
- Para una muestra relevante de las provisiones de riesgos y gastos registradas por la Entidad por este concepto, obtención y análisis de los planes de negocio de las sociedades de integración, evaluando la razonabilidad de la metodología utilizada y revisando las principales variables de los mismos.
- Para las principales provisiones registradas por este concepto, hemos evaluado los criterios y cálculos llevados a cabo por la Entidad para determinar el valor registrado de estas provisiones.
- Revisión de los desgloses incluidos en la memoria en relación con esta cuestión de conformidad con el marco normativo de información financiera aplicable.

Otras cuestiones: participación de auditores privados

La sociedad de auditoría PKF Attest Servicios Empresariales S.L., 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 primero. 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 fecha 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 S.L.

Otra información: Informe de gestión e informe sobre el cumplimiento de las obligaciones de carácter económico-financiero que asumen las entidades del sector público estatal sometidas al Plan General de Contabilidad de la empresa española y sus adaptaciones como consecuencia de su pertenencia al sector público

La otra información comprende el informe de gestión del ejercicio 2019 y el informe sobre el cumplimiento de las obligaciones de carácter económico-financiero que asume dicha entidad como consecuencia de su pertenencia al Sector Público a que hace referencia el artículo 129.3 de la Ley General Presupuestaria, cuya formulación es responsabilidad la Presidenta de la Entidad, y no forman parte integrante de las cuentas anuales.

Nuestra opinión de auditoría sobre las cuentas anuales no cubre la otra información. Nuestra responsabilidad sobre la otra información, de conformidad con lo exigido por la normativa reguladora de la actividad de auditoría de cuentas, consiste en evaluar e informar sobre la concordancia de la otra información con las cuentas anuales, a partir del conocimiento de la entidad obtenido en la realización de la auditoría de las citadas cuentas y sin incluir información distinta de la obtenida como evidencia durante la misma. Asimismo, nuestra responsabilidad con respecto a la otra información consiste en evaluar e informar de si su contenido y presentación son conformes a la normativa que resulta de aplicación. Si, basándonos en el trabajo que hemos realizado, concluimos que existen incorrecciones materiales, estamos obligados a informar de ello.

La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_D2HE7XHMRNGI5PBAC9CQBZENQZU9 en https://www.pap.hacienda.gob.es

Sobre la base del trabajo realizado, según lo descrito en el párrafo anterior, no tenemos nada que informar respecto a la otra información. La información que contiene concuerda con la de las cuentas anuales del ejercicio 2019 y su contenido y presentación son conformes a la normativa que resulta de aplicación.

Responsabilidad de la Presidenta en la auditoría en relación con las cuentas anuales

La Presidenta es responsable de formular las cuentas anuales adjuntas, de forma que expresen la imagen fiel del patrimonio, de la situación financiera y de los resultados de la Entidad, de conformidad con el marco normativo de información financiera aplicable a la entidad en España, y del control interno que consideren necesario para permitir la preparación de cuentas anuales libres de incorrección material, debida a fraude o error.

En la preparación de las cuentas anuales, la Presidenta es responsable de la valoración de la capacidad de la entidad para continuar como empresa en funcionamiento, revelando, según corresponda, las cuestiones relacionadas con la empresa en funcionamiento y utilizando el principio contable de empresa en funcionamiento excepto si la Presidenta tiene la intención o la obligación legal de liquidar la entidad o de cesar sus operaciones o bien no exista otra alternativa realista.

Responsabilidades del auditor en relación con la auditoría de las cuentas anuales

Nuestros objetivos son obtener una seguridad razonable de que las cuentas anuales en su conjunto están libres de incorrección material, debido a fraude o error, y emitir un informe de auditoría que contiene nuestra opinión.

Seguridad razonable es un alto grado de seguridad, pero no garantiza que una auditoría realizada de conformidad con la normativa reguladora de la actividad de auditoría de cuentas para el Sector Público vigente en España siempre detecte una incorrección material cuando existe. Las incorrecciones pueden deberse a fraude o error y se consideran materiales si, individualmente o de forma agregada, puede preverse razonablemente que influyan en las decisiones económicas que los usuarios toman basándose en las cuentas anuales.

Como parte de una auditoría de conformidad con la normativa reguladora de la actividad de auditoría de cuentas vigente para el Sector Público en España, aplicamos nuestro juicio profesional y mantenemos una actitud de escepticismo profesional durante toda la auditoría.

También:

- Identificamos y valoramos los riesgos de incorrección material de las cuentas anuales, debida a fraude o error, diseñamos y aplicamos procedimientos de auditoría para responder a dichos riesgos y obtenemos evidencia de auditoría suficiente y adecuada para proporcionar una base para nuestra opinión. El riesgo de no detectar una incorrección material debida a fraude o error es más elevado que en el caso de una incorrección material debida a error, ya que el fraude puede implicar colusión, falsificación, omisiones deliberadas, manifestaciones intencionadamente erróneas, o la elusión del control interno.

- Obtenemos conocimiento del control interno relevante para la auditoría con el fin de diseñar 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 Sociedad.

- Evaluamos si las políticas contables aplicadas son adecuadas y la razonabilidad de las estimaciones contables y la correspondiente información revelada por la Presidenta.

- Concluimos sobre si es adecuado la utilización, por la Presidenta, del principio contable de empresa en funcionamiento y, basándonos en la evidencia de auditoría obtenida,

La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_D2HE7XHMRNGI5PBAC9CQBZENQZU9 en https://www.pap.hacienda.gob.es

concluimos sobre si existe o no una incertidumbre material relacionada con hechos o con condiciones que pueden generar dudas significativas sobre la capacidad de la entidad para continuar como empresa en funcionamiento. Si concluimos que existe una incertidumbre material, se requiere que llamemos la atención en nuestro informe de auditoría sobre la correspondiente información revelada en las cuentas anuales o, si dichas revelaciones no son adecuadas, que expresemos una opinión modificada. Nuestras conclusiones se basan en la evidencia de auditoría obtenida hasta la fecha de nuestro informe de auditoría. Sin embargo, los hechos o condiciones futuros pueden ser la causa de que la entidad deje de ser una empresa en funcionamiento.

- Evaluamos la presentación global, la estructura y el contenido de las cuentas anuales, incluida la información revelada, y si las cuentas anuales representan las transacciones y hechos subyacente

Nos comunicamos con la Presidenta en relación con, entre otras cuestiones, el alcance y el momento de realización de la auditoría planificados y los hallazgos significativos de la auditoría, así como cualquier deficiencia significativa del control interno que identificamos en el transcurso de la auditoría.

Entre las cuestiones que han sido objeto de comunicación a la Presidenta de la entidad, determinamos las que han sido de la mayor significatividad en la auditoría de las cuentas anuales del periodo actual y que son, en consecuencia, las cuestiones clave de la auditoría.

Firmado electrónicamente por Antonio Merino Díaz

Interventor Delegado en ADIF Alta Velocidad

La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_D2HE7XHMRNGI5PBAC9CQBZENQZU9 en https://www.pap.hacienda.gob.es

Entidad Pública Empresarial ADIF-Alta Velocidad

31 de diciembre de 2019

La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_DXCIM2YF7UETOLOS49CP5KSVBGDR en https://www.pap.hacienda.gob.es

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
ADIF – Alta Velocidad

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 10
1.b) Encomiendas de gestión entre ADIF y ADIF-Alta Velocidad 12
1.c) Otras disposiciones 17
1.d) Cánones y tasas 19
(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 23
(3) Normas de Registro y Valoración 23
3.a) Inmovilizaciones intangibles 23
3.b) Inmovilizaciones materiales 24
3.c) Inversiones inmobiliarias 31
3.d) Activos financieros 31
3.e) Pasivos financieros 33
3.f) Efectivo y otros activos líquidos equivalentes 34
3.g) Subvenciones, donaciones y legados recibidos 34
3.h) Pasivo por retribuciones a largo plazo al personal 35
3.i) Provisiones 36
3.j) Clasificación de los activos y pasivos entre corrientes y no corrientes 37
3.k) Saldos y transacciones en moneda extranjera 37
3.l) Impuesto sobre beneficios 37
3.m) Contabilización de ingresos y gastos 38
3.n) Transacciones con partes vinculadas 38
3.ñ) Arrendamientos 38

La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_DXCIM2YF7UETOLOS49CP5KSVBGDR en https://www.pap.hacienda.gob.es

INDICE

(4) Inmovilizaciones Materiales, Intangibles e Inversiones Inmobiliarias 38

4.a) Inmovilizado material en explotación 43

4.b) Obras en curso 44

4.c) Gastos financieros capitalizados 46

4.d) Bienes totalmente amortizados 47

4.e) Subvenciones oficiales recibidas 47

4.f) Inmovilizado intangible 47

4.g) Deterioro de valor del inmovilizado material, intangible e inversiones inmobiliarias 50

4.h) Inversiones inmobiliarias 50

4.i) Compromisos de venta (terrenos asociados al Complejo ferroviario de la Estación de Chamartín – Fuencarral, en Madrid) 50

(5) Inversiones en Empresas del Grupo y Asociadas 53

5.a) Instrumentos de patrimonio en empresas del grupo y asociadas a largo plazo 53

5.b) Créditos a largo plazo a empresas del grupo y asociadas 55

5.c) Inversiones financieras en empresas del grupo y asociadas a corto plazo 57

(6) Otros Activos Financieros 59

6.a) Inversiones financieras 60

6.b) Deudores comerciales y otras cuentas a cobrar 60

(7) Efectivo y Otros Activos Líquidos Equivalentes 62

(8) Fondos Propios 63

8.a) Aportación patrimonial 63

8.b) Reservas 63

8.c) Aplicación del resultado del ejercicio 64

8.d) Ajustes por cambio de valor 64

(9) Subvenciones, donaciones y legados 64

9.a) Fondos de Cohesión 65

9.b) Fondo Europeo de Desarrollo Regional (FEDER) 66

9.c) Ayudas financieras comunitarias a proyectos de interés común en el ámbito de las redes transeuropeas de transporte (RTE) 67

(10) Provisiones para Riesgos y Gastos 68

La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_DXCIM2YF7UETOLOS49CP5KSVBGDR en https://www.pap.hacienda.gob.es

INDICE

10.a) Provisiones para riesgos y gastos con el personal 69
10.b) Otras Provisiones para riesgos y gastos 70
(11) Pasivos Financieros 72
11.a) Deudas con entidades de crédito y obligaciones y otros valores negociables 73
11.b) Otros pasivos financieros 76
11.c) Deudas con empresas del grupo y asociadas 77
11.d) Acreedores comerciales y otras cuentas a pagar 78
(12) Situación Fiscal 79
12.a) Administraciones públicas deudoras 80
12.b) Administraciones públicas acreedoras 81
12.c) Impuesto sobre beneficios 82
12.d) Impuesto sobre el valor añadido 86
12.e) Ejercicios abiertos a inspección 86
(13) Importe Neto de la Cifra de Negocios 86
13.a) Ingresos por liquidación de cánones ferroviarios 87
13.b) Ingresos por tasa de seguridad en el transporte ferroviario 88
(14) Otros Ingresos de Explotación 88
(15) Gastos de Personal 90
(16) Otros Gastos de Explotación 91
(17) Imputación de Subvenciones de Inmovilizado y Otros 92
(18) Gastos Financieros 93
(19) Ingresos Financieros 93
(20) Información Medioambiental 93
(21) Información sobre los Miembros del Consejo de Administración y la Alta Dirección 94
(22) Gestión de Riesgos Financieros 94
22.a) Riesgo de crédito 95
22.b) Riesgo de tipos de interés 95
22.c) Riesgo de liquidez 95
(23) Compromisos y contingencias 96
(24) Hechos posteriores 97
Anexo I
Anexo II

La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_DXCIM2YF7UETOLOS49CP5KSVBGDR en https://www.pap.hacienda.gob.es

Estados Financieros

31 de diciembre de 2019

La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_DXCIM2YF7UETOLOS49CP5KSVBGDR en https://www.pap.hacienda.gob.es

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
ADIF – Alta Velocidad

Balance de situación
Balances a 31 de diciembre de 2019 y 31 de diciembre de 2018

Expresado en Miles de Euros

ACTIVO	NOTA	31/12/2019	31/12/2018
Inmovilizado intangible	4	54.747	55.427
Inmovilizado material	4	45.653.515	44.743.427
Terrenos y construcciones		3.829.436	3.767.779
Instalaciones técnicas, maquinaria, utillaje, mobiliario, y otro inmovilizado material		27.382.415	26.433.880
Inmovilizado en curso y anticipos	4	14.441.664	14.541.768
Inversiones inmobiliarias	4	196.415	191.671
Inversiones en empresas del grupo y asociadas a largo plazo	5	488.144	470.753
Instrumentos de patrimonio		8.443	8.388
Créditos a empresas		479.701	462.365
Inversiones financieras a largo plazo		78.324	45.524
Instrumentos de patrimonio	6	1.739	2.166
Administraciones Públicas	12	75.712	42.485
Otros activos financieros	6	873	873
Activos por impuestos diferidos	11 y 12	1.074	1.357
Deudores Comerciales no corrientes	6	455	540
Total activos no corrientes		**46.472.674**	**45.508.699**
Deudores comerciales y otras cuentas a cobrar		272.682	321.373
Clientes por ventas y prestaciones de servicios	6	124.350	100.888
Deudores, empresas del grupo y asociadas	6	568	596
Deudores varios	6	110.127	131.558
Personal	6	29	12
Activos por impuesto corriente	12	33	27
Otros créditos con las Administraciones Públicas	12	37.575	88.292
Inversiones en empresas del grupo y asociadas a corto plazo	5	65.309	26.254
Créditos a empresas		65.309	26.254
Inversiones financieras a corto plazo	6	136	14
Efectivo y otros activos líquidos equivalentes	7	366.221	150.325
Tesorería		366.221	150.325
Total activos corrientes		**704.348**	**497.966**
TOTAL ACTIVO		**47.177.022**	**46.006.665**

La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_DXCIM2YF7UETOLOS49CP5KSVBGDR en https://www.pap.hacienda.gob.es

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
ADIF – Alta Velocidad

Balance de situación
Balances a 31 de diciembre de 2019 y 31 de diciembre de 2018

Expresado en Miles de Euros

PATRIMONIO NETO Y PASIVO	NOTA	31/12/2019	31/12/2018
Fondos propios	8	14.043.735	13.920.213
Aportaciones patrimoniales		15.306.262	14.994.688
Reservas		29.521	38.331
Resultado de ejercicios anteriores		(1.112.806)	(889.396)
Resultado del ejercicio		(179.242)	(223.410)
Ajustes por cambio de valor	11	(3.222)	(4.072)
Subvenciones, donaciones y legados recibidos	9	10.821.491	10.619.017
Total patrimonio neto		**24.862.004**	**24.535.158**
Provisiones a largo plazo	10	812.635	817.381
Retribuciones a largo plazo al personal		985	785
Otras provisiones		811.650	816.596
Deudas a largo plazo	11	16.030.305	15.240.618
Obligaciones y otros valores negociables		4.982.186	4.383.814
Deudas con entidades de crédito		10.513.279	10.536.584
Derivados		4.295	5.429
Otros pasivos financieros		530.545	314.791
Deudas con empresas de grupo y asociadas a largo plazo	11	53.911	53.911
Pasivos por impuesto diferido	12	3.607.163	3.539.673
Periodificaciones a largo plazo	14	462.888	488.021
Total pasivos no corrientes		**20.966.902**	**20.139.604**
Provisiones a corto plazo	10	76.231	106.113
Obligaciones por prestaciones a corto plazo al personal		613	522
Otras provisiones		75.618	105.591
Deudas a corto plazo	11	938.480	1.013.929
Obligaciones y otros valores negociables		55.397	51.852
Deudas con entidades de crédito		663.748	615.840
Derivados		61	63
Otros pasivos financieros		219.274	346.174
Deudas a corto plazo de empresas del grupo y asociadas	11	84.378	15.394
Acreedores comerciales y otras cuentas a pagar		222.297	168.158
Proveedores y acreedores varios	11	220.937	166.613
Proveedores, empresas del grupo y asociadas	11	506	731
Personal	11	264	258
Pasivos por impuestos corrientes		(23)	(23)
Otras deudas con Administraciones Públicas	12	613	579
Periodificaciones a corto plazo	14	26.730	28.309
Total pasivos corrientes		**1.348.116**	**1.331.903**
TOTAL PATRIMONIO NETO Y PASIVO		**47.177.022**	**46.006.665**

La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_DXCIM2YF7UETOLOS49CP5KSVBGDR en https://www.pap.hacienda.gob.es

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
ADIF – Alta Velocidad

Cuenta de Pérdidas y Ganancias
31 de diciembre de 2019 y 2018

Expresado en Miles de Euros

	NOTA	31/12/2019	31/12/2018
Importe neto de la cifra de negocios	13	610.980	572.123
Trabajos realizados por la empresa para su activo		10.184	8.825
Otros ingresos de explotación	14	436.241	411.894
Gastos de personal	15	(15.817)	(14.108)
Otros gastos de explotación	16	(765.454)	(682.036)
Servicios exteriores		(761.029)	(676.008)
Tributos		(3.991)	(3.900)
Pérdidas, deterioro y variación de provisiones por operaciones comerciales		(434)	(2.128)
Amortizaciones		(354.907)	(344.554)
Imputación de subvenciones de inmovilizado no financiero y otras	17	106.814	107.334
Excesos de provisiones		4.515	1.226
Deterioro y resultado por enajenaciones del inmovilizado		(4.360)	(11.592)
Resultado de explotación		**28.196**	**49.112**
Ingresos financieros	19	125.697	116.464
De participaciones en instrumentos de patrimonio		1.656	1.071
De valores negociables y otros instrumentos financieros		6.356	7.572
Gastos financieros capitalizados	19 y 4	113.910	104.022
Otros		3.775	3.799
Gastos financieros	18	(329.817)	(358.611)
Por deudas con terceros		(329.805)	(358.600)
Por actualización de provisiones		(12)	(11)
Variación del valor razonable de instrumentos financieros		(3.077)	(3.866)
Deterioro y resultado por enajenaciones de instrumentos financieros	10.b.1	(241)	(26.509)
Resultado financiero		**(207.438)**	**(272.522)**
Resultado antes de impuesto sobre beneficios		**(179.242)**	**(223.410)**
Impuesto sobre beneficios	12.c	-	-
Resultado del ejercicio		**(179.242)**	**(223.410)**

La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_DXCIM2YF7UETOLOS49CP5KSVBGDR en https://www.pap.hacienda.gob.es

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
ADIF – Alta Velocidad

Estados de Cambios en el Patrimonio Neto
31 de diciembre de 2019

A) Estado de Ingresos y Gastos Reconocidos Correspondiente al ejercicio anual terminado a 31 de diciembre de 2019

Expresado en Miles de Euros

	NOTA	31/12/2019	31/12/2018
Resultado del ejercicio		**(179.242)**	**(223.410)**
Ingresos y gastos imputados directamente al patrimonio neto			
Subvenciones, donaciones y legados	9	376.778	209.025
Por cobertura flujos de efectivo	11	1.133	661
Por ganancias y pérdidas actuariales y otros ajustes		(8.810)	(806)
Efecto impositivo subvenciones de capital devengadas	9 y 12	(94.194)	(52.257)
Efecto impositivo cambio valor SWAP	11	(283)	(166)
Total ingresos y gastos imputados directamente al patrimonio neto		**274.624**	**156.457**
Transferencias a la cuenta de pérdidas y ganancias			
Subvenciones, donaciones y legados	17	(106.814)	(107.334)
Efecto impositivo Subvenciones	12	26.704	26.834
Total transferencias a la cuenta de pérdidas y ganancias		**(80.110)**	**(80.500)**
Total de ingresos y gastos reconocidos		**15.272**	**(147.453)**

La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_DXCIM2YF7UETOLOS49CP5KSVBGDR en https://www.pap.hacienda.gob.es

La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_DXCIM2YF7UETOLOS49CP5KSVBGDR en https://www.pap.hacienda.gob.es

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
ADIF – Alta Velocidad

Estados de Cambios en el Patrimonio Neto
Correspondiente al ejercicio anual terminado en 31 de diciembre de 2019

B) Estado Total de Cambios en el Patrimonio Neto correspondiente al ejercicio anual terminado el 31 de diciembre de 2019

Expresado en miles de Euros

	Aportaciones patrimoniales (nota 8 a)	Reservas	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 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 (nota 8.c)	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**
Total Ingresos y gastos reconocidos	-	(8.810)		(179.242)	202.474	850	15.272
Operaciones con socios o propietarios	-	-	-	-	-	-	-
Aumentos de aportaciones patrimoniales	311.574	-	-	-	-	-	311.574
Otras variaciones de patrimonio neto	-	-	(223.410)	223.410	-	-	-
Saldos al 31 de diciembre de 2019	**15.306.262**	**29.521**	**(1.112.806)**	**(179.242)**	**10.821.491**	**(3.222)**	**24.862.004**

Estados de Flujos de Efectivo Correspondiente al ejercicio anual terminado el 31 de diciembre de 2019

Expresado en miles de Euros

	31/12/2019	31/12/2018
Flujos de efectivo de las actividades de explotación		
Resultado del ejercicio antes de impuestos	(179.242)	(223.410)
Ajustes del resultado:	448.737	514.039
Amortización del inmovilizado (+)	354.907	344.554
Correcciones valorativas por deterioro (+/-)	675	36.293
Variación de provisiones (+/-)	(1.404)	(598)
Imputación de subvenciones (-)	(106.814)	(107.334)
Resultados por enajenaciones del inmovilizado (+/-)	4.360	3.936
Ingresos financieros (-)	(125.697)	(116.464)
Gastos financieros (+)	329.817	358.611
Variación del valor razonable en instrumentos financieros(+/-)	3.077	3.866
Otros ingresos y gastos (-/+)	(10.184)	(8.825)
Cambios en el capital corriente	(64.128)	(85.519)
Deudores comerciales y otras cuentas a cobrar (+/-)	(25.264)	35.926
Acreedores comerciales y otras cuentas a pagar (+/-)	32.163	(8.508)
Otros pasivos corrientes (+/-)	(22.452)	(21.298)
Otros activos y pasivos no corrientes (+/-)	(48.575)	(91.639)
Otros flujos de efectivo de las actividades de explotación	(308.347)	(324.899)
Pagos de intereses (-)	(295.289)	(291.989)
Cobros de dividendos (+)	1.656	1.070
Cobros de intereses (+)	38	139
Pagos (cobros) por impuestos de beneficios (-/+)	-	368
Otros pagos (cobros) (-/+)	(14.752)	(34.487)
Flujos de efectivo de las actividades de explotación	**(102.980)**	**(119.789)**

La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_DXCIM2YF7UETOLOS49CP5KSVBGDR en https://www.pap.hacienda.gob.es

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
ADIF – Alta Velocidad

Estados de Flujos de Efectivo Correspondiente al ejercicio anual terminado el 31 de diciembre de 2019

	31/12/2019	31/12/2018
Flujos de efectivo de las actividades de inversión		
Pagos por inversiones (-)	(948.298)	(878.593)
Empresas del grupo y asociadas	(82.675)	(64.874)
Inmovilizado material, intangible e inversiones inmobiliarias	(865.623)	(813.719)
Otros Activos financieros		-
Cobros por desinversiones (+)	195	-
Empresas del grupo y asociadas	195	-
Flujos de efectivo de las actividades de inversión	**(948.103)**	**(878.593)**
Flujos de efectivo de las actividades de financiación		
Cobros y pagos por instrumentos de patrimonio	414.918	428.194
Emisión de instrumentos de patrimonio	311.574	311.574
Subvenciones, donaciones y legados recibidos	103.344	116.620
Unión Europea	103.169	115.970
Otros	175	650
Cobros y pagos por instrumentos de pasivo financiero	852.061	453.283
Emisión	1.376.503	949.246
Obligaciones y otros valores negociables	600.000	600.000
Deudas con entidades de crédito (+)	545.000	240.000
Otras deudas (+)	231.503	109.246
Unión Europea	228.382	104.035
Otros	3.121	5.211
Devolución y amortización de	(524.442)	(495.963)
Deudas con entidades de crédito (-)	(518.041)	(468.453)
Otras deudas (-)	(6.401)	(27.510)
Flujos de efectivo de las actividades de financiación	**1.266.979**	**881.477**
Aumento neto del efectivo o equivalentes	**215.896**	**(116.905)**
Efectivo o equivalentes al comienzo del ejercicio	150.325	267.230
Efectivo o equivalentes al 31 de diciembre de cada ejercicio	366.221	150.325

La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_DXCIM2YF7UETOLOS49CP5KSVBGDR en https://www.pap.hacienda.gob.es

Memoria de las Cuentas Anuales

31 de diciembre de 2019

La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_DXCIM2YF7UETOLOS49CP5KSVBGDR en https://www.pap.hacienda.gob.es

(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.

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 autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_DXCIM2YF7UETOLOS49CP5KSVBGDR en https://www.pap.hacienda.gob.es

- 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, hoy Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana.

- 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.

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, hoy Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana.

La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_DXCIM2YF7UETOLOS49CP5KSVBGDR en https://www.pap.hacienda.gob.es

- 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, actualmente Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, 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 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.

La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_DXCIM2YF7UETOLOS49CP5KSVBGDR en https://www.pap.hacienda.gob.es

- 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.

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 23.5 de la Ley del Sector Ferroviario, también la gestión de los sistemas de control, circulación y seguridad.

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 fueron redactadas:

La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_DXCIM2YF7UETOLOS49CP5KSVBGDR en https://www.pap.hacienda.gob.es

- Adendas al Convenio de encomienda de gestión suscrito por el Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (ADIF) y ADIF-AV, por la que se encomienda a ADIF:

  - la prestación de servicios de prevención de riesgos laborales, seguridad y salud en el trabajo.

  - la prestación de servicios de seguridad en la circulación.

  - la prestación de servicios de adjudicación de la capacidad y gestión del tráfico, así como de todos sus servicios asociados.

  - la prestación de servicios de mantenimiento de la red de fibra óptica, instalaciones de operadores, derechos de paso y regulación de derechos de uso por parte de ADIF.

  - la prestación de servicios de ingeniería e innovación a ADIF-AV.

  - la prestación de servicios de telecomunicaciones de voz y datos.

  - la prestación de servicios informáticos.

  - la prestación de servicios integrales de comunicación.

  - la prestación de servicios de recursos humanos.

  - la gestión integral del patrimonio inmobiliario titularidad de la Entidad pública empresarial ADIF-AV.

  - la gestión integral de la protección y seguridad.

  - la gestión integral del mantenimiento de las líneas en explotación de titularidad de ADIF-AV.

  - la prestación de servicios de suministro de gasóleo bonificado.

  - 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 autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_DXCIM2YF7UETOLOS49CP5KSVBGDR en https://www.pap.hacienda.gob.es

- 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).

Dado el tiempo transcurrido desde la adopción de los Acuerdos de encomienda de gestión aprobados por los Consejos de Administración de ADIF y de ADIF AV, así como desde la firma del citado Convenio de 31 de enero de 2014, y las Adendas suscritas en desarrollo del mismo, ambas entidades han considerado oportuno y necesario que se actualicen las actividades encomendadas hasta la fecha, así como encomendar la realización de nuevas actividades técnicas y materiales, por resultar necesarias para el desarrollo de las funciones y el cumplimiento de los objetivos de ADIF y de ADIF AV.

Mediante Acuerdo del Consejo de Administración de la entidad pública empresarial Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (ADIF) de 26 de junio de 2019**,** se acordó aprobar y autorizar la suscripción del Convenio de encomienda de gestión entre la entidad pública empresarial Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (ADIF) y la entidad pública empresarial ADIF-AV por la que se encomienda, a la E.P.E. ADIF-AV la ejecución de actividades de carácter material o técnico.

Asimismo, a través de dicho Acuerdo del Consejo de Administración, se deja sin efecto el Acuerdo del Consejo de Administración de 31 de enero de 2014, por el que se acuerda ratificar la Resolución del Presidente de la entidad pública empresarial Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (ADIF) de 31 de diciembre de 2013, por el que se acuerda encomendar la realización de determinadas tareas a la entidad pública empresarial Administrador de Infraestructuras Ferroviarias ADIF-Alta Velocidad y que fue publicado en el BOE n.º 52 de 1 de marzo de 2014.

En ejecución del Acuerdo del Consejo de Administración de ADIF de 26 de junio de 2019 y habiendo sido suscrito el 9 de julio de 2019 el Convenio de encomienda de gestión entre ADIF y ADIF-AV por la que se encomienda a la E.P.E. ADIF-AV la ejecución de actividades de carácter material o técnico, procede en cumplimiento de lo establecido en el apartado 3.a) del articulo 11 de la Ley 40/2015, de 1 de octubre, de Régimen Jurídico del Sector Público, sobre la formalización de encomiendas de gestión, se publica en el BOE de 8 de agosto de 2019.

Las actividades de carácter material o técnico más relevantes suscritas en este Convenio son:

- gestión integral medioambiental

- recepciones, ensayos, de laboratorios de control de calidad de materiales, auditorías y seguimiento de la calidad y de la documentación final de obra, pruebas de carga e inspecciones de edificios y tramitación de expedientes de gasto,

- tramitación de expedientes de expropiación forzosa en los que ADIF ostente la condición de beneficiaria,

La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_DXCIM2YF7UETOLOS49CP5KSVBGDR en https://www.pap.hacienda.gob.es

- redacción de los informes de supervisión de proyectos de líneas convencionales,

- suministro de energía de Uso Distinto de Tracción-UDT

De acuerdo con lo previsto en la cláusula XVII del Convenio de 9 de julio de 2019, el Convenio de Encomienda de Gestión y sus anexos podrán ser modificados por mutuo acuerdo entre las partes, a través de la suscripción de la correspondiente adenda al mismo.

En virtud de lo cual, la primera adenda al Convenio de encomienda de gestión entre ADIF y ADIF-AV, se publica en el BOE del 20 de diciembre de 2019, para la realización de las actividades de carácter material o técnico en materia de telecomunicaciones.

De la misma manera, la segunda adenda al Convenio de encomienda de gestión entre ADIF y ADIF-AV, se publica en el BOE del 12 de febrero de 2020, para la realización de las actividades de carácter material o técnico en materia de planificación funcional y en el ámbito de las comisiones técnicas y de trabajo en las agrupaciones europeas de interés económico internacional.

Mediante el Acuerdo del Consejo de Administración de la Entidad Pública Empresarial ADIF AV de 20 de diciembre de 2019, se acordó aprobar y autorizar la suscripción del Convenio de Encomienda de Gestión entre la Entidad Pública Empresarial ADIF AV y la Entidad Pública Empresarial ADIF, por la que se encomienda a la E.P.E. ADIF la ejecución de actividades de carácter material o técnico.

Asimismo, se deja sin efecto el "Acuerdo del Consejo de Administración de ADIF-AV de 17 de enero de 2014" publicado en el BOE de 11 de febrero de 2014, así como el "Acuerdo del Consejo de Administración de ADIF AV de 28 de marzo de 2014", publicado en el BOE de 26 de abril de 2014 por el que se acuerda encomendar la realización de determinadas tareas a la entidad pública empresarial ADIF.

En ejecución del Acuerdo del Consejo de Administración de la Entidad Pública Empresarial ADIF AV de 20 de diciembre de 2019 y habiendo sido suscrito el 20 de diciembre de 2019 el Convenio de encomienda de gestión entre ADIF AV y ADIF, por la que se encomienda a ADIF la ejecución de actividades de carácter material o técnico, se publica en el BOE de 10 de febrero de 2020.

Las actividades de carácter material o técnico suscritas en este Convenio son:

- Gestión Integral de mantenimiento de las líneas de explotación titularidad de ADIF-AV

- Gestión integral de las estaciones asignadas a ADIF-Alta Velocidad.

- Seguridad en la circulación

- Servicios TIC Sistemas y Tecnologías de la Información y Comunicación.

- Telecomunicaciones, voz y datos

- Gestión integral de la protección y seguridad

- Gestión integral de riesgos de ADIF AV

La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_DXCIM2YF7UETOLOS49CP5KSVBGDR en https://www.pap.hacienda.gob.es

- Diseño, implantación y seguimiento de la estrategia y política de sostenibilidad ambiental
- Gestión integral de la marca
- Direccion, impulso y coordinación
- Innovación.
- Telecomunicaciones.
- Control de Gestión en las áreas de Gestión de energía eléctrica y de red de fibra de ADIF-AV
- Atención integral de la función de cumplimiento normativo (compliance) y protección de datos de carácter personal-DPD.
- Gestión de activos.
- Adjudicación de la capacidad y gestión de tráfico, así como de todas las actividades asociadas.
- Asesoramiento jurídico.
- Recursos Humanos.
- Auditoría Interna.
- Ámbito Internacional.
- Prevención de riesgos laborales, seguridad y salud en el trabajo.
- Comunicación y reputación corporativa de ADIF-Alta Velocidad.
- Gestión integral del patrimonio titularidad de ADIF-Alta Velocidad.
- Actuaciones de construcción de Línea Aérea de Contacto, Instalaciones, Pilotaje, Apertura de Estaciones, Logística de materiales y gestión de material móvil para pruebas.
- Gestión contractual de expedientes de ADIF-Alta Velocidad.
- Gestión de servicios generales y de los edificios y espacios destinados a oficinas de Adif-Alta Velocidad, así como para la gestión de actuaciones arquitectónicas singulares de Adif-Alta Velocidad.
- Servicios Económico-Financieros y Corporativos de la Entidad
- Actuaciones de construcción de subestaciones, instalaciones de señalización, estaciones y puesta en servicio de líneas encomendadas a ADIF-Alta Velocidad.
- Gestión integral y coordinación de las operaciones de integración urbana del ferrocarril y de las sociedades y otras entidades en las que participe ADIF-Alta Velocidad.

La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_DXCIM2YF7UETOLOS49CP5KSVBGDR en https://www.pap.hacienda.gob.es

- Elaboración y tramitación del documento de declaración sobre la red de ADIF-Alta Velocidad.

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-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:

La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_DXCIM2YF7UETOLOS49CP5KSVBGDR en https://www.pap.hacienda.gob.es

a) Tramos de la red ferroviaria en ancho convencional que enlazan las ciudades de Plasencia, Cáceres, Mérida y Badajoz,

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

La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_DXCIM2YF7UETOLOS49CP5KSVBGDR en https://www.pap.hacienda.gob.es

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 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.

- En el ejercicio 2020, 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 y 2019. En consecuencia, para 2020 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.

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.

La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_DXCIM2YF7UETOLOS49CP5KSVBGDR en https://www.pap.hacienda.gob.es

- 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:

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.

La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_DXCIM2YF7UETOLOS49CP5KSVBGDR en https://www.pap.hacienda.gob.es

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.

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).

(2) Bases de Presentación de las Cuentas Anuales

2.a) Imagen fiel

Las Cuentas Anuales han sido preparados 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 2019 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 2019 hasta el 31 de diciembre de 2019.

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

La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_DXCIM2YF7UETOLOS49CP5KSVBGDR en https://www.pap.hacienda.gob.es

funcionamiento de acuerdo con su régimen jurídico y estatutario descrito en la nota 1, así como, las modificaciones al referido Plan General de Contabilidad incorporadas mediante el Real Decreto 1159/2010, de 17 de septiembre 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 2019, las correspondientes al ejercicio anterior que formaban parte de las cuentas anuales del ejercicio 2018 aprobadas por el Consejo de Administración de ADIF AV de fecha 28 de marzo de 2019.

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 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.

La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_DXCIM2YF7UETOLOS49CP5KSVBGDR en https://www.pap.hacienda.gob.es

- 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.

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 sitos

La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_DXCIM2YF7UETOLOS49CP5KSVBGDR en https://www.pap.hacienda.gob.es

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 elaboró un plan de negocio en el cual se consideran 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 consideraron 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:

	AÑOS
Gastos de I+D	25
Aplicaciones informáticas	5

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

- Están individualizados por proyectos y su coste establecido para que pueda ser distribuido en el tiempo.

- Existen motivos fundados del éxito técnico y de la rentabilidad económica del proyecto.

3.b) Inmovilizaciones materiales

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

- Bienes de dominio público ferroviario: estos activos comprenden las líneas ferroviarias, los terrenos donde están situadas y las instalaciones construidas en la zona de dominio público (artículo 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

La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_DXCIM2YF7UETOLOS49CP5KSVBGDR en https://www.pap.hacienda.gob.es

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 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 las emisiones 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.

La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_DXCIM2YF7UETOLOS49CP5KSVBGDR en https://www.pap.hacienda.gob.es

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

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

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

a) Tienen la consideración de permutas comerciales aquellas para las que la configuración de los flujos de efectivo del inmovilizado recibido difiere significativamente de la configuración de los flujos del activo entregado o cuando el valor actual de los flujos de efectivo después de impuestos de las actividades afectadas por la operación se ve modificado como consecuencia de la permuta.

b) El resto de las permutas se consideran como permutas no comerciales.

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

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 este 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,

La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_DXCIM2YF7UETOLOS49CP5KSVBGDR en https://www.pap.hacienda.gob.es

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 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 son 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 viene registrando estos bienes por el precio de adquisición o el coste de producción

La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_DXCIM2YF7UETOLOS49CP5KSVBGDR en https://www.pap.hacienda.gob.es

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 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.

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,

La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_DXCIM2YF7UETOLOS49CP5KSVBGDR en https://www.pap.hacienda.gob.es

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

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

La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_DXCIM2YF7UETOLOS49CP5KSVBGDR en https://www.pap.hacienda.gob.es

- *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 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

La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_DXCIM2YF7UETOLOS49CP5KSVBGDR en https://www.pap.hacienda.gob.es

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 – Granada.
- 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.

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,

La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_DXCIM2YF7UETOLOS49CP5KSVBGDR en https://www.pap.hacienda.gob.es

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 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

La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_DXCIM2YF7UETOLOS49CP5KSVBGDR en https://www.pap.hacienda.gob.es

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 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

La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_DXCIM2YF7UETOLOS49CP5KSVBGDR en https://www.pap.hacienda.gob.es

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.
- 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

La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_DXCIM2YF7UETOLOS49CP5KSVBGDR en https://www.pap.hacienda.gob.es

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.

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.

La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_DXCIM2YF7UETOLOS49CP5KSVBGDR en https://www.pap.hacienda.gob.es

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

- Planes de aportación definida

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

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

3.i) Provisiones

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

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

La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_DXCIM2YF7UETOLOS49CP5KSVBGDR en https://www.pap.hacienda.gob.es

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.

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.

La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_DXCIM2YF7UETOLOS49CP5KSVBGDR en https://www.pap.hacienda.gob.es

(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.

(4) Inmovilizaciones Materiales, Intangibles e Inversiones Inmobiliarias

El detalle de los saldos y movimientos de los ejercicios 2019 y 2018 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 autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_DXCIM2YF7UETOLOS49CP5KSVBGDR en https://www.pap.hacienda.gob.es

- La construcción y administración de la línea ferroviaria de alta velocidad Madrid-Zaragoza-Barcelona-Frontera Francesa. Se excluye de la encomienda anterior el subtramo Figueras-Frontera Francesa, por integrarse éste en el tramo Figueras-Perpiñan en virtud del Acuerdo entre los Gobiernos del Reino de España y la República Francesa suscrito con fecha 10 de octubre de 1995 (Acuerdo de 9/04/99).
- La construcción del nuevo acceso ferroviario Norte-Noroeste: Madrid-Segovia-Valladolid/Medina del Campo.
- La construcción y administración del nuevo acceso ferroviario Córdoba-Málaga.
- La construcción y administración del nuevo acceso ferroviario de alta velocidad de Levante: Madrid-Castilla La Mancha-Comunidad Valenciana-Región de Murcia.
- La construcción y administración de la Línea de Alta Velocidad León-Asturias, tramo La Robla-Pola de Lena (Variante de Pajares), del corredor Norte/Noroeste.
- La construcción y administración del nuevo acceso de Alta Velocidad a Toledo.
- La construcción y administración de la Línea de Alta Velocidad del País Vasco, del Corredor Norte/Noroeste.
- La construcción y administración del Tramo Navalmoral de la Mata-Cáceres, de la Línea de Alta Velocidad Madrid-Cáceres/Mérida-Badajoz del corredor de Extremadura.
- La construcción y administración del Tramo entre Almería y el límite con la Región de Murcia, de la Línea de Alta Velocidad Murcia-Almería, del Corredor Mediterráneo.
- La ejecución de las obras de construcción de la Línea de Alta Velocidad Bobadilla – Granada, incluida la plataforma y vía.
- La redacción y ejecución de los proyectos básicos y de construcción de la Línea A.V. Madrid-Asturias. Tramo: Venta de Baños-León-Asturias (excluida la Variante de Pajares) (Resolución del 28/12/06).
- La redacción y ejecución de los proyectos básicos y de construcción de la Línea A.V. Madrid-País Vasco/Frontera Francesa. Tramo: Valladolid-Burgos-Vitoria. (Resolución del 28/12/06).
- La redacción y ejecución de los proyectos básicos y de construcción de la Línea A.V. Corredor Mediterráneo. Tramo: Límite de la Región de Murcia-Murcia. (Resolución del 28/12/06).
- La redacción y ejecución de los proyectos básicos y de construcción de la Línea A.V. Madrid-Extremadura/Frontera Portuguesa. Tramo: Cáceres-Mérida-Badajoz. (Resolución del 28/12/06).
- La construcción del tramo Olmedo-Medina-Zamora-Puebla de Sanabria-Lubián-Ourense, de la línea de alta velocidad Madrid-Galicia, del corredor Norte/Noroeste (Resolución de 4 de diciembre de 2009).
- La construcción del tramo Castejón-comarca de Pamplona, de la línea de alta velocidad Zaragoza-Pamplona en el territorio de Navarra (Resolución de 30 de marzo de 2010).
- La construcción de la conexión del corredor mediterráneo con la línea de alta velocidad Madrid-Barcelona-Frontera francesa: Vandellós-Área de Tarragona (Resolución de 11 de mayo de 2012).
- La construcción de la sección Santiago de Compostela-Vigo del tramo A Coruña-Vigo del Eje Atlántico de Alta Velocidad (Resolución de 11 de mayo de 2012).

La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_DXCIM2YF7UETOLOS49CP5KSVBGDR en https://www.pap.hacienda.gob.es

- 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 2019, 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	
	31/12/2019	31/12/2018
Valencia Parque Central Alta Velocidad 2003, S.A.	71.859	71.859
Valladolid Alta Velocidad 2003, S.A.	53.911	53.911
Zaragoza Alta Velocidad 2002, S.A.	5.457	5.457
AV Alicante Nodo de Transporte S.A.	53.167	53.147
León Alta Velocidad AV, S.A.	9.686	9.686
TOTAL	**194.080**	**194.060**

La Entidad ha registrado en sus cuentas anuales 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 ascendió a 5.457 miles de euros que fueron registrados en las cuentas anuales del ejercicio 2015.

Al cierre del ejercicio de 2019 la Entidad tiene registrado las inversiones realizadas por las sociedad Alta Velocidad Alicante Nodo Transportes S.A. por un valor de 53.167 miles de euros según se indica en el acta formal suscrita de fecha 1 de octubre de 2019. 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.

En el caso de Valencia Parque Central 2003, S.A. las obras ferroviarias registradas al cierre del ejercicio 2019 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, SA., 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.

La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_DXCIM2YF7UETOLOS49CP5KSVBGDR en https://www.pap.hacienda.gob.es

Las obras ferroviarias registradas al cierre del ejercicio 2019 entregadas por la sociedad participada León Alta Velocidad 2003, S.A. son las derivadas del acta de entrega suscrita entre ADIF-AV y la citada sociedad en fecha 3 de junio de 2018 por un valor total, IVA excluido de 9.686 miles de euros.

A la fecha de formulación de estas cuentas anuales la Entidad y la sociedad Valencia Parque Central Alta Velocidad 2003, S.A. no ha 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.

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 Lubián (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 814.150 miles de euros, reconociendo como contrapartida la correspondiente subvención de capital. De este importe, un total de 773.643 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 2019 como inmovilizado en curso por valor de 252.475 miles de euros. A continuación, se muestra un resumen, en miles de euros, de la situación a 31 de diciembre de 2019 y a 31 de diciembre de 2018 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:

	Valoración Terrenos y obras recibidas de forma gratuita LAV Madrid-Galicia	
ORIGEN	31/12/2019	31/12/2018
A.G.E. Real Decreto ley 4/2013	40.507	40.507
SEITTSA, Convenio Refundido	773.643	521.168
	814.150	561.675

En el proceso de regularización contable de terrenos titularidad de ADIF – AV (véase nota 3.b), la Entidad hasta 31 de diciembre de 2019 y hasta 31 de diciembre de 2018 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.

La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_DXCIM2YF7UETOLOS49CP5KSVBGDR en https://www.pap.hacienda.gob.es

- 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 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 pasaron 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 pasaron 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 quedaron 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 2019 y a 31 de diciembre de 2018 de la valoración de los terrenos de titularidad de ADIF Alta Velocidad y procedentes en su mayoría de entregas gratuitas del Estado.

La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_DXCIM2YF7UETOLOS49CP5KSVBGDR en https://www.pap.hacienda.gob.es

	Miles de euros	
	Valor Terrenos Delimitados a 31/12/2019	**Valor Terrenos Delimitados a 31/12/2018**
Terrenos históricos estaciones AV y otros	17.004	17.004
AV Madrid-Sevilla	51.055	51.055
Corredor Mediterráneo. Tramo Valencia-Vandellós	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-Lubián-Orense	22.808	22.808
Tramo León - La Robla	3.277	3.277
El Reguerón - Cartagena	864	864
Variante de Alpera y La Encina - Xátiva	11.474	11.474
Total	**255.567**	**255.567**

Derivado de los acuerdos de Consejo de Ministros de traspaso de infraestructuras entre ADIF y ADIF-AV mencionados en la nota 1.c, 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.

En el ejercicio de 2018, la Entidad contabilizó el alta de activos relativos a obras de infraestructura de los tramos ferroviarios La Encina – Xátiva, Taboadela – Ourense, El Reguerón - 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 2019 y 31 de diciembre de 2018 del inmovilizado material de la Entidad por líneas de la red de alta velocidad:

	31/12/2019 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	784.064	643.356	10.163.594	15.176	**11.606.190**
Corredor Mediterráneo	52.829	23.294	882.429	186	**958.738**
Madrid-Levante	859.016	202.164	6.536.690	1298	**7.599.168**
Madrid-Sevilla y ramal a Toledo	76.796	443.735	2.470.002	9.743	**3.000.276**
Córdoba-Málaga	116.681	67.178	2.275.146	1284	**2.460.289**
Antequera-Granada	59.705	41.374	1.203.937	116	**1.305.132**
Madrid-Valladolid	43.934	62.666	3.801.554	559	**3.908.713**
Valladolid – León	101.116	33.003	1.147.927	235	**1.282.281**
Olmedo – Zamora	71.832	16.730	547.729	222	**636.513**
Eje Atlántico Vigo - Santiago de Compostela	124.323	58.880	1.864.240	461	**2.047.904**
Otros	263.072	57.824	849.521	12.867	**1.183.284**
	2.553.368	**1.650.204**	**31.742.769**	**41.147**	**35.988.488**

La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_DXCIM2YF7UETOLOS49CP5KSVBGDR en https://www.pap.hacienda.gob.es

	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**

4.b) Obra en curso

El detalle de la obra en curso a 31 de diciembre de 2019 y a 31 de diciembre de 2018 se muestra en el cuadro adjunto:

La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_DXCIM2YF7UETOLOS49CP5KSVBGDR en https://www.pap.hacienda.gob.es

	Miles de euros	
	31/12/2019	31/12/2018
Madrid - Zaragoza - Barcelona – Figueras	375.694	311.923
Zaragoza - Pamplona, Tramo Castejón - Comarca de Pamplona	101.859	79.001
Madrid - Castilla la Mancha - Com. Valenciana - Región de Murcia	1.974.754	2.002.862
Corredor Mediterráneo de AV	12.967	10.985
Enlace Corredor Mediterráneo, Área Tarragona	553.969	540.042
L.A.V. Pulpí – Murcia	83.553	78.001
L.A.V. Murcia – Almería	593.186	583.117
Córdoba – Málaga	2.857	700
L.A.V. Bobadilla – Granada	97.385	1.311.683
L.A.V. Madrid - Cáceres, tramo Navalmoral de la Mata - Cáceres	757.962	672.110
L.A.V. Madrid - Extremadura - F. portuguesa, tramo Cáceres - Mérida – Badajoz	408.502	357.275
Madrid - Segovia – Valladolid	3.337	1.466
Valladolid - Burgos – Vitoria	688.006	671.726
L.A.V. País Vasco	1.462.843	1.366.141
Palencia – León	147.108	116.539
L.A.V. León – Asturias	3.047.688	2.988.015
L.A.V. Galicia (Olmedo - Lubián)	1.108.072	744.710
L.A.V. Galicia (Lubián - Ourense)	1.903.322	1.697.590
Eje Atlántico de Alta Velocidad	92.986	79.012
Madrid Atocha - Madrid Chamartín	788.889	774.166
Ampliación complejo Estación de Atocha	6.058	4.838
Otras Inversiones en A.V.	81.102	53.078
Inversiones en reposición y mejora de activos	149.565	96.788
TOTAL	**14.441.664**	**14.541.768**

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 2019 y a 31 de diciembre de 2018 derivadas de incidencias contractuales pendientes de formalizar por valor de 14.245 miles de euros y 45.472 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 2019 y a 31 de diciembre de 2018 se incluyen respectivamente 185.367 miles de euros y 169.941 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 2019 y a 31 de diciembre de 2018 anticipos concedidos a proveedores no formalizados contractualmente por valor de 27.229 miles de euros y de 42.008 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 sus asociadas, según el siguiente desglose al 31 de diciembre de 2019 y 31 de diciembre de 2018:

La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_DXCIM2YF7UETOLOS49CP5KSVBGDR en https://www.pap.hacienda.gob.es

	Miles de euros	
	31/12/2019	31/12/2018
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	10.169
TOTAL	**70.947**	**70.947**

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 2019 la Entidad tiene compromisos firmes con terceros para la realización futura de inversiones por valor de 2.992.750 miles de euros, cifra sin incluir IVA. Al cierre del ejercicio 2018 la Entidad tenía compromisos firmes con terceros por el citado concepto por valor de 2.502.772 miles de euros, cifra sin incluir IVA.

4.c) Gastos financieros capitalizados

Durante el ejercicio 2019, la Entidad ha capitalizado un importe total de 113.910 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 23.014 miles de euros; 26.373 miles de euros reflejaban el coste de la red ferroviaria de alta velocidad del País Vasco, denominada "Y Vasca"; 7.256 miles de euros representaban el coste del tramo Valladolid-Vitoria de la línea de alta velocidad Madrid-País Vasco/Frontera francesa, 11.735 miles de euros reflejaban la Variante de Pajares de la Línea de Alta Velocidad Madrid-Asturias; 15.576 miles de euros para la Conexión ferroviaria entre la estación de Madrid Atocha y la estación de Madrid Chamartín y 14.991 miles de euros representaban el coste de la red ferroviaria de alta velocidad de Galicia.

Durante el ejercicio 2018, la Entidad capitalizó 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 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

La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_DXCIM2YF7UETOLOS49CP5KSVBGDR en https://www.pap.hacienda.gob.es

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 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.

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 2019 y 31 de diciembre de 2018 es como sigue:

	Miles de euros	
	31/12/2019	31/12/2018
Inmovilizado intangible	8.631	8.209
Inmovilizado material	695.644	606.924
Inversiones inmobiliarias	103	103
TOTAL	**704.378**	**615.236**

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 2019 y al 31 de diciembre de 2018 es como sigue:

La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_DXCIM2YF7UETOLOS49CP5KSVBGDR en https://www.pap.hacienda.gob.es

	31/12/2019 Miles de euros		
	Coste	Amortización acumulada	Total
Inmovilizado intangible en explotación			
Aplicaciones Informáticas	6.426	(6.380)	46
Derechos de uso espacios RENFE	50.831	(2.711)	48.120
Gastos de investigación y desarrollo	11.275	(5.285)	5.990
Otro inmovilizado intangible	6.713	(6.305)	408
Total inmovilizado intangible en explotación	**75.245**	**(20.681)**	**54.564**
Inmovilizado intangible en curso			
Aplicaciones Informáticas	19	-	19
Gastos de investigación y desarrollo	-	-	-
Otro inmovilizado intangible	164	-	164
Total inmovilizado intangible en curso	**183**	**-**	**183**
Total inmovilizado intangible	**75.428**	**(20.681)**	**54.747**

	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**

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

La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_DXCIM2YF7UETOLOS49CP5KSVBGDR en https://www.pap.hacienda.gob.es

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 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:

M² útiles netos	Período	Renta Anual (euros)
15.887,49 m²	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.

La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_DXCIM2YF7UETOLOS49CP5KSVBGDR en https://www.pap.hacienda.gob.es

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

A 31 de diciembre de 2019 y a 31 de diciembre de 2018 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 2019 y a 31 de diciembre de 2018 el siguiente desglose:

	31/12/2019 Miles de euros		
	Coste	Amortización acumulada	Total
Solares urbanos	10.538	-	10.538
Centros comerciales en estaciones de viajeros	99.932	(23.643)	76.289
Aparcamientos comerciales	78.596	(12.785)	65.811
Edificios y hoteles en estaciones intermodales	61.683	(18.324)	43.359
Viviendas, locales y garajes	228	(213)	15
Inversiones inmobiliarias en curso	403	*	403
Total	**251.380**	**(54.965)**	**196.415**

	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**

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 AV 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. De

La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_DXCIM2YF7UETOLOS49CP5KSVBGDR en https://www.pap.hacienda.gob.es

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.

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. Esta sentencia hacía 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 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 m^2 de uso de vivienda protegida (53.438,65 m^2 para ADIF y los restantes 30.588,35 m^2 para ADIF Alta Velocidad).

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

La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_DXCIM2YF7UETOLOS49CP5KSVBGDR en https://www.pap.hacienda.gob.es

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.

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.

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).

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.

Como consecuencia de las discrepancias surgidas entre las propuestas presentadas por DCN (APR 08.03 "Prolongación de la Castellana") y por el Ayuntamiento de Madrid (Madrid Puerta Norte), , 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.

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 creada al efecto, 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"*, 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

La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_DXCIM2YF7UETOLOS49CP5KSVBGDR en https://www.pap.hacienda.gob.es

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 m^2 y de que la edificabilidad neta atribuible a los suelos ferroviarios se ha reducido en 575.246 m^2 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 m^2.

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 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 se aprobó provisionalmente por el Pleno del Ayuntamiento de Madrid el 29 de julio de 2019, remitiéndose el expediente a la Comunidad de Madrid para su aprobación definitiva, que se espera se produzca en breve.

(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 2019 y 2018, en miles de euros, de las cuentas que componen este epígrafe es el que se detalla en los cuadros adjuntos:

La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_DXCIM2YF7UETOLOS49CP5KSVBGDR en https://www.pap.hacienda.gob.es

	31/12/2019 Miles de Euros			
	Participaciones en empresas del grupo y asociadas	Desembolsos pendientes	Provisiones	Total
Saldo a 1 de enero de 2019	9.966	-	(1.578)	8.388
Adiciones	60	-	(5)	55
Retiros	-	-	-	-
Saldo a 31 de diciembre de 2019	**10.026**	**-**	**(1.583)**	**8.443**

	31/12/2018 Miles de Euros			
	Participaciones en empresas del grupo y asociadas	Desembolsos pendientes	Provisiones	Total
Saldo a 1 de enero de 2018	9.966	-	(1.578)	8.388
Adiciones	-	-	-	
Retiros	-	-	-	-
Saldo a 31 de diciembre de 2018	**9.966**	**-**	**(1.578)**	**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 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 lo largo del ejercicio 2019 se han suscrito nuevos convenios o adendas a los convenios preexistentes con determinadas sociedades de integración. En concreto se han suscrito los convenios relativos a las ciudades de Alicante, Gijón y Murcia que afectan respectivamente a las sociedades de integración Alta Velocidad Alicante Nodo de Transporte, S.A., Gijón al Norte, S.A., y Murcia AV, S.A. Adicionalmente, a 31 de diciembre de 2019 se está revisando el convenio suscrito en su día para la integración del ferrocarril en Valencia con la sociedad Valencia Parque Central S.A. La suscripción del citado convenio 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.

La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_DXCIM2YF7UETOLOS49CP5KSVBGDR en https://www.pap.hacienda.gob.es

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 2019 y a 31 de diciembre de 2018 el siguiente detalle:

	Miles de euros	
Concepto	31/12/2019	31/12/2018
Zaragoza Alta Velocidad 2002, S.A.	113.256	113.256
Cartagena AVE, S.A.	-	1.080
Murcia AVE, S.A.	19.763	3.400
Logroño Integración del Ferrocarril 2002, S.A.	42.144	31.057
Gijón al Norte, S.A.	12.739	12.739
Barcelona Sagrera AV, S.A.	-	41.317
Valladolid Alta Velocidad, 2003, S.A.	267.510	259.774
Valencia Parque Central Alta Velocidad 2003, S.A.	51.123	26.576
Alta Velocidad Alicante Nodo del Transporte, S.A.	181	181
Palencia Alta Velocidad, S.A.	610	610
Total créditos a largo plazo a empresas del grupo y asociadas	**507.326**	**489.990**
Provisión por deterioro	(27.625)	(27.625)
	479.701	**462.365**

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 2019 y de 27.625 miles de euros a 31 de diciembre de 2018 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 2019 y a 31 de diciembre de 2018 en relación a préstamos concedidos a sus participadas a largo plazo, a valor nominal se muestra en el cuadro adjunto:

La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_DXCIM2YF7UETOLOS49CP5KSVBGDR en https://www.pap.hacienda.gob.es

Sociedad	Miles de Euros 31/12/2019	31/12/2018
Zaragoza Alta Velocidad 2002, S.A.	143.535	143.535
Cartagena Alta Velocidad, S.A.	-	1.080
Murcia Alta Velocidad, S.A.	19.763	3.400
Logroño Integración Ferrocarril 2002, S.A.	42.144	31.057
Gijón al Norte, S.A.	12.739	12.739
Barcelona Sagrera Alta Velocitat S.A.		41.317
Valladolid Alta Velocidad 2003 S.A.	267.510	259.774
Valencia Parque Central Alta Velocidad 2003, S.A.	51.123	26.576
Alta Velocidad Alicante Nodo del Transporte, S.A.	181	181
Palencia Alta Velocidad, S.A.	610	610
	537.605	**520.269**

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 dicho acuerdo 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.

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 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

La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_DXCIM2YF7UETOLOS49CP5KSVBGDR en https://www.pap.hacienda.gob.es

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.

Derivado de la suscripción reciente de convenios con sociedades de integración en entornos urbanos o de modificaciones o adendas a los convenios existentes ADIF-AV ha asumido compromisos de aportaciones financieras futuras estimadas en función de la mejor estimación disponible de las actuaciones a acometer en el momento de la suscripción de los mismos. Se muestra a continuación el importe de los compromisos de aportaciones monetarias asumidos por Adif-AV a 31 de diciembre de 2019. Dichas aportaciones se podrán formalizar a título de anticipos por obra futura a recibir o bien como préstamos participativos.

	Miles de euros						
Sociedades	**2020**	**2021**	**2022**	**2023**	**2024**	**Resto**	**TOTAL**
Alta Velocidad Alicante Nodo del Transporte, S.A	434	524	540	244	4.344	13.464	**19.550**
Barcelona Sagrera AV, S.A.	12.360	-	-	-	-	-	**12.360**
Logroño Integración del Ferrocarril 2002, S.A.	16.505	-	-	-	-	-	**16.505**
Murcia Alta Velocidad, S.A.	99.406	72.427	99.929	36.998	11.106	2.298	**322.164**
Valladolid Alta Velocidad 2003, S.A.	10.401	10.413	10.461	9.903	9.840	14.198	**65.216**
Total	139.106	83.364	110.930	47.145	25.290	29.960	**435.795**

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 2019 y a 31 de diciembre de 2018:

	Miles de euros	
Concepto	31/12/2019	31/12/2018
Créditos a corto plazo a empresas del grupo y asociadas	67.255	28.230
Créditos por enajenación del inmovilizado.	-	-
Otros activos financieros	24.313	18.184
Deterioro de créditos	(26.259)	(20.160)
	65.309	**26.254**

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:

La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_DXCIM2YF7UETOLOS49CP5KSVBGDR en https://www.pap.hacienda.gob.es

Concepto	Miles de euros 31/12/2019	31/12/2018
Cartagena Alta Velocidad, S.A.	1.080	-
Murcia Alta Velocidad, S.A.	3.400	-
Alta Velocidad Alicante Nodo del Transporte, S.A.(AVANT)	30	26.254
León Alta Velocidad, 2003, S.A.	1.976	1.976
Valladolid Alta Velocidad 2003, S.A.	1.843	-
Barcelona Sagrera Alta Velocitat, S.A.	58.956	-
Total créditos a corto plazo a empresas del grupo y asociadas	**67.285**	**28.230**
Provisión por deterioro	(1.976)	(1.976)
	65.309	**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 euros con el objetivo de que dicha Sociedad pudiera hacer frente a las obligaciones adquiridas frente a las entidades bancarias y otros acreedores.

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 recepcionarían 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.

En fecha 1 de octubre de 2019, la Sociedad y sus accionistas suscribieron la Adenda al Convenio de 7 de mayo de 2003 de remodelación de la Red Arterial Ferroviaria de Alicante, que, además de los compromisos de aportación citados en la nota 5.b) destinados básicamente a las obras de urbanización para la enajenación de los suelos desafectados al uso ferroviario, contempla la transmisión de los activos de la Sociedad a los administradores de infraestructuras ferroviarias realizándose su pago mediante la compensación de las deudas societarias. Con esa misma fecha fue suscrito entre ADIF, ADIF -AV y AVANT, S.A. el acta de entrega y transmisión de las obras de acceso a Alicante fase II sección norte. Mediante este acta, ADIF-AV recibió obras por valor de 53.167 miles de euros, IVA excluido, de los que 53.147 miles de euros ya estaban registrados a 31 diciembre de 2018. En el citado

La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_DXCIM2YF7UETOLOS49CP5KSVBGDR en https://www.pap.hacienda.gob.es

documento se acuerda la recepción de las citadas obras por ADIF-AV en compensación de determinados préstamos concedidos en su día a la Sociedad así como un anticipo de inversiones desembolsado por ADIF AV en 2014.

(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 2019 y a 31 de diciembre de 2018 es la siguiente:

	31/12/2019 Miles de euros		
	Instrumentos de patrimonio	Créditos, derivados y otros	Total
Activos financieros no corrientes			
Préstamos y partidas a cobrar	-	1.328	1.328
Activos disponibles para la venta	1.739	-	1.739
Total activos financieros no corrientes	**1.739**	**1.328**	**3.067**
Activos financieros corrientes			
Préstamos y partidas a cobrar	136	235.074	235.210
Total activos financieros corrientes	**136**	**235.074**	**235.210**

	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**

Estos importes se desglosan en los epígrafes de balance siguientes, a 31 de diciembre de 2019 y a 31 de diciembre de 2018:

	31/12/2019 Miles de euros		
	Instrumentos de patrimonio	Créditos, derivados y otros	Total
Activos financieros no corrientes			
Inversiones financieras no corrientes	1.739	873	2.612
Deudores comerciales no corrientes	-	455	455
Total activos financieros no corrientes	**1.739**	**1.328**	**3.067**
Activos financieros corrientes			
Inversiones financieras corrientes	136	-	136
Deudores comerciales y otras cuentas a cobrar corrientes	-	235.074	235.074
Total activos financieros corrientes	**136**	**235.074**	**235.210**

La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_DXCIM2YF7UETOLOS49CP5KSVBGDR en https://www.pap.hacienda.gob.es

	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**

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 2019 y a 31 de diciembre de 2018 es como sigue:

	Miles de euros			
	31/12/2019		31/12/2018	
	No corriente	Corriente	No corriente	Corriente
Instrumentos de patrimonio (véase Anexo II)	1.979	-	2.406	-
Desembolsos pendientes	(240)	-	(240)	-
Total instrumentos de patrimonio	**1.739**	**-**	**2.166**	**-**
Otros activos financieros (depósitos, fianzas y otros créditos)	873	136	873	14
	2.612	**136**	**3.039**	**14**

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 2019 y a 31 de diciembre de ejercicio 2018 es como sigue:

La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_DXCIM2YF7UETOLOS49CP5KSVBGDR en https://www.pap.hacienda.gob.es

	Miles de euros			
	31/12/2019		31/12/2018	
	No Corriente	Corriente	No Corriente	Corriente
Empresas del grupo y asociadas				
Deudores (nota 6.b.1))	-	568	-	596
Partes no vinculadas				
Clientes por ventas y prestación de servicios (nota 6.b.2))	-	124.350	-	100.888
Deudores varios (nota 6.b.3))	455	110.127	540	131.558
Personal	-	29	-	12
	455	**235.074**	**540**	**233.054**

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 2019 y a 31 de diciembre de 2018 adjunto, es el siguiente:

	Miles de euros	
	31/12/2019	31/12/2018
	Corriente	Corriente
Murcia Alta Velocidad S.A.	485	505
Barcelona Sagrera Alta Velocitat, S.A.	91	91
Ingeniería y Economía del Transporte (INECO)	(8)	-
	568	**596**

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

A 31 de diciembre de 2019 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 61.111 miles de euros y adicionalmente el importe devengado y pendiente de liquidar por valor de 62.976 miles de euros. También recoge por valor de 263 miles de euros los ingresos liquidados y pendientes de cobro por Tasas Ferroviarias.

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.

6.b.3) Deudores varios

El detalle de la composición de este epígrafe del balance a 31 de diciembre de 2019 y a 31 de diciembre de 2018 es como sigue:

La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_DXCIM2YF7UETOLOS49CP5KSVBGDR en https://www.pap.hacienda.gob.es

	Miles de euros	
	31/12/2019	31/12/2018
Convenios con operadores ferroviarios	36.826	62.693
Alquiler de fibra óptica	9.335	9.335
Derecho de cobro de ADIF-AV con ADIF	3.401	18.559
Por otros alquileres	3.258	4.125
Otros conceptos	26.080	7.214
Servicios prestados pendientes de facturar		
Convenios con operadores ferroviarios	14.553	20.644
Convenios con ADIF	28.644	18.583
Otros	(3.226)	(491)
Deterioro de valor de créditos comerciales	(8.744)	(9.104)
Total deudores varios	**110.127**	**131.558**

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 2019 y a 31 de diciembre de 2018 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 2019 y a 31 de diciembre de 2018 es como sigue:

	Miles de euros			
	31/12/2019		31/12/2018	
	No corriente	Corriente	No corriente	Corriente
Saldos a 1 de enero	-	(9.104)	-	(7.073)
Provisiones, reversiones y/o aplicaciones en el ejercicio	-	360	-	(2.031)
Saldos a 31 de diciembre de 2019	**-**	**(8.744)**	**-**	**(9.104)**

(7) Efectivo y Otros Activos Líquidos Equivalentes

El detalle del efectivo y otros activos líquidos equivalentes a 31 de diciembre de 2019 y a 31 de diciembre de 2018 es el siguiente:

	Miles de euros	
	31/12/2019	31/12/2018
Caja y Bancos	366.221	150.325
Otros activos líquidos equivalentes	-	-
	366.221	**150.325**

La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_DXCIM2YF7UETOLOS49CP5KSVBGDR en https://www.pap.hacienda.gob.es

(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

En el ejercicio 2019, se han prorrogado los Presupuestos Generales del Estado 2018. A 31 de diciembre de 2019 se han percibido 311.574 miles de euros correspondiente ql importe consignado en los Presupuestos Generales del Estado prorrogados. (véase nota 1.c).

A 31 de diciembre de 2018 se percibió 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)

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 por valor de 48.315 miles de euros que fueron contabilizados como aportaciones patrimoniales en dichos ejercicios. La Entidad ya ha culminado este proceso de registro y delimitación de suelos.

8.b) Reservas

El movimiento del epígrafe de Reservas a 31 de diciembre de 2019 y a 31 de diciembre de 2018 se muestra a continuación:

	31/12/2019 Miles de euros		
	Reservas por pérdidas y ganancias actuariales	Otras Reservas	Total
Saldo al 31 de diciembre de 2018	(296)	38.627	38.331
Reconocimiento de pérdidas y ganancias actuariales y otros ajustes	(131)	(8.679)	(8.810)
Saldo al 31 de diciembre de 2019	**(427)**	**29.948**	**29.521**

	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**

En el ejercicio 2019 las reservas originadas en 2013 por la segregación de Adif han experimentado una variación a la baja por importe de 8.679 miles de euros. El citado importe tiene su origen en que en el momento de la segregación se asignaron a ADIF-AV las obras realizadas en su día en el tramo de ancho convencional Tocón-Pinos Puente cuando debieron permanecer en ADIF en la medida en la que no iban a ser utilizadas para su readaptación a ancho internacional. Las obras del citado tramo por tanto forman parte de las inversiones de ADIF a 31 de diciembre de 2019 y han causado baja en ADIF-AV.

La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_DXCIM2YF7UETOLOS49CP5KSVBGDR en https://www.pap.hacienda.gob.es

8.c) Aplicación del resultado del ejercicio

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

Con fecha 28 de marzo de 2019 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 2019, por valor de 179.242 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 2019 y el ejercicio 2018 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 2019 y 2018 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 un aumento 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 2019 y a 31 de diciembre de 2018 recoge las subvenciones de capital no reintegrables pendientes de imputar a resultados.

El movimiento registrado a 31 de diciembre de 2019 y a 31 de diciembre 2018 se detalla en los cuadros adjuntos:

	31/12/2019 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 2018	**4.783.208**	**2.924.074**	**321.623**	**2.323.171**	**266.941**	**10.619.017**
Altas del ejercicio	**24.764**	**100.022**	**1.599**	**252.474**	**245**	**379.104**
Fondos europeos devengados en el ejercicio	24.764	*100.022*	*1.599*	-	-	**126.385**
Actuaciones recibidas SEITTSA (nota 4)	-	-	-	252.474	-	**252.474**
Acuerdo Consejo Ministros traspaso (nota 1.c)	-	-	-	-	-	-
Otras subvenciones de capital	-	-	-	-	*245*	*245*
Bajas	**-**	**-**	(2.115)	(211)	**-**	**(2.326)**
Efecto impositivo por las subvenciones de capital devengadas en el ejercicio (nota 12)	(6.191)	(25.006)	129	(63.065)	(61)	**(94.194)**
Imputación a resultados del ejercicio de subvenciones de capital neto de efecto impositivo (nota 17)	(34.480)	(21.229)	(1.247)	(20.396)	(2.758)	**(80.110)**
Saldos a 31 diciembre de 2019	**4.767.301**	**2.977.861**	**319.989**	**2.491.973**	**264.367**	**10.821.491**

(1) RD ley 22/2012 y RD-ley 4/2013

La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_DXCIM2YF7UETOLOS49CP5KSVBGDR en https://www.pap.hacienda.gob.es

	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**
Fondos europeos devengados en el ejercicio	-	*42.485*	*25.894*	-	-	***68.379***
Actuaciones recibidas SEITTSA (nota 4)	-	-	-	*7.481*	-	***7.481***
Acuerdo Consejo Ministros traspaso (nota 1.c)	-	-	-	*232.964*	-	***232.964***
Otras subvenciones de capital	-	-	-	-	*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

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 2019 y a 31 de diciembre de 2018 sin considerar el efecto impositivo se refleja a continuación:

31/12/2019 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	1.415.083	1.415.083	-	1.415.083
TOTAL	**6.885.156**	**6.885.156**	**-**	**6.885.156**

La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_DXCIM2YF7UETOLOS49CP5KSVBGDR en https://www.pap.hacienda.gob.es

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**

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

La situación de los Fondos Europeos de Desarrollo Regional a 31 de diciembre de 2019 y a 31 de diciembre de 2018 sin considerar el efecto impositivo e incluyendo los importes devengados por deudas transformables en subvenciones, se detalla a continuación:

31/12/2019 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	-	107.873
FEDER 2007-2013		2.273.790	2.273.790	-	2.275.323
FEDER 2014-2020		232.718	155.639	375.805	457.434
TOTAL		**4.170.187**	**4.093.108**	**375.805**	**4.396.436**

La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_DXCIM2YF7UETOLOS49CP5KSVBGDR en https://www.pap.hacienda.gob.es

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**

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 2019 y a 31 de diciembre de 2018 de los fondos RTE, sin considerar el efecto impositivo e incluyendo los importes devengados por deudas transformables en subvenciones, es la siguiente:

31/12/2019 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	61.320	61.320	-	61.320
Nuevo Acceso Ferroviario a Asturias	3.192	3.191	-	3.191
L.A.V. Vitoria-Bilbao-San Sebastián y Valladolid-Burgos-Vitoria	332.365	130.882	18.098	148.968
L.A.V. Madrid-Extremadura	35.881	35.881	-	35.881
L.A.V. Bobadilla-Granada	2.174	2.174	-	2.174
Corredor Mediterráneo	86.722	101.261	-	91.383
Otros A.V.	6.539	4.894	-	4.653
TOTAL	**629.490**	**440.900**	**18.098**	**448.867**

La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_DXCIM2YF7UETOLOS49CP5KSVBGDR en https://www.pap.hacienda.gob.es

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**

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 2019 y a 31 de diciembre de 2018 es el siguiente:

	Miles de euros			
	31/12/2019		31/12/2018	
	No corriente	Corriente	No corriente	Corriente
Obligaciones por prestaciones al personal	**985**	**613**	**785**	**522**
-Planes de prestación definida	985	11	785	7
Premio de permanencia	*160*	*10*	*137*	*7*
Fondos para viajes de ocio del personal pasivo	*825*	*1*	*648*	*0*
-Otras obligaciones por prestaciones al personal	**-**	602	-	515
Otras provisiones	**811.650**	**75.618**	**816.596**	**105.591**
Provisiones para litigios	684.388	-	684.802	-
Provisiones por el 1,5% cultural	-	11.062	-	32.701
Otros conceptos (nota 10.b.3 y nota 23)	127.262	64.556	131.794	72.890
	812.635	**76.231**	**817.381**	**106.113**

El movimiento del capítulo "Provisiones para riesgos y gastos del pasivo no corriente" a 31 de diciembre de 2019 y a 31 de diciembre de 2018 se muestra en los cuadros adjuntos:

La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_DXCIM2YF7UETOLOS49CP5KSVBGDR en https://www.pap.hacienda.gob.es

	31/12/2019 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 01/01/2019	**137**	**648**	**684.802**	**131.794**	**817.381**
Dotaciones del ejercicio reconocidas en resultados	9	61	377	(4.532)	(4.085)
Dotaciones del ejercicio reconocidas en inversiones	-	-	51.127	-	51.127
Efecto financiero del descuento	1	9	-	-	10
Pagos del ejercicio	-	-	(50.594)	-	(50.594)
Traspasos a c/p	(10)	(1)	(127)	-	(138)
Imputación a resultados del ejercicio (Excesos)	23	108	-	-	131
Otros movimientos	-	-	(1.197)	-	(1.197)
Saldos a 31/12/2019	**160**	**825**	**684.388**	**127.262**	**812.635**

	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**

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 2019 asciende a 170 miles de euros, de los cuales un total de 160 miles de euros se presentan en el capítulo “Provisiones para riesgos y gastos a largo plazo” y 10 miles de euros en el de “Provisiones para riesgos y gastos a corto plazo”.

La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_DXCIM2YF7UETOLOS49CP5KSVBGDR en https://www.pap.hacienda.gob.es

El valor del fondo a 31 de diciembre de 2019, se ha determinado mediante un estudio actuarial elaborado según el método de capitalización individual utilizando los siguientes parámetros técnicos: tipo de interés anual 0,289%, tasa de crecimiento anual del 2,5% para 2020 y 2,3% para los años restantes 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 2019 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 826 miles de euros, que se presentan en el capítulo "Provisiones para riesgos y gastos a largo plazo" por importe de 825 miles de euros 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 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 2019 mediante un estudio actuarial que utiliza los siguientes parámetros técnicos:

- Una subida media de tarifas del 2% para el ejercicio 2019 y siguientes.
- Un interés técnico anual del 0,440%% para el personal pasivo y 0,415% 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 2019 y a 31 de diciembre de 2018, ADIF-AV tiene registrado el valor actual de la mejor estimación de los costes futuros correspondientes a dichos litigios por un total de 684.388 miles de euros y de 684.802 miles de euros respectivamente

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

La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_DXCIM2YF7UETOLOS49CP5KSVBGDR en https://www.pap.hacienda.gob.es

Concepto	Miles de euros 31/12/2019	31/12/2018
Riesgos por litigios en obras de inversión instados por contratistas	664.115	656.867
Riesgos por litigios en inversiones en terrenos instados por expropiados	17.666	24.381
Otros riesgos	2.607	3.554
	684.388	**684.802**

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 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 2019 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 91.519 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 2018, el riesgo máximo estimado por la Entidad por este mismo concepto ascendía a 129.025 miles de euros.

Por otra parte, a 31 de diciembre de 2019 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 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

La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_DXCIM2YF7UETOLOS49CP5KSVBGDR en https://www.pap.hacienda.gob.es

caso. Ambos procesos no han concluido 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 que 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".

En marzo de 2019 la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia (en adelante, CNMC) dictó Resolución sobre el expediente S/DC/0598/2016 Electrificación y Electromecánicas ferroviarias. Según consta en la referida Resolución, los hechos puestos de manifiesto evidencian la existencia de acuerdos entre las principales empresas del sector con el objetivo de repartirse la adjudicación de contratos licitados por la Entidad a lo largo de varios años. Gran parte de los contratistas afectados han interpuesto procedimientos ordinarios ante la Audiencia Nacional contra esta Resolución dictada por la CNMC. A la fecha de emisión de estas cuentas anuales, no es posible determinar el impacto que pudiera existir, en su caso, como consecuencia de las prácticas descritas en la Resolución o procedimientos asociados. No obstante, la Entidad espera que, derivado de este proceso, no surja ningún impacto significativo que afecte a ADIF-AV.

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 2019 el saldo es 11.062 y el pago registrado en el ejercicio 2019 ha sido de 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 2019 y a 31 de diciembre de 2018 una provisión por importe de 127.262 miles de euros y de 131.794 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 2019 ascendía a 60.953 miles de euros y que al cierre del ejercicio 2018 ascendió a 66.431 miles de euros.

(11) Pasivos Financieros

La composición de los pasivos financieros clasificados por categorías a 31 de diciembre de 2019 y a 31 de diciembre de 2018 se muestra en los cuadros adjuntos:

La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_DXCIM2YF7UETOLOS49CP5KSVBGDR en https://www.pap.hacienda.gob.es

	31/12/2019 Miles de euros			
	Deudas con entidades de crédito	Obligaciones	Otros pasivos financieros y derivados	Total
Pasivos financieros no corrientes				
Deudas a largo plazo	10.513.279	4.982.186	534.840	16.030.305
Deudas con empresas del grupo y asociadas	-	-	53.911	53.911
Total pasivos financieros no corrientes	**10.513.279**	**4.982.186**	**588.751**	**16.084.216**
Pasivos financieros corrientes				
Deudas a corto plazo	663.748	55.397	219.335	938.480
Deudas con empresas del grupo y asociadas	-	-	84.378	84.378
Acreedores comerciales y otras cuentas a pagar	-	-	221.707	221.707
Total pasivos financieros corrientes	**663.748**	**55.397**	**525.420**	**1.244.565**

	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**

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 2019 y 31 de diciembre de 2018 se muestra en el cuadro adjunto:

La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_DXCIM2YF7UETOLOS49CP5KSVBGDR en https://www.pap.hacienda.gob.es

		31/12/2019 Miles de euros	
		Vencimiento	
	Interés	A corto plazo	A largo plazo
Préstamos en euros (BEI)	0% a 4,415%	367.623	10.018.586
Intereses devengados pendientes de vencimiento		81.442	-
Total deudas con entidades de crédito (BEI)		**449.065**	**10.018.586**
Préstamos en euros (otras entidades)	0,432% a 3,795%	213.182	494.693
Intereses devengados pendientes de vencimiento		1.501	-
Otras deudas con entidades de crédito por derivados		61	4.295
Total deudas con entidades de crédito (otras entidades)		**214.744**	**498.988**
Obligaciones en euros	0,8% a 3,5%	(39)	4.982.186
Intereses devengados pendientes de vencimiento de obligaciones		55.436	-
Total Obligaciones y Bonos Verdes		**55.397**	**4.982.186**
Total deudas con entidades de crédito, obligaciones y otros valores negociables a 31 de diciembre de 2019		**719.206**	**15.499.760**

		31/12/2018 Miles de euros	
		Vencimiento	
	Interés	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**

La amortización financiera de las deudas a largo plazo, valoradas, en su caso, al tipo de cambio de cierre a 31 de diciembre de 2019 y a 31 de diciembre de 2018 y a coste amortizado, tienen el siguiente detalle por años de vencimiento:

La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_DXCIM2YF7UETOLOS49CP5KSVBGDR en https://www.pap.hacienda.gob.es

Ejercicio de vencimiento	Miles de euros 31/12/2019	31/12/2018
2019	-	530.305
2020	580.805	593.523
2021	612.454	625.212
2022	1.799.576	1.794.931
2023	1.133.627	1.097.460
2024	1.450.204	1.451.676
2025	1.451.702	1.445.235
2026	1.060.822	1.051.322
2027	1.076.257	451.322
2028	476.257	451.322
2029	476.257	451.322
Años posteriores	5.958.270	5.507.073
	16.076.231	**15.450.703**

El tipo de interés medio con entidades financieras del pasivo de ADIF-AV a 31 de diciembre de 2019 y 31 de diciembre de 2018 es del 1,79% anual y 1,88% anual respectivamente.

A 31 de diciembre de 2019 y a 31 de diciembre de 2018, el límite de las líneas de crédito que ADIF AV tenía concedidas por entidades financieras ascendía a un importe total de 510.000 miles de euros y de 385.000 miles de euros respectivamente. A 31 de diciembre de 2019 y a 31 de diciembre de 2018 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 2019 y 31 de diciembre de 2018 es como sigue:

	31/12/2019 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	1.074	-	(4.295)	-	(3.221)
Cobros/pagos swap cobertura de tipos de interés	-	-	-	(61)	-

La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_DXCIM2YF7UETOLOS49CP5KSVBGDR en https://www.pap.hacienda.gob.es

	31/12/2018 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	1.357	-	(5.429)	-	(4.072)
Cobros/pagos swap cobertura de tipos de interés	-	-	-	(63)	-

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 331,26 millones de euros a 31 de diciembre de 2019 y un préstamo bancario con un nominal total de 441.68 millones de euros a 31 de diciembre de 2018.

Los pasivos por derivados a 31 de diciembre de 2019 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 nocional de 331,26 millones de euros.

Al cierre del ejercicio 2018, 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 nocional de 441,68 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 2019 y a 31 de diciembre de 2018.

11.b) Otros pasivos financieros

El detalle de "Otros pasivos financieros" a 31 de diciembre de 2019 y a 31 de diciembre de 2018 es como sigue:

	Miles de euros			
	31/12/2019		31/12/2018	
	No corriente	Corriente	No corriente	Corriente
Deudas transformables en subvenciones	445.626	-	222.359	-
Proveedores de inmovilizado	79.709	217.741	87.474	296.903
Ayudas Europeas a reintegrar (nota 9)		1.533	-	49.271
Depósitos y fianzas	5.210	-	4.958	-
	530.545	**219.274**	**314.791**	**346.174**

La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_DXCIM2YF7UETOLOS49CP5KSVBGDR en https://www.pap.hacienda.gob.es

11.b.1) Deudas transformables en subvenciones

A 31 de diciembre de 2019 y a 31 de diciembre 2018 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 2019 y a 31 de diciembre de 2018, en miles de euros:

	Miles de euros	
	31/12/2019	31/12/2018
Fondos europeos		
FEDER	375.805	147.422
RTE-T	18.098	18.603
Otros		
Mº de Fomento (Adenda 21/12/2009 Barcelona Sagrera (nota 1(c))	48.290	48.290
Otras subvenciones	3.433	8.044
	445.626	**222.359**

11.b.2) Proveedores de inmovilizado

A 31 de diciembre de 2019, la cuenta de proveedores de inmovilizado a largo plazo, presenta un saldo de 79.709 miles de euros, de los que 41.613 miles de euros corresponden a la ejecución de una obra en la línea Madrid-Castilla La Mancha-Comunidad Valenciana-Región de Murcia y 26.653 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 11.443 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 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 37.333 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).

Asimismo, el saldo a 31 de diciembre de 2019 y a 31 de diciembre de 2018 de la cuenta de proveedores de inmovilizado a corto plazo recoge la deuda por obras en activos propios y expropiaciones por importe de 67.058 miles de euros y 66.477 miles de euros respectivamente, y el importe de las facturas de proveedores de inmovilizado pendientes de recibir por un total de 150.683 miles de euros a 31 de diciembre de 2019 y 230.426 miles de euros a 31 de diciembre de 2018.

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 2019 y a 31 de diciembre de 2018 adjunto, es el siguiente:

La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_DXCIM2YF7UETOLOS49CP5KSVBGDR en https://www.pap.hacienda.gob.es

	Miles de euros			
	31/12/2019		31/12/2018	
	Proveedores de inmovilizado, empresas del grupo y asociadas	Deudas con empresas del grupo y asociadas	Proveedores de inmovilizado, empresas del grupo y asociadas	Deudas con empresas del grupo y asociadas
Pasivo no corriente				
Valladolid Alta Velocidad	53.911	-	53.911	-
	53.911		**53.911**	**-**
Pasivo corriente				
Ingeniería y Economía del Transporte, S.A. (INECO)	12.519	506	15.063	731
Valencia Parque Central A.V.	71.859	-	-	-
Valladolid Alta Velocidad 2003, S.A.	-	-	331	-
	84.378	**506**	**15.394**	**731**

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 los saldos a 31 de diciembre de 2018 indicados anteriormente, la Entidad tenía registrados 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. A 31 de diciembre de 2019 la deuda por inmovilizado con Valladolid se muestra en este epígrafe y la deuda con Alicante AV ha sido compensada con Créditos concedidos y anticipos de inversiones tal y como ya se ha indicado en la nota 5.

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 2019 y a 31 de diciembre de 2018 del epígrafe de acreedores comerciales y otras cuentas a pagar, excluyendo los saldos con Administraciones Públicas, es como sigue:

	Miles de euros	
	31/12/2019	31/12/2018
Proveedores y acreedores varios	220.937	166.613
Proveedores y acreedores, empresas del grupo y asociadas (nota 11.c)	506	731
Personal	264	258
	221.707	**167.602**

El epígrafe "Proveedores y Acreedores varios" recoge las deudas por compras o prestaciones de servicios pendientes de pago a 31 de diciembre de 2019 y a 31 de diciembre de 2018. 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

La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_DXCIM2YF7UETOLOS49CP5KSVBGDR en https://www.pap.hacienda.gob.es

por valor de (17.264) miles de euros y (17.651) miles de euros las deudas de ADIF AV con ADIF por este concepto, en las fechas respectivas indicadas.

	Miles de euros	
	31/12/2019	31/12/2018
Proveedores y acreedores varios deuda con ADIF	78.195	40.154
Convenios con ADIF por facturas pendientes de pago	24.141	27.563
Convenios con ADIF por facturas pendientes de tramitar	54.054	12.591
Proveedores de inmovilizado deuda con ADIF	(17.264)	(17.651)
Por facturación tramitada	710	4.044
Por facturación pendiente de tramitar	(17.974)	(21.695)
	60.931	**22.503**

La información relativa a los ejercicios 2019 y 2018 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:

	31/12/2019	31/12/2018
	Días	
Periodo medio de pago a proveedores	50,58	55,53
Ratio de operaciones pagadas	51,37	57,63
Ratio de operaciones pendientes de pago	37,42	27,38
	Miles de euros	
Total pagos realizados	1.755.053	1.746.167
Total pagos pendientes	104.520	130.573

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 2019 y a 31 de diciembre de 2018 es como sigue:

La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_DXCIM2YF7UETOLOS49CP5KSVBGDR en https://www.pap.hacienda.gob.es

	Miles de euros			
	31/12/2019		31/12/2018	
	No corriente	Corriente	No corriente	Corriente
Activos				
Derechos de cobro por subvenciones y ayudas concedidas	75.712	-	42.485	-
Activo por impuesto diferido (nota 11)	1.074	-	1.357	-
Activos por impuestos corrientes	-	33	-	27
Otros créditos con las Administraciones Públicas	-	37.575	-	88.292
Total activos	**76.786**	**37.608**	**43.842**	**88.319**
Pasivos				
Pasivos por impuesto diferido	3.607.163	-	3.539.673	-
Pasivos por impuestos corrientes	-	(23)	-	(23)
Otras deudas con las Administraciones Públicas	-	613	-	579
Total pasivos	**3.607.163**	**590**	**3.539.673**	**556**

12.a) Administraciones Públicas deudoras

El detalle de los saldos con Administraciones Públicas deudoras a 31 de diciembre de 2019 y a 31 de diciembre de 2018 es como sigue:

	Miles de euros			
	31/12/2019		31/12/2018	
	No corriente	Corriente	No corriente	Corriente
Derechos de cobro por subvenciones y ayudas concedidas	75.712		42.485	-
Fondos de Cohesión Alta Velocidad			-	-
FEDER Alta Velocidad	75.712		42.485	-
Activo por impuesto diferido (nota 11)	1.074		1.357	-
Activos por impuestos corrientes		33	-	27
Otros créditos con las Administraciones Públicas		37.575	-	88.292
Hacienda Pública deudora por IVA a corto plazo		27.743	-	26.598
Derechos de cobro por subvenciones y ayudas concedidas		9.847	-	61.694
Fondos de Cohesión Alta Velocidad			-	15.546
FEDER Alta Velocidad			-	24.536
FONDOS R.T.E. Alta Velocidad		9.777	-	13.787
Otros		70	-	7.825
Otros Créditos (Seguridad Social deudora)		(15)	-	-
Total activos	**76.786**	**37.608**	**43.842**	**88.319**

En relación a los derechos de cobro por subvenciones y ayudas concedidas, corrientes y no corrientes, corresponden mayoritariamente a los importes devengados y pendientes de cobro a 31 de diciembre de 2019 y a 31 de diciembre de 2018 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).

La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_DXCIM2YF7UETOLOS49CP5KSVBGDR en https://www.pap.hacienda.gob.es

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 2019 y a 31 de diciembre de 2018 es como sigue:

	Miles de euros			
	31/12/2019		31/12/2018	
	No corriente	Corriente	No corriente	Corriente
Pasivos por impuesto diferido	3.607.163	-	3.539.673	-
Pasivos por impuestos corrientes	-	(23)	-	(23)
Otras deudas con las Administraciones Públicas	-	613	-	579
Seguridad Social	-	312	-	285
Retenciones	-	301	-	294
Total pasivos	**3.607.163**	**590**	**3.539.673**	**556**

El epígrafe de pasivos por impuesto diferido cuyo plazo de realización o reversión es superior a 12 meses corresponde a los impuestos diferidos derivados de subvenciones de capital que a 31 de diciembre de 2019 asciende a 3.607.163 miles de euros y a 31 de diciembre de 2018 ascendía a 3.539.673 miles de euros.

El movimiento registrado en el ejercicio 2019, desde el uno de enero de 2019 al 31 de diciembre de 2019 y en el ejercicio 2018 de los pasivos por impuesto diferido, desglosados por su origen, es como se detalla a continuación:

	31/12/2019 Miles de euros					
	Fondos COHESIÓN	Fondos FEDER	Fondos RTE-T	Subvenciones entrega obras Estado (1)	OTRAS SUB	Total
Saldos a 31 de diciembre de 2018	**1.594.404**	**974.691**	**107.206**	**774.392**	**88.980**	**3.539.673**
Adiciones en 2018	6.191	25.006	(129)	63.065	61	**94.194**
Imputación a resultados del ejercicio (subvenciones de capital) (Nota 19)	(11.494)	(7.076)	(416)	(6.799)	(919)	**(26.704)**
Otros conceptos	-	-	-	-	-	-
Saldos a 31 de diciembre de 2019	**1.589.101**	**992.621**	**106.661**	**830.658**	**88.122**	**3.607.163**

La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_DXCIM2YF7UETOLOS49CP5KSVBGDR en https://www.pap.hacienda.gob.es

	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	**1.594.404**	**974.691**	**107.206**	**774.392**	**88.980**	**3.539.673**

12.c) Impuesto sobre beneficios

La Entidad tributa en el régimen individual. La base imponible negativa a 31 de diciembre de 2019 asciende a 72.615 miles de euros.

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

	01/01/2019 a 31/12/2019 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 (01/01/2019 -31/12/2019)	-	-	(179.242)			194.514
Correcciones por impuesto sobre beneficios	-	-				67.773
Saldo de ingresos y gastos antes de impuesto sobre beneficios			**(179.242)**			**262.287**
Diferencias permanentes	585	(1.656)	(1.071)			
Diferencias temporarias:						
- Con origen en el ejercicio	142.717	-	142.717	7.677	(376.778)	(369.101)
- Con origen en ejercicios anteriores	-	(35.019)	(35.019)			106.814
Base imponible previa de la Entidad			**(72.615)**			-
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	-					
Pagos fraccionados						
Cuota diferencial Impuesto sobre Sociedades a cobrar	-					

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:

La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_DXCIM2YF7UETOLOS49CP5KSVBGDR en https://www.pap.hacienda.gob.es

	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)			

A 31 de diciembre de 2019 no existen impuestos a pagar en ninguna de las jurisdicciones fiscales sino una cuota íntegra a devolver de 7 miles de euros (26 miles de euros a 31 de diciembre de 2018).

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:

La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_DXCIM2YF7UETOLOS49CP5KSVBGDR en https://www.pap.hacienda.gob.es

	Miles de euros			
	Cuenta de Resultados			
	31/12/2019		31/12/2018	
	Aumentos	Disminuciones	Aumentos	Disminuciones
- Por amortizaciones	-	-	-	-
- Por deterioros del valor	18.475	-	26.915	-
- Por pensiones o retribuciones a l/p al personal	82	-	73	-
- Por diferencias de imputación temporal, gastos financieros y otros	124.160	-	165.131	-
Diferencias temporarias con origen en el ejercicio	142.717	-	192.119	-
- Por amortizaciones	-	(17.635)		(17.635)
- Por deterioros del valor	-	(17.376)	-	(14.963)
- Por pensiones o retribuciones a l/p al personal	-	(8)	-	(74)
- Por diferencias de imputación temporal, gastos financieros y otros	-	-	-	-
Diferencias temporarias con origen en ejercicios anteriores	-	(35.019)	-	(32.672)

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 2019 y a 31 de diciembre de 2018 es como sigue:

	Miles de euros			
	Cuenta de Resultados			
	31/12/2019		31/12/2018	
	Aumentos	Disminuciones	Aumentos	Disminuciones
- Otros gastos no deducibles	585		558	-
- Exención por doble imposición de dividendos		(1.656)	-	(1.070)

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

			Miles de euros		
Ejercicio	Plazo	Entidad de origen	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
2018	Sin plazo	ADIF-AV	72.233	-	72.233
			337.810		**337.810**

La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_DXCIM2YF7UETOLOS49CP5KSVBGDR en https://www.pap.hacienda.gob.es

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
2019	Sin plazo	ADIF-AV	124.160
			1.282.520

(*)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
2019	Sin plazo	882	-	882
		3.880		**3.880**

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:

La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_DXCIM2YF7UETOLOS49CP5KSVBGDR en https://www.pap.hacienda.gob.es

Miles de euros				
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
2019	2037	72	-	72
		323	**-**	**323**

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
2019	2029	171	-	171
		558	**-**	**558**

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 prorrata 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 2019, la Entidad tiene abiertos a inspección para el Impuesto sobre el Valor Añadido los ejercicios 2016 a 2019, para las retenciones derivadas del IRPF los ejercicios 2016 a 2019 y para el Impuesto sobre Sociedades los ejercicios 2015 a 2018.

(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 2019 y 2018, es como sigue:

La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_DXCIM2YF7UETOLOS49CP5KSVBGDR en https://www.pap.hacienda.gob.es

	Miles de euros	
	31/12/2019	31/12/2018
Ingresos por liquidación de cánones ferroviarios y otras tasas		
Canon por utilización de la Red de Interés General	497.618	473.170
Canon por utilización de estaciones y otras instalaciones	113.100	98.922
Tasas ferroviarias	262	31
	610.980	**572.123**

La distribución del importe neto de la cifra de negocios a 31 de diciembre de 2019 y a 31 de diciembre de 2018 por los segmentos o actividades que desarrolla la Entidad se muestra en el cuadro adjunto:

	31/12/2019 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	497.618	29.767	-	**527.385**
Gestión otros activos de Titularidad de ADIF AV. (Estaciones de viajeros)	-	83.333	262	**83.595**
Total	**497.618**	**113.100**	**262**	**610.980**

	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**

13.a) Ingresos por liquidación de cánones ferroviarios

El detalle de los ingresos por liquidación de cánones ferroviarios devengados 31 de diciembre de 2019 y a 31 de diciembre de 2018 desglosados por las distintas modalidades establecidas en la ley 38/2015 del Sector Ferroviario, es el siguiente:

La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_DXCIM2YF7UETOLOS49CP5KSVBGDR en https://www.pap.hacienda.gob.es

	Miles de euros	
	31/12/2019	31/12/2018
Canon por utilización de infraestructura	**497.618**	**473.170**
Adjudicación capacidad	90.771	87.059
Utilización líneas ferroviarias	371.362	358.230
Utiliz. Inst. transformación y distribución EET	36.047	34.482
Bonificación Canon utiliz. Líneas RFIG	(562)	(6.601)
Canon por utilización de estaciones y otras instalaciones	**113.100**	**98.922**
Utiliz. Estaciones transporte de viajeros	83.208	83.806
Cambiadores de ancho	4.626	4.596
Utiliz. Vías con andén	25.266	10.520
	610.718	**572.092**

A 31 de diciembre de 2019 se encuentran pendientes de cobro cánones ferroviarios devengados por la red de titularidad de ADIF AV por un importe total de 123.824 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.

(14) Otros Ingresos de Explotación

El detalle de este epígrafe de la cuenta de pérdidas y ganancias a 31 de diciembre de 2019 y a 31 de diciembre de 2018 adjunta, es como sigue:

	Miles de euros	
	31/12/2019	31/12/2018
Alquileres y servicios	105.097	104.309
Suministros de energía	264.902	271.179
Actuaciones de inversión	34.223	6.309
Servicios Administración Infraestructura	1.485	1.489
Otros ingresos	30.534	28.608
Prestación personal terceros	3.161	3.123
Publicidad	5.701	5.303
Servicios diversos	17.976	18.049
Otros	3.696	2.133
	436.241	**411.894**

Dentro de estos ingresos se encuentran recogidos los derivados de servicios prestados a ADIF

La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_DXCIM2YF7UETOLOS49CP5KSVBGDR en https://www.pap.hacienda.gob.es

a 31 de diciembre de 2019 y a 31 de diciembre de 2018 en virtud de las encomiendas de gestión indicadas en la nota 1, según el siguiente desglose:

	Miles de euros	
	31/12/2019	31/12/2018
Ingresos convenios intra-administradores		
Energía UDT	12.010	14.160
Mantenimiento fibra óptica e Instalaciones complementarias	1.485	1.489
Actuaciones de inversión para ADIF	16.926	5.490
Otros servicios intra-administradores	2.003	3.073
	32.424	**24.212**

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 64.984 miles de euros a 31 de diciembre de 2019, 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 40.113 miles de euros a 31 de diciembre de 2019 y 39.602 miles de euros a 31 de diciembre de 2018.

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 2019 y a 31 de diciembre de 2018 ascendía a 462.888 miles de euros y a 488.021 miles de euros respectivamente. Adicionalmente, en el epígrafe "periodificaciones a corto plazo" se recoge a 31 de diciembre de 2019 el importe que se imputará a ingresos en el año siguiente por valor de 26.730 miles de euros.

Se incluyen asimismo en el apartado de periodificaciones a largo plazo los ingresos cobrados por anticipado a 31 de diciembre de 2019 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

La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_DXCIM2YF7UETOLOS49CP5KSVBGDR en https://www.pap.hacienda.gob.es

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 2019 y a 31 de diciembre de 2018 adjunta es el siguiente:

	Miles de euros	
	31/12/2019	31/12/2018
Sueldos, salarios y asimilados	12.506	11.101
Cargas sociales	3.241	2.946
Provisiones	70	61
	15.817	**14.108**

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

	Miles de euros	
	31/12/2019	31/12/2018
Seguridad Social a cargo de la Entidad pendiente de liquidar	3.113	2.821
Otros gastos sociales	128	125
	3.241	**2.946**

El desglose por sexos y categorías de la plantilla de la Entidad a 31 de diciembre de 2019 y a 31 de diciembre de 2018 muestra en los siguientes cuadros:

	Número de empleados 31/12/2019		
Categoría	Hombres	Mujeres	Total
Personal de estructura	127	48	175
Mandos intermedios	26	9	35
Personal operativo	3	5	8
	156	**62**	**218**

La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_DXCIM2YF7UETOLOS49CP5KSVBGDR en https://www.pap.hacienda.gob.es

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**

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

Categoría	Número medio de empleados 31/12/2019	31/12/2018
Personal de estructura	176	178
Mandos intermedios	29	19
Personal operativo	8	9
	213	**206**

El desglose por sexos y categorías de la plantilla de la Entidad a 31 de diciembre de 2019 y 31 de diciembre de 2018, que tienen una minusvalía superior al 33%, se muestra en los siguientes cuadros:

Categoría	Número medio de empleados a 31 de diciembre de 2019 Hombres	Mujeres	Total
Personal de estructura	1	-	1
Mandos intermedios	-	-	-
Personal operativo	-	-	-
	1	**-**	**1**

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**

(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 2019 y a 31 de diciembre de 2018 adjunta, es como sigue:

La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_DXCIM2YF7UETOLOS49CP5KSVBGDR en https://www.pap.hacienda.gob.es

	Miles de euros	
	31/12/2019	31/12/2018
Reparaciones y conservación de la infraestructura y edificaciones	336.032	282.519
Energía de tracción	244.919	246.678
Servicios ligados al tráfico y de atención a viajeros	68.497	58.354
Otros suministros	33.343	36.811
Alquileres y cánones	10.224	10.141
Publicidad y relaciones públicas	4.833	4.845
Otras reparaciones y conservación	2583	2.823
Actuaciones Inversión por cuenta de terceros	33116	5.490
Otros	27.482	28.347
Total servicios externos	**761.029**	**676.008**
Tributos	3.991	3.900
Pérdidas, deterioro y variación de provisiones por operaciones comerciales	434	2.128
	765.454	**682.036**

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 392.083 miles de euros a 31 de diciembre de 2019 y 352.256 miles de euros a 31 de diciembre de 2018 y formalizados en adendas a los convenios cuyo detalle se muestra en el siguiente cuadro:

	Miles de euros	
	31/12/2019	31/12/2018
Reparaciones y conservación de la infraestructura y edificaciones	253.323	209.833
Mantenimiento y derechos de paso y uso de red de fibra óptica	13.083	13.361
Gestión integral de protección y seguridad	37.187	29.879
Gestión integral de estaciones	53.096	46.075
Seguridad en la circulación	1.974	1.974
Adjudicación de la capacidad y gestión de tráfico	29.336	26.502
Servicios integrales de comunicación	4.520	4.521
Otros convenios	20.535	20.111
	413.054	**352.256**

(17) Imputación de Subvenciones de Inmovilizado y Otros

El detalle de los ingresos por subvenciones de capital generados a 31 de diciembre de 2019 y a 31 de diciembre de 2018 es como sigue:

	Miles de euros	
	Total ingresos	
	31/12/2019	31/12/2018
Fondos de Cohesión	45.974	45.848
FEDER	28.305	28.940
RTE-T	1663	2.937
Otras subvenciones	30.872	29.609
	106.814	**107.334**

La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_DXCIM2YF7UETOLOS49CP5KSVBGDR en https://www.pap.hacienda.gob.es

(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 2019 y a 31 de diciembre de 2018 es como sigue:

	Miles de euros	
	31/12/2019	31/12/2018
Por créditos a terceros	**329.805**	**358.600**
Intereses préstamos y obligaciones	299.605	299.295
Intereses de demora en obras	1.472	19.930
Intereses de demora en expropiaciones	2.898	12.995
Otros gastos financieros	25.830	26.380
Por actualización de provisiones	**12**	11
	329.817	**358.611**

(19) Ingresos Financieros

El detalle de este epígrafe de la cuenta de pérdidas y ganancias a 31 de diciembre de 2019 y a 31 de diciembre de 2018 es como sigue:

	Miles de euros	
	31/12/2019	31/12/2018
Incorporación al activo de gastos financieros (nota 4(c))	**113.910**	104.022
De valores negociables y otros instrumentos financieros	**6.356**	7.572
Intereses de inversiones financieras	*6.130*	*7.278*
Intereses de cuentas corrientes	*38*	*134*
Otros ingresos financieros	*188*	*160*
Otros ingresos financieros	**3.775**	3.799
De participaciones en instrumentos de patrimonio	**1.656**	1.071
En empresas del grupo y asociadas	*1.534*	*957*
De terceros	*122*	*114*
	125.697	**116.464**

(20) Información Medioambiental

A 31 de diciembre de 2019 y a 31 de diciembre de 2018 se encuentran incorporados al inmovilizado de ADIF AV obras específicas medioambientales por un valor neto contable de 1.222.801 miles de euros y 1.189.927 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:

La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_DXCIM2YF7UETOLOS49CP5KSVBGDR en https://www.pap.hacienda.gob.es

	31 de diciembre de 2019 - Miles de euros		
	Coste	Amortización Acumulada	Valor Neto
Túneles-falsos túneles; obras medioambientales	469.238	(10.417)	458.821
Obras de integración ambiental	611.393	(10.736)	600.657
Otras obras medioambientales	114.553	(26.649)	87.904
Total Inmov. Material puesto en explotación	**1.195.184**	**(47.802)**	**1.147.382**
Obra en Curso	**75.419**	**-**	**75.419**
Total a 31 de diciembre de 2019	**1.270.603**	**(47.802)**	**1.222.801**

	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**

Las incorporaciones a 31 de diciembre de 2019 y 31 de diciembre de 2018 ascienden a 45.750 miles de euros y 3.353 miles de euros respectivamente que, básicamente corresponden a actuaciones preventivas y correctoras.

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

A 31 de diciembre de 2019, el Consejo de Administración estaba formado por once miembros, su Presidenta, el Secretario del Consejo y nueve vocales, de los cuales tres eran mujeres y ocho hombres.

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.

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:

La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_DXCIM2YF7UETOLOS49CP5KSVBGDR en https://www.pap.hacienda.gob.es

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 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.

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

El 78,89% de la deuda viva de la Entidad, a 31 de diciembre de 2019, está a tipo fijo hasta su vencimiento y el 11,76% está a tipo fijo revisable. El 80,51% de la deuda viva de la Entidad, a 31 de diciembre de 2018, estaba a tipo fijo hasta su vencimiento y el 8,89% 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 2019, el resultado de la Entidad es negativo en (179.242) miles de euros y su fondo de maniobra, de signo negativo, ascendió a (643.768) 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

La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_DXCIM2YF7UETOLOS49CP5KSVBGDR en https://www.pap.hacienda.gob.es

sus costes financieros, redujo al máximo en el ejercicio 2019 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 627 millones de euros.

Al 31 de diciembre de 2018, el resultado de la Entidad fue negativo en (223.410) miles de euros y su fondo de maniobra, de signo negativo, ascendió a (833.937) miles de euros.

A 31 de diciembre de 2019, como se informa en la nota 11.a.1., la Entidad dispone de líneas de crédito no dispuestas por importe total de 510.000 miles de euros.

El 15 de noviembre de 2019 fue renovado el Programa EMTN en la Bolsa de Valores de Irlanda y pasaportado a la Comisión Nacional del Mercado de Valores.

El 11 de abril de 2019 la Entidad ejecutó su sexta emisión pública de obligaciones, tercera bajo el formato "bono verde", con un importe bruto de 600.000 miles de euros, cuyo importe líquido fue abonado el 25 de abril de 2019.

En el mes de julio de 2019 ADIF-Alta Velocidad dispuso de un préstamo BEI, por importe de 190.000 miles de euros, correspondiente al proyecto "Valencia -La Encina Railway Line".

El 16 de diciembre de 2019 se realizó la disposición de un préstamo BEI por importe de 355.000 miles de euros, correspondiente al proyecto "Ave Y Vasca Extensión Tramo A".

El 29 de enero de 2020 la Entidad ejecutó su séptima emisión pública de obligaciones, cuarta bajo el formato de "bono verde", con un importe bruto de 600.000 miles de euros, cuyo importe líquido fue abonado el 12 de febrero de 2020.

(23) Compromisos y Contingencias

Los avales concedidos a terceros por la Entidad a 31 de diciembre de 2019 y a 31 de diciembre de 2018 ascienden a 583 y 583 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 aquéllas 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.

El riesgo asumido por la Entidad a 31 de diciembre de 2019 y a 31 de diciembre de 2018 derivado de la suscripción de cartas de compromiso o comfort letters asciende a 26.465 miles

La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_DXCIM2YF7UETOLOS49CP5KSVBGDR en https://www.pap.hacienda.gob.es

de euros y a 76.955 miles de euros respectivamente, de acuerdo con 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 2019 y a 31 de diciembre de 2018, 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

		Riesgo asumido por ADIF AV (comfort letter)			
Sociedades	Participación en capital social % 31/12/2019	Importe riesgo a 31/12/2019	Importe riesgo a 31/12/2018	Provisiones 31/12/2019	Provisiones 31/12/2018
Zaragoza Alta Velocidad 2002, S.A.	30.00%	-	-	32.476	32.476
Valencia Parque Central Alta Velocidad 2003, S.A.	30.00%	-	24.000	24.217	24.217
Logroño Integración del Ferrocarril 2002, S.A.	30.00%	14.400	24.000	-	-
Barcelona-Sagrera Alta Velocitat, S.A.	30.00%	12.065	28.955	4.236	5.368
Cartagena Alta Velocidad S.A.	40.00%	-	-	1.080	1.080
Murcia Alta Velocidad, S.A.	40.00%	-	-	-	3.400
Valladolid Alta Velocidad 2003, S.A.	30.00%	-	-	65.253	65.253
Total Sociedades Integración FFCC		**26.465**	**76.955**	**127.262**	**131.794**

(24) Hechos posteriores

La aparición del Coronavirus COVID-19 en China en enero de 2020 y su reciente expansión global a un gran número de países, entre ellos España, ha motivado que el brote vírico haya sido calificado como una pandemia por la Organización Mundial de la Salud desde el pasado 11 de marzo.

Para hacer frente a esta grave y excepcional situación, el Gobierno ha declarado el estado de alarma mediante el Real Decreto 463/2020, de 14 de marzo.

En su artículo 14, el citado Real Decreto establece una serie de medidas en materia de transportes, entre las que cabe destacar las siguientes reducciones en los tráficos ferroviarios:

a) En los servicios de transporte público ferroviarios, que no están sometidos a contrato público u obligaciones de servicio público (OSP), los operadores de transporte reducirán la oferta total de operaciones en, al menos, un 50 %. Por resolución del Ministro de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana se podrá modificar este porcentaje y establecer condiciones específicas al respecto.

b) Los servicios de transporte público de viajeros que están sometidos a contrato público u OSP reducirán su oferta total de operaciones en, al menos, los siguientes porcentajes:

   i. Servicios ferroviarios de media distancia: 50 %.

   ii. Servicios ferroviarios media distancia-AVANT: 50 %.

c) Los servicios ferroviarios de cercanías mantendrán su oferta.

La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_DXCIM2YF7UETOLOS49CP5KSVBGDR en https://www.pap.hacienda.gob.es

En este contexto, la Entidad, como gestora de una infraestructura critica, ha desarrollado los planes de contingencia necesarios para dar continuidad a su actividad en todos sus ámbitos de actuación.

Debido a la incertidumbre existente en relación con esta pandemia y ante la ausencia, por el momento, de un tratamiento médico eficaz contra el virus, las consecuencias para las operaciones de la Entidad son inciertas y van a depender en gran medida de la evolución y extensión de dicha pandemia en los próximos meses, así como de la capacidad de reacción y adaptación de todos los agentes económicos impactados.

Por todo ello, a la fecha de formulación de estas Cuentas Anuales es prematuro realizar una valoración detallada de los posibles impactos que tendrá el COVID-19 sobre la Entidad, debido a la incertidumbre sobre sus consecuencias a corto, medio y largo plazo.

No obstante, como resultado de la evaluación de la situación que está realizando la Entidad, cabe destacar los siguientes aspectos:

- Riesgo de liquidez: debido a la situación general de los mercados, cabe la posibilidad de que pueda existir un aumento general de las tensiones de liquidez en la economía, así como una contracción del mercado de crédito. En este sentido, la Entidad dispone de una tesorería suficiente para afrontar sus obligaciones financieras y, adicionalmente, tiene suscritas líneas de crédito por un importe de quinientos diez millones de euros, que garantizan que ADIF - Alta Velocidad, con lo información disponible, no se verá afectada durante los próximos meses por las referidas tensiones de liquidez.

- Riesgo de variación de determinadas magnitudes financieras: las circunstancias descritas anteriormente, unidas a las restricciones de la actividad comercial prevista en el artículo 10 del Real Decreto 463/2020, podrían tener un impacto negativo en la futura evolución de determinadas rúbricas de la cuenta de pérdidas y ganancias de la Entidad, como el importe neto de la cifra de negocio y los otros ingresos de explotación, que si bien no es posible en este momento cuantificar de forma exacta, no parece previsible que tengan un efecto negativo significativo en sus futuros resultados, patrimonio y situación financiera, teniendo en cuenta las características de la actividad de la Entidad y su condición de gestor de una red estratégica para el transporte de bienes y personas.

En consecuencia, la Dirección de la Entidad, de acuerdo con lo señalado anteriormente y con su régimen jurídico y estatutario, considera que la aplicación del principio de empresa en funcionamiento, según lo descrito en la Nota 2.a), continúa siendo válido.

Por último, resaltar que la Dirección de ADIF Alta Velocidad está realizando una supervisión constante de la evolución de la situación, con el fin de afrontar con éxito los eventuales impactos, tanto financieros como no financieros, que puedan producirse.

La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_DXCIM2YF7UETOLOS49CP5KSVBGDR en https://www.pap.hacienda.gob.es

ANEXOS

La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_DXCIM2YF7UETOLOS49CP5KSVBGDR en https://www.pap.hacienda.gob.es

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
ADIF – Alta Velocidad

Inmovilizado Material, Intangible e Inversiones Inmobiliarias del ejercicio 2019

Expresado en miles de euros

	Saldo al 1.1.2019	Altas	Traspasos	Bajas	Reclasificaciones	Saldo al 31.12.2019
Edificios y otras construcciones	1.608.992	-	42.229	(1.017)	-	1.650.204
Terrenos y bienes naturales	2.508.803	54.249	-	(839)	(8.845)	2.553.368
Total Edificios y Terrenos	**4.117.795**	**54.249**	**42.229**	**(1.856)**	**(8.845)**	**4.203.572**
Amortización acumulada de Edificios y otras construcciones	(345.141)	(24.832)	-	712	-	(369.261)
Provisión depreciación Edificios y otras construcciones	(4.875)	-	-	-	-	(4.875)
Total valor contable de Edificios y otras construcciones	**3.767.779**	**29.417**	**42.229**	**(1.144)**	**(8.845)**	**3.829.436**
Instalaciones de vía	30.483.251	-	1.275.052	(14.779)	(755)	31.742.769
Amortización acumulada de instalaciones de vía y otras instalaciones	(4.034.087)	(322.281)	-	13.056	-	(4.343.312)
Deterioro de instalaciones de vía	(25.026)	-	-	-	-	(25.026)
Total valor contable de Instalaciones de vía y otras instalaciones	**26.424.138**	**(322.281)**	**1.275.052**	**(1.723)**	**(755)**	**27.374.431**
Otro inmovilizado material	42.726	-	379	(996)	38	42.147
Amortización acumulada de Otro inmovilizado material	(32.984)	(2.171)	-	992	-	(34.163)
Total valor contable de Otro inmovilizado material	**9.742**	**(2.171)**	**379**	**(4)**	**38**	**7.984**
Total valor contable de instalaciones de vía y otro inmovilizado material	**26.433.880**	**(324.452)**	**1.275.431**	**(1.727)**	**(717)**	**27.382.415**
Obra en curso	14.541.768	1.218.152	(1.317.660)	(596)	-	14.441.664
Total inmovilizado material neto	**44.743.427**	**923.117**	**-**	**(3.467)**	**(9.562)**	**45.653.515**
Inversiones inmobiliarias	242.132	-	-	-	8.845	250.977
Amortización acumulada de Inversiones inmobiliarias	(50.864)	(4.101)	-	-	-	(54.965)
Inversiones inmobiliarias en curso	403	-	-	-	-	403
Total Inversiones Inmobiliarias netas	**191.671**	**(4.101)**	**-**	**-**	**8.845**	**196.415**
Inmovilizado intangible	74.490	-	38	-	717	75.245
Amortización acumulada inmovilizado intangible	(19.159)	(1.522)	-	-	-	(20.681)
Inmovilizado intangible en curso	96	125	(38)	-	-	183
Total inmovilizado intangible neto	**55.427**	**(1.397)**	**-**	**-**	**717**	**54.747**

Este anexo forma parte integrante de la nota 4 de las cuentas anuales de 2019 junto con la cual debe ser leído

La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_DXCIM2YF7UETOLOS49CP5KSVBGDR en https://www.pap.hacienda.gob.es

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
ADIF – Alta Velocidad

Inmovilizado Material, Intangible e Inversiones Inmobiliarias del ejercicio terminado a 31 de diciembre de 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 2019 junto con la cual debe ser leído

La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_DXCIM2YF7UETOLOS49CP5KSVBGDR en https://www.pap.hacienda.gob.es

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
ADIF – Alta Velocidad

Detalle de Empresas asociadas a 31 de diciembre de 2019

Nombre	Actividad	Porcentaje de participación	Coste participación (neto de deterioro)	No desembolsado	Fondos propios	Otras partidas del patrimonio neto	Resultado del ejercicio	Resultado de explotación del ejercicio	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%	-	-	450	-	(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 *consulting*	20,68%	7.978	-	99.318	24	21.620	27.608	1.534
León Alta Velocidad 2003, S.A.(b)	Integración Alta Velocidad en León	37,50%	-	-	389	-	(22)	(22)	-
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%	-	-	(18.884)	22.817	1.783	1.784	-
Valladolid Alta Velocidad 2003 S.A.(b)	Ordenación travesía ferroviaria Alta Velocidad en Valladolid	30,00%	-	-	(47.440)	2.910	(3.881)	(186)	-
Gijón al Norte, S.A.(b)	Integración Alta Velocidad en Gijón	30,00%	-	-	537	-	1	4	-
Zaragoza Alta Velocidad 2002, S.A.(b)	Integración Alta Velocidad en Zaragoza	30,00%	-	-	(287.595)	4.793	(5.630)	(1.720)	-
Alta Velocidad Alicante Nodo Transportes, S.A.(b)	Integración Alta Velocidad en Alicante	30,00%	-	-	(1.046)	1.620	(259)	(1)	-
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	40,00%	232	-	572	7.590	(9)	(9)	-
A.V. Vitoria-Gasteizko Abiadura Handia, S.A.(b)	Integración Alta Velocidad en Vitoria	40,00%	233	-	576	-	(8)	(8)	-
Total participaciones en empresas del grupo y asociadas			**8.443**	**-**				**27.422**	**1.534**
Albali Señalización, S.A.(b)		10,00%	1.131	-	13.190	-	1.238	3.994	112
Energía Olmedo Orense Fase I (b)		10,00%	508	-	7.241	-	63	1.448	-
Vía Olmedo- Pedralba (b)		10,00%	46	(240)	2.858	-	83	114	-
HIT RAIL B.V (b)		4,35%	55		3.217	-	84	84	10
Total otras (véase nota 6.a)			**1.740**	**(240)**				**5.640**	**122**
TOTAL			**10.183**	**(240)**				**33.062**	**1.656**

a) Cuentas anuales auditadas a 31 de diciembre de 2019
b) Estados Financieros provisionales a 31 de diciembre de 2019
c) Cuentas Anuales formuladas pendientes de auditoría a 31 de diciembre de 2019
d) Estados financieros provisionales con borrador de informe de auditoría a 31 de diciembre de 2019
Los datos relativos a fondos propios y resultado corresponden al último ejercicio disponible, sea provisional o definitivo

Este anexo forma parte integrante de la nota 5 de las cuentas anuales de 2019 junto con la cual debe ser leído

La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_DXCIM2YF7UETOLOS49CP5KSVBGDR en https://www.pap.hacienda.gob.es

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 (a).	Integración Alta Velocidad en Cartagena	40,00%	-	-	604	-	-	-	-
Murcia AVE, S.A.(a)	Integración Alta Velocidad en Murcia	40,00%	-	-	625	-		-	-
Palencia Alta Velocidad, S.A.(a)	Integración Alta Velocidad en Palencia	40,00%	-	-	478	-	(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 *consulting*	20,68%	7.977	-	85.115	32	7.418	8.813	957
León Alta Velocidad 2003, S.A.(a)	Integración Alta Velocidad en León	37,50%	-	-	410	-	(374)	(375)	
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%	-	-	(20.666)	22.817	941	941	-
Valladolid Alta Velocidad 2003 S.A.(a)	Ordenación travesía ferroviaria Alta Velocidad en Valladolid	30,00%	-	-	(43.559)	2.910	(1.866)	1.681	-
Gijón al Norte, S.A.(a)	Integración Alta Velocidad en Gijón	30,00%	-	-	536	-	-	131	-
Zaragoza Alta Velocidad 2002, S.A.(a)	Integración Alta Velocidad en Zaragoza	30,00%	-	-	(281.965)	4.793	(4.907)	(352)	-
Alta Velocidad Alicante Nodo Transportes, S.A.(a)	Integración Alta Velocidad en Alicante	30,00%	-	-	(787)	1.620	14	12	-
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	-	581	7.590	(5)	(5)	-
A.V. Vitoria-Gasteizko Abiadura Handia, S.A.(a)	Integración Alta Velocidad en Vitoria	40,00%	235	-	583	-	(5)	(5)	-
Total participaciones en empresas del grupo y asociadas			**8.388**	**-**				**10.813**	**957**
Albali Señalización, S.A.(a)		10,00%	1.326	-	15.020	-	1.242	4.204	114
Energía Olmedo Orense Fase I (a)		10,00%	508	-	7.178	-	24	961	-
Vía Olmedo- Pedralba (a)		10,00%	517	(240)	2.858	-	83	114	-
HIT RAIL B.V (a)		4,35%	55		3.217	-	196	195	
Total otras (véase nota 6.a)			**2.406**	**(240)**				**5.474**	**114**
TOTAL			**10.794**	**(240)**				**16.287**	**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

Este anexo forma parte integrante de la nota 5 de las cuentas anuales de 2019 junto con la cual debe ser leído

La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_DXCIM2YF7UETOLOS49CP5KSVBGDR en https://www.pap.hacienda.gob.es

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
ADIF ALTA VELOCIDAD

Informe de Gestión Ejercicio 2019

(Incluye la Información No Financiera)

Índice

1. INFORMACIÓN NO FINANCIERA (aspectos a incluir según la ley 11/2018 de 28 de diciembre) 5

2. QUIÉNES SOMOS 6

2.1. Principales magnitudes: ADIF-AV de un vistazo 8

2.2. Misión, visión y valores 9

2.3. Modelo de negocio 9

2.3.1. Principales actividades desarrolladas por Adif-AV 11

2.3.2. Otras áreas de actividad 11

2.3.3. Actividad internacional. Adif Alta Velocidad en el mundo 12

2.4. Estructura organizativa 14

3. ENFOQUE ESTRATÉGICO 15

3.1. Estrategia empresarial 15

3.1.1. Análisis de materialidad 2019 19

3.2. Entorno de negocio: retos y oportunidades 21

3.2.1. Mantenimiento y mejora de la red 22

3.2.2. Liberalización del transporte de viajeros 22

3.2.3. Retos globales y Agenda 2030 24

3.2.4. Proceso de transformación de plantilla 24

3.3. Objetivos de Desarrollo Sostenible en la estrategia de Adif AV 25

3.4. Innovación y transformación digital 28

3.4.1 Gestión de la I+D+i 28

3.4.2 Proyectos e hitos de la innovación 29

3.4.3. Activos intangibles y transferencia tecnológica 33

3.4.4. Innovación colaborativa 33

3.4.5. Innovación abierta y emprendimiento 33

3.4.6. Centro de Tecnologías Ferroviarias 35

3.4.7. Colaboración con Universidades 35
3.4.8. Transformación Digital 36

4. BUEN GOBIERNO, TRANSPARENCIA Y GESTIÓN DE RIESGOS 38

4.1. Órganos de gobierno y de gestión interna 38
4.1.1. Consejo de Administración 38
4.1.2. Otros órganos de gestión interna 41
4.1.3 Políticas aplicadas y sistema de gestión de indicadores 44

4.2. Ética y transparencia 45
4.2.1. Medidas adoptadas para prevenir la corrupción y el soborno 47

4.3. Compromiso con los derechos humanos 49

4.4. Gestión de riesgos 49
4.4.1. Sistema Gestión Integral de Riesgos 49
4.4.2. Sistema de control interno de la información financiera (SCIIF). Modelo COSO III 50

5. IMPACTO EN LA SOCIEDAD Y CREACIÓN DE VALOR COMPARTIDO 53

5.1. Relación con grupos de interés 54

5.2. ESG Risk Rating 59

5.3. Seguridad y salud 59
5.3.1. Protección y Seguridad 60
5.3.2. Seguridad en la Circulación 62
5.3.3. Prevención de Riesgos Laborales 68
5.3.4. Ciberseguridad 69

5.4. Mejoras del servicio 70
5.4.1. Construcción 70
5.4.2. Mantenimiento 72
5.4.3. Explotación de la infraestructura renovable 75

5.5. Medio ambiente y lucha contra el cambio climático 81
5.5.1. Gestión medioambiental 81
5.5.2. Uso sostenible de recursos 83
5.5.3. Lucha contra el cambio climático 88

5.5.4. Contaminación 94
5.5.5. Gestión de residuos y economía circular 95
5.5.6. Protección de la Biodiversidad 97

5.6. Equipo humano 101
5.6.1. Empleados 102
5.6.2. Organización del trabajo 107
5.6.3. Relaciones Laborales 108
5.6.4. Prevención de Riesgos Laborales 109
5.6.5. Formación 111
5.6.6. Gestión del talento y desarrollo profesional 112
5.6.7. Igualdad 117

5.7. Orientación al cliente 120
5.7.1. Satisfacción de clientes 120
5.7.2. Accesibilidad 123

5.8. Compromiso con las comunidades 125
5.8.1. Programa Estación Abierta 126
5.8.2. Patrimonio y Urbanismo 128
5.8.3. Grupo Societario 129
5.8.4. Sociedades de Integración 131

5.9. Gestión de proveedores 135
5.9.1. Compra Pública Responsable 135

6. ACERCA DE ESTE INFORME Y ESTÁNDARES GRI 137

6.1. Alcance 137

6.2. Estándares internacionales 137

6.3. Análisis de materialidad 138

7. INDICADORES GRI 139

8. NUESTRA CONTRIBUCIÓN A LOS ODS 143

9. ANEXO: ÍNDICE DE CONTENIDOS 145

10. INFORMACIÓN FINANCIERA 151

10.1. Análisis de la actividad y del resultado 151

10.2. Indicadores económicos de la actividad 154

10.3. Cánones ferroviarios 155

10.3.1. Cánones por utilización de líneas de la RFIG 158

10.3.2. Cánones por utilización de estaciones y otras instalaciones 159

10.4. Financiación mediante emisiones de bonos verdes ("GREEN BOND") . 161

10.5. Liquidez y recursos de capital 162

10.6. Ratio de cobertura SEC (SISTEMA EUROPEO DE CUENTAS) 163

10.6.1. Inversiones realizadas durante el ejercicio 164

10.6.2. Información sobre la contratación realizada 166

11. HECHOS POSTERIORES 168

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 2019, en esta línea Adif Alta Velocidad (en adelante, Adif - AV) ha elaborado un estado de información no financiera adaptado a las previsiones establecidas en la citada Ley 11/2018, que constituye la mejor práctica en esta materia, presentación que lleva realizando desde 2018. Desde el ejercicio 2018, Adif - AV ha optado por la presentación del Informe de Gestión Integrado, incluyendo en el mismo el estado de información no financiera, sometiéndose a los mismos criterios de aprobación, depósito y publicación que el Informe de Gestión.

En cuanto al marco de reporte, éste 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. El reporte se complementa 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.

En 2018, Adif - AV sometió el reporte del estado no financiero de la entidad a análisis externo, basado en la metodología Making the Connection - Using GRI's Guidelines to Create a COP siendo realizado por la asociación Red Española de Pacto Mundial, REPM, como parte de su compromiso por el desarrollo sostenible, con el objetivo de detectar los puntos fuertes y áreas de mejora tanto en el nivel de transparencia de las entidades, como en el nivel de implantación de cada uno de los cuatro bloques del Pacto Mundial de Naciones Unidas; así como la medición del nivel de integración de los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) dentro de la organización.

Con el modelo de reporting por el que ha apostado Adif AV, pretende convertirse en referente de las empresas públicas a nivel nacional en materia de divulgación de información no financiera y diversidad, elevando los niveles de exigencia en cuanto a transparencia y fiabilidad en el reporting de estos datos.

2. QUIÉNES SOMOS

En Adif-AV sabemos el importante papel que tenemos como administradores y dinamizadores del sector ferroviario del país. Por ello, parte de nuestra responsabilidad se basa en la búsqueda de fórmulas eficaces para garantizar que el sector sea uno de los principales motores socioeconómicos del país, trabajando día a día para ofrecer un servicio ferroviario seguro, fiable y eficiente, adaptándonos continuamente a los nuevos retos del entorno.

La entidad pública empresarial Adif Alta Velocidad (se crea el 31 de diciembre de 2013, tras la aprobación del Real Decreto Ley 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 nace con el objetivo de desarrollar y administrar un sistema ferroviario de infraestructuras de altas prestaciones, económicamente sostenible, seguro, eficiente y de calidad, bajo la premisa de una orientación estratégica guiada por el desarrollo sostenible.

Este enfoque sostenible implica que la estrategia de Adif-AV integre los ámbitos económico, social y medioambiental, tomando como referencia de alto nivel los Objetivos de Desarrollo Sostenible de Naciones Unidas.

La función principal de Adif-AV es proporcionar una **red ferroviaria segura, fiable y eficiente**, generando valor añadido y con la sostenibilidad como uno de nuestros pilares fundamentales.

Adif-AV tiene como objetivos, además de facilitar una infraestructura fiable y segura, incrementar la cuota de transporte ferroviario y generar valor añadido a través de la colaboración con otras entidades, instituciones y empresas. En su apuesta por la alta velocidad, la Entidad ha transformado la red ferroviaria de forma radical, manteniendo una importante diferencia en tiempos de viaje con respecto a otras líneas de alta velocidad del mundo.

La red de Adif-AV está construida mayoritariamente con ancho UIC (1.435 mm), vía doble electrificada a 25 KV, 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-AV se recogen en su propio estatuto regulado por el Real Decreto 1044/2013, de 27 de diciembre, destacándose las que siguen a continuación:

- 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.
- Construcción de infraestructuras ferroviarias de alta velocidad, con recursos de un tercero, conforme al correspondiente convenio.
- Administración de las infraestructuras de su titularidad.

- Control e inspección de la infraestructura ferroviaria, de sus zonas de protección y de su circulación ferroviaria.
- Adjudicación de capacidad a empresas ferroviarias que lo soliciten.
- Explotación de los bienes de su titularidad.
- Negocios de estaciones de alta velocidad.
- Adquisición de energía eléctrica para el suministro del servicio de corriente al sistema ferroviario.
- Prestación de servicios adicionales y, en su caso de servicios complementarios y auxiliares al servicio de transporte ferroviario en infraestructuras de su titularidad.
- Actividades de telecomunicaciones y de energía.

Desde su creación en 2005 como entidad pública encargada de la prestación del servicio de transporte ferroviario, se han producido diferentes hitos clave claves en el avance de Adif hacia la entidad en la que se ha convertido actualmente. Uno de los hitos de mayor relevancia es el debido a la entrada en vigor del Real Decreto Ley 15/2013, por el que Adif experimenta la escisión en Adif y Adif-AV.

Las principales normas que regulan la actividad de Adif -AV son las siguientes:

- Ley 40/2015, de 1 de octubre, de régimen jurídico del sector público.
- Ley 39/2015, de 1 de octubre, del procedimiento administrativo común de las administraciones públicas.
- Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del sector ferroviario.
- Real Decreto-ley 15/2013 sobre la reestructuración de Adif y otras medidas urgentes en el orden económico; mediante este Real Decreto- ley se crea la nueva entidad pública empresarial Adif Alta Velocidad.
- Real Decreto-ley 4/2013 de medidas de apoyo al emprendedor y de estímulo del crecimiento y de la creación de empleo: transmisión a ADIF de la titularidad de la red ferroviaria del Estado cuya administración tenía encomendada.
- Real Decreto-ley 22/2012, por el que se adoptan medidas para la racionalización y reestructuración del sector ferroviario: integración en Adif de parte de la Entidad Pública Empresarial de Ferrocarriles de Vía Estrecha (FEVE).
- Ley 47/2003, de 26 de noviembre, General Presupuestaria.
- Real Decreto 1044/2013, de 27 de diciembre, por el que se aprueba el Estatuto de la entidad pública empresarial ADIF-Alta Velocidad.

2.1. Principales magnitudes: ADIF-AV de un vistazo

NEGOCIO

865,9
Millones de viajeros

952
Media de trenes circulando por día

1.800 M€
valor en Bonos Verdes

3.456 KM
red ferroviaria gestionada

BUEN GOBIERNO

9
Consejeros

13
Reuniones del Consejo

27,7%
Mujeres en el Consejo

398
Formaciones en materia ética

EMPLEADOS

218
Empleados

97,57%
contrato indefinido

+20
medidas de conciliación

50,96%
cubierto por convenio colectivo

ECONÓMICOS

Importe de la deuda a valor nominal
16.085,65 M€

Ingresos de explotación
1.168,7 M€

Resultado del ejercicio
-179,2 M€

EBITDA
280,6 M€

2.2. Misión, visión y valores

Adif-AV es consciente de la necesidad de integrar la economía circular, la cohesión social la emergencia climática la igualdad y la diversidad en la gestión de las infraestructuras ferroviarias, equiparando cada una de estas dimensiones en rango de importancia. Es por ello por lo que en el punto de partida para su estrategia empresarial está la necesidad de contribuir al desarrollo socioeconómico aportando acciones que mitiguen los efectos del cambio climático.

Con este planteamiento y con un propósito corporativo definido, Adif-AV en su Plan Estratégico 2030, PE2030, mantiene la Visión, Misión y Valores de la Entidad, donde la Visión refleja la aspiración de futuro, la Misión, por su parte, aborda las acciones que Adif debe llevar a cabo para cumplir su responsabilidad y, por último, los Valores se erigen como los pilares sobre los que se debe orientar la actuación de los diferentes profesionales de la Entidad para lograr con éxito la misión definida.

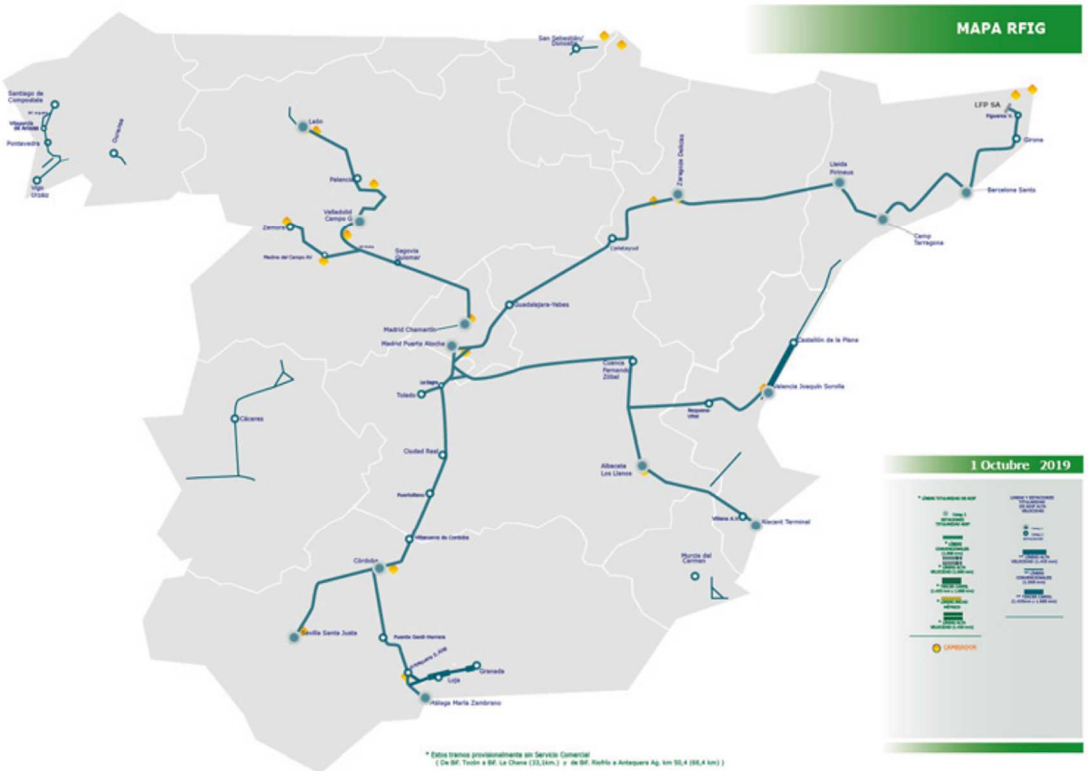
El **propósito corporativo** de Adif-AV es contribuir a "**mejorar la vida de la gente"** mediante una gestión empresarial basado en el buen gobierno, la transparencia, la igualdad y orientado hacia el bienestar desde las personas.

2.3. Modelo de negocio

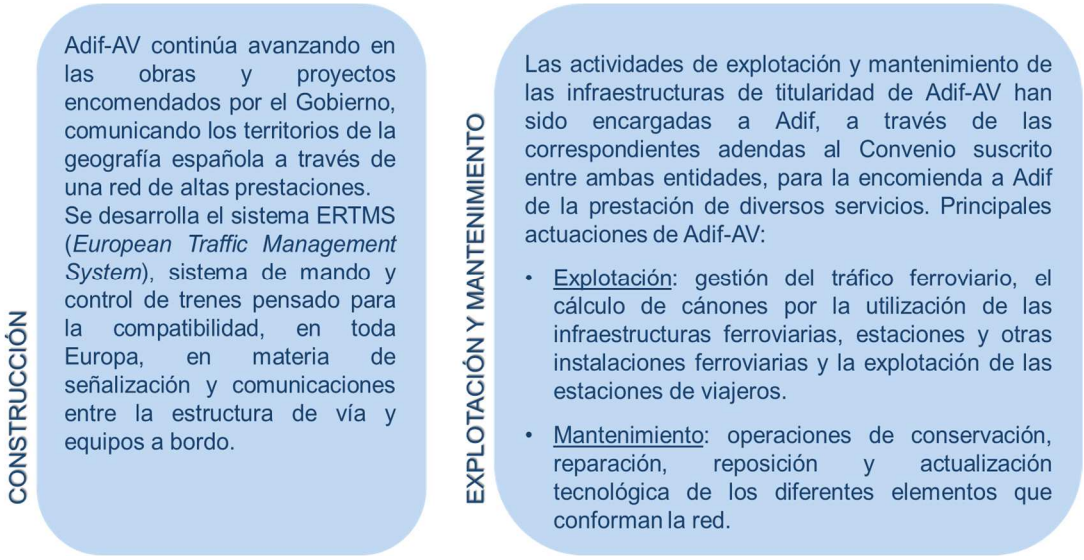
Adif-AV orienta su modelo de negocio a crear y gestionar infraestructuras de las prestaciones sostenibles, de calidad, resilientes y seguras, apostando por la innovación y la modernización del sistema de transporte. Además de la construcción y administración de líneas de alta velocidad, la Entidad se hace responsable de las siguientes actividades:

- Gestión de la infraestructura de telecomunicaciones.
- Gestión del suministro de energía a operadores ferroviaria.
- Asesoramiento y supervisión de las actuaciones en materia de medio ambiente y eficiencia energética de Adif.

La red de titularidad de Adif-AV alcanza los **3.455,70 kilómetros (red total gestionada)**, de los que **2.618,50 km son de Alta Velocidad de Ancho Estándar (UIC).**



2.3.1. Principales actividades desarrolladas por Adif-AV



Seguridad Integral del Sistema Ferroviario

La cultura de seguridad de Adif-AV 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.

- 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.
- Seguridad en la circulación ferroviaria: Control de los riesgos inherentes a la circulación de los trenes, derivados de la propia actividad de Adif-AV y de las Empresas Operadoras, dando a los usuarios la confianza en la red por la que transitan.
- 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-AV.
- Ciberseguridad: Protección de los sistemas de información de gestión u operacionales de Adif-AV, frente a intrusiones, agresiones, accesos indebidos a la información y/o daños en los activos de la organización.

2.3.2. Otras áreas de actividad

De igual forma, Adif-AV despliega su actividad en otras áreas de negocio que se resumen a continuación:

TELECOMUNICACIONES Y ENERGÍA

Adif-AV actúa como gestor 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.

La Entidad se encarga, asimismo, de gestionar el suministro de energía eléctrica consumida por Adif y Adif-AV 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-AV.

ASISTENCIAS TÉCNICAS Y COLABORACIONES INTERNACIONALES

En el ámbito internacional, Adif-AV trabaja en base a la defensa de sus intereses, y para conseguir rentabilización de su conocimiento y experiencia, mediante la consecución de asistencias técnicas y contratos en mercados exteriores.

En este sentido, la Entidad participa en diferentes iniciativas internacionales como el desarrollo de la red trans-europea y el desarrollo de regulación internacional en materia de seguridad e interoperabilidad, entre otras.

PATRIMONIO Y URBANISMO

Adif-AV se encarga de la gestión y administración del patrimonio del cual es titular.

Siempre en línea con las políticas marcadas por las instituciones competentes, Adif-AV contribuye al desarrollo sostenible del sistema ferroviario y a su integración urbanístico-ferroviaria en las ciudades (en ocasiones a través de Sociedades de Integración).

SOCIEDADES DE INTEGRACIÓN, FILIALES Y PARTICIPADAS

Adif-AV llevan a cabo el control y seguimiento económico de todas sus sociedades filiales y participadas y las tareas de coordinación, control y seguimiento de las actuaciones de integración del ferrocarril en las ciudades (en ocasiones a través de Sociedades de Integración).

2.3.3. Actividad internacional. Adif Alta Velocidad en el mundo

El año 2019 ha supuesto un claro avance del sector ferroviario en el mundo. Adif-AV ha afianzado y mejorado su posición en el ámbito internacional a través de la participación en organismos e iniciativas internacionales, participando en misiones en el exterior y recibiendo delegaciones de los cinco continentes.

En lo que se refiere a las misiones, se pueden enumerar las relacionadas con países estratégicos para su negocio exterior y que tienen programas de inversión importantes en infraestructura ferroviaria, como son Noruega (donde se ha firmado un Memorando de Entendimiento con el administrador de infraestructuras ferroviarias Bane NOR), Gran Bretaña (proyecto HS2, nueva línea de alta velocidad Londres – Birmingham – Leeds / Manchester), Suecia, Bosnia, Croacia, Ucrania, Israel Estados Unidos, India, etc.

En este año destacan las labores de asistencia técnica a India, Suecia e Israel o los trabajos de colaboración con Renfe-Operadora en el desarrollo del proyecto de Alta Velocidad en Texas (EE. UU).

Asimismo, Adif-AV ha continuado su participación en el Proyecto de Hermanamiento (Twinning Project), financiado por la Unión Europea, con la finalidad de apoyar al Ministerio de Transportes e Infraestructuras de Ucrania en la creación de una red ferroviaria tanto de mercancías cómo de pasajeros más eficiente Para ello, expertos de Adif, Adif-AV, Renfe y del Ministerio de Fomento, han colaborado con sus homólogos ucranianos en la adaptación al marco normativo europeo

Cabe resaltar que, durante 2019 se continuó trabajando en identificar nuevas oportunidades de negocio en países como Corea, Argentina, Uruguay, Colombia, Perú, Chequia, Bulgaria, India o Arabia Saudí. En este último, destaca la participación de Adif/Adif-AV en el Proyecto Haramain que se desarrolla a continuación. Además, se firmó un Memorando de Entendimiento con el Instituto Técnico de Ferrocarriles de Arabia Saudí (Saudi Railway Polytechnic -SRP).

Además, en 2019 Adif-AV, conjuntamente con Adif, ha realizado asesoramiento en 15 proyectos internacionales.

La Entidad tiene representación en los principales organismos internacionales: EIM, UIC (en las que mantiene expertos destacados), AEIEs, RailNetEurope (RNE), con 34 gestores de Infraestructuras Europeos y 10 miembros asociados y la Plataforma PRIME de gestores de infraestructura ferroviaria impulsada por la Comisión Europea. También colabora y sigue las iniciativas en materia de interoperabilidad de la ERA, el ERTMS Users Group y la iniciativa conjunta de investigación europea Shift2Rail, S2R.

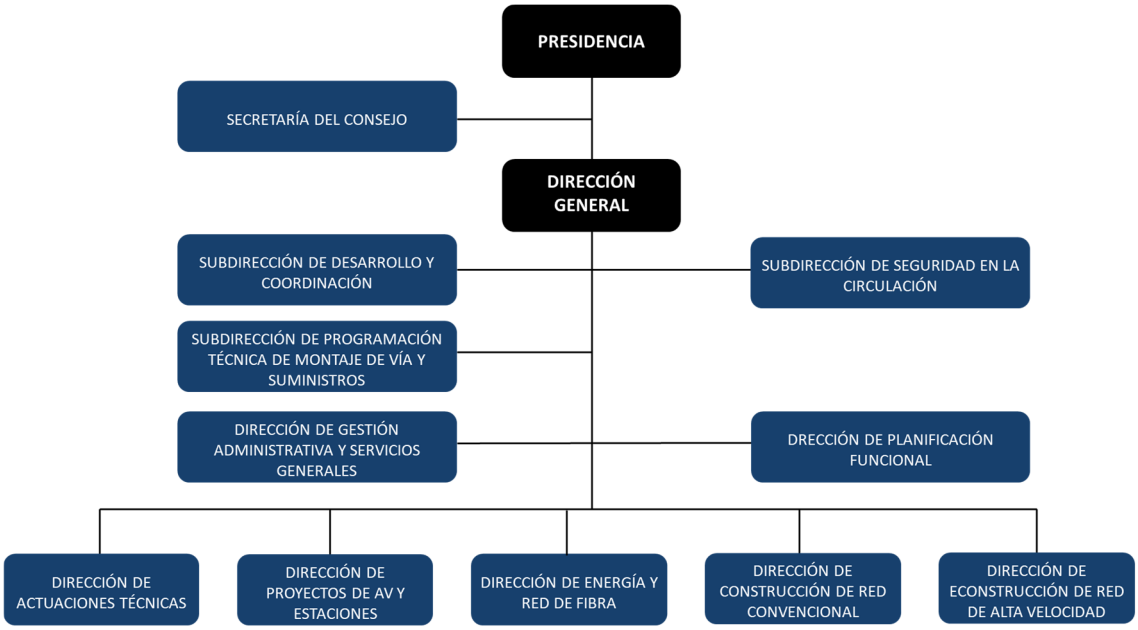
La participación en los referidos foros, da la oportunidad a Adif-AV de establecer grupos técnicos bilaterales, fundamentalmente con los Administradores de Infraestructuras de Francia y Portugal, a través de los cuales se impulsa la coordinación en la planificación, proyecto y ejecución de los trabajos de mejora de líneas convencionales que forman parte de los Corredores Europeos de Mercancías, así como los aspectos de gestión de la capacidad y tráfico internacionales ligados a las fronteras con los citados países.

Descripción indicadores		Unidades	2017	2018	2019
Información desempeño en la sociedad y responsabilidad de producto	Presencia en asociaciones y organismos internacionales (*integrado Adif y Adif-AV*)	N.º	184	218	224
	Presencia en proyectos y actividades internacionales (*integrado Adif y Adif-AV*)	N.º	145	158	98

Presencia de Adif/Adif-AV en el mundo

2.4. Estructura organizativa

El organigrama que se recoge a continuación muestra la estructura organizativa de Adif-AV para el ejercicio 2019, a fecha de diciembre de dicho año:



3. ENFOQUE ESTRATÉGICO

Adif-AV orienta su estrategia empresarial en el Desarrollo Sostenible, con el firme convencimiento de que toda su actividad incide de forma relevante en la sociedad. De esta forma, se ha convertido en un referente dentro de su sector en el ámbito de la Responsabilidad Corporativa.

3.1. Estrategia empresarial

En el año 2019 se ha realizado un proceso de revisión y actualización de Plan Estratégico con el objetivo de alinear el horizonte temporal con la Agenda 2030 de Naciones Unidas, centrarlo más en nuestro *"core"* de negocio y la cuarta revolución industrial inteligente, para dar respuesta a los desafíos a los que la compañía se enfrenta.

El Plan Estratégico 2030 (PE2030) se asienta en **tres pilares**: seguridad, servicio y sostenibilidad que están plenamente alineados con su misión, visión y valores. Estos pilares, reciben el impulso de tres palancas que estimularán su consecución: la transformación digital, la innovación estratégica y las personas.

Los Pilares y Palancas se despliegan en **20 Objetivos Estratégicos**, cuya medición y seguimiento se realiza a través de indicadores clave. Estos objetivos estratégicos son los siguientes:

En paralelo a la formalización de la estrategia, para desarrollar y desplegar estos objetivos a cada Área de Actividad se ha dado un gran impulso a la agilización de las iniciativas estratégicas.

Actualmente existen **32 iniciativas estratégicas** estructuradas entorno a cada uno de los pilares y palancas. De las 32 iniciativas estratégicas, 29 son integradas Adif/Adif AV y 3 son exclusivas de Adif (Plan de Servicios Logísticos, Plan de mercancías, Plan de supresión de bloqueos telefónicos).

ÁREA	INICIATIVA	ADIF	ADIF AV	INTEGRADO
DG Circulación y Gestión Capacidad	Nuevo modelo de servicios itinerantes de circulación			X
	Proyecto de nueva plataforma de regulación de tráfico SITRA			X
DG Conservación y Mantenimiento	Proyecto nuevo modelo de mantenimiento			X
DG Gestión de Personas	Plan integral de gestión de personas			X
DG Negocio y Operaciones Comerciales	Plan de Servicios Logísticos	X		
	Plan integral de estaciones de viajeros			X
	Plan de mercancías	X		
DG Planificación Estratégica y Proyectos	Plan integral de mejora de la seguridad en cruces de vía			X
	Plan de elaboración del Programa de Inversiones			X
	Plan de internacionalización			X
	Programa de activos para el desarrollo			X
	Plan de lucha contra el cambio climático			X
	Plan de acción social 2020			X
	Plan de desarrollo y despliegue de la gestión integral de riesgos			X
	Plan de implantación de la metodología BIM			X
	Plan de innovación estratégica			X
DG Seguridad, Procesos y Sistemas Corporativos	Plan de actualización y mejora de la seguridad en la circulación			X
	Plan de supresión de bloqueos telefónicos	X		
	Plan de seguridad integral de sistemas de información (PSISI)			X
	Plan de protección de infraestructuras críticas			X
	Proyecto de despliegue 4G			X
	Proyecto de revisión y actualización del sistema de gestión			X
	Plan de implantación de un nuevo modelo de gestión de activos			X
	Plan de transformación de puestos de trabajo			X
	Proyecto operador único de telecomunicaciones			X
DG Financiera y de Control de Gestión	Plan de elaboración del Convenio			X
Dirección Adjunta Presidencia	Proyecto de adaptación al CPF			X
Dirección de Auditoría Interna	Plan de mejora de la transparencia y buen gobierno			X
D. Comunicación y Reputación Corporativa	Plan de comunicación y reputación corporativa			X
Secretaría General	Proyecto de compra pública responsable (social y ecológica)			X
	Plan de posicionamiento en el grupo societario			X
	Plan de administración electrónica			X

A continuación, se muestra el comportamiento anual de los principales indicadores estratégicos de Adif-AV analizados durante la serie 2017-2019 (Datos de 2019, actualizados a octubre de 2019, excepto los datos con periodicidad trimestral, semestral o anual. Estos datos están actualizados al último periodo del año disponible):

DIMENSIÓN OPERATIVA

PILAR/ PALANCA	Nombre	Unidades	2017	2018	2019
SEGURIDAD	Accidentes significativos por causa del administrador	N.º/MkmTren	0,017	0	0
	Accidentes de tren responsabilidad del administrador	Nº/MkmTren	0,018	0	0
	Delitos con incidencia en la actividad	Nº	282	252	101
	Precursores de accidentes por causa del administrador	Nº/MkmTren	0,330	0,321	0,3556
	Ataques deliberados contra las infraestructuras críticas	Nº	38	9	9
	Accidentabilidad	accidentes c.bajas/1.000 trabajadores	3,05	0	0
	Gravedad	jornadas perdidas/1.000 h trabajadas	0,09	0	0
SERVICIO	Liberalización**	Nº empresas	13	13	14
	Fiabilidad de las Instalaciones	Nº	2.659	2.508	2.939
	Disponibilidad de las Instalaciones	Minutos	65,283	71,21	65,97
	Calidad de Vía	Ratio	99,19	99,10	99,16
	Desarrollo de la Red de Alta Velocidad	%	N/D	71,80	75,00
	Ejecución de inversiones	%	108,14	109,67	104,34
	Modernización de estaciones	M viajeros beneficiados	136,9	147,6	139,89
	Integración urbana**	M€ de inversión acumulada	3.622,5	3.877,03	4.030,2
	Actividad comercial en estaciones**	M€ ingresos comerciales	N/D	12,85	15,47
PALANCAS DE TRANSFORMACIÓN	Nivel de Transferencia**	%	86,7	86,7	86,3
	Protección de resultados en el desarrollo de la innovación**	Nº de productos protegidos como propiedad industrial e intelectual	N/D	6	6

	Eficiencia de la innovación**	% resultados transferidos	40	50	67
	Colaboración e innovación abierta**	% ideas y proyectos desarrollados*	N/D	23	37
	Disponibilidad de los sistemas**	%	99,83	98,94	99,71

(*) Solicitados y Recibidos (intraemprendimiento, encomiendas áreas operativas, colaboración e innovación abierta)
(**) Indicador integrado de Adif y Adif-AV

DIMENSIÓN ECONÓMICA

PILAR/ PALANCA	Nombre	Unidades	2017	2018	2019
SOSTENIBILIDAD	Resultado bruto de explotación (EBITDA)	M euros	287,76	297,924	282,967
	Resultado neto de explotación (EBIT)	M euros	38,98	49,112	30,514
	Aprovechamiento de los fondos comunitarios	%	226	73,27	110,62
	Ratio SEC 2010	%	56,00	56,16	56,4

DIMENSIÓN AMBIENTAL

PILAR/ PALANCA	Nombre	Unidades	2017	2018	2019
SOSTENIBILIDAD	Reducción de emisiones GEI	Tm de CO_{2eq}	20.921	17.874	22.712
	Gestión de residuos peligrosos	Tm/MkmTren	0,07	0,038	0,033

DIMENSIÓN SOCIAL

PILAR/ PALANCA	Nombre	Unidades	2017	2018	2019
SOSTENIBILIDAD	Accesibilidad**	% de viajeros	81,21	83,19	85,07

(**) Indicador integrado de Adif y Adif-AV

DIMENSIÓN BUEN GOBIERNO

PILAR/ PALANCA	Nombre	Unidades	2017	2018	2019
SOSTENIBILIDAD	Código ético**	Nº de notificaciones*	N/D	12	16
	Transparencia**	% reclamaciones estimadas	10	7,56	4,88

(*) Recibidas y resueltas a través del Canal Ético o por cualquier otro medio que pudiese derivar en una vulneración de los compromisos del Código Ético

(**) Indicador integrado de Adif y Adif-AV

3.1.1. Análisis de materialidad 2019

Adif-AV es consciente de la necesidad de escuchar a los diferentes grupos de interés para lograr un enfoque de gestión basado en la responsabilidad ante la sociedad. La Entidad entiende por grupo de interés a cualquier colectivo social que pueda verse afectado por el desarrollo de la actividad de la empresa y/o que pueda influir sobre la actividad de la misma.

Así, entre los grupos de interés de Adif-AV, 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 el tercer sector (ONG's, asociaciones, etc.).

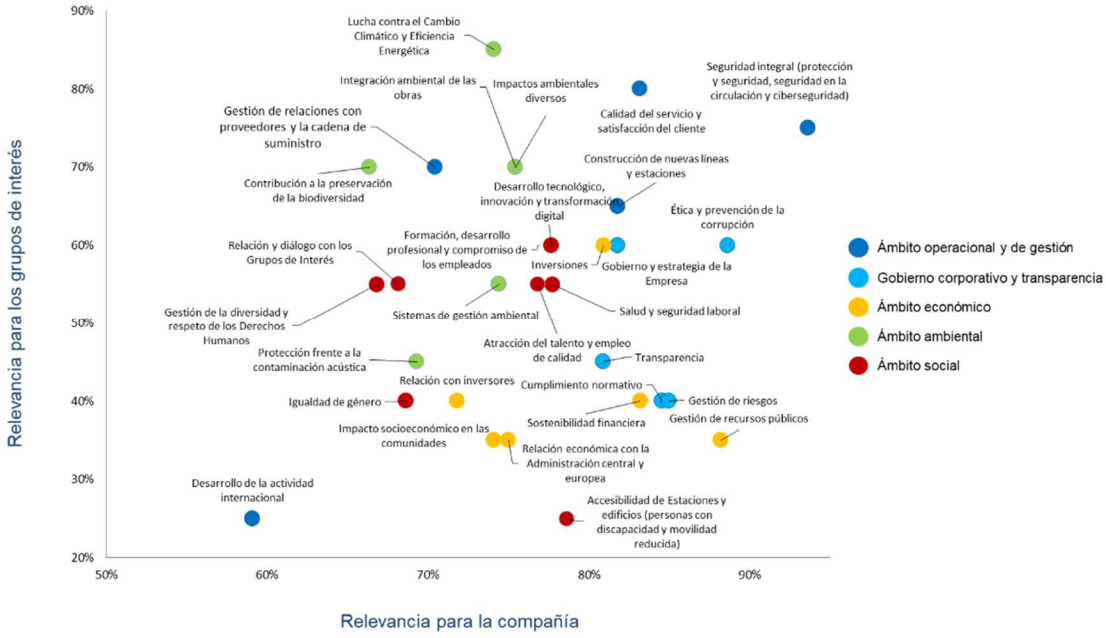
En 2019 se ha realizado una actualización del análisis de materialidad llevado a cabo en 2017, identificando en primer lugar una relación de asuntos clave a partir del profundo análisis de diversas fuentes de información, algunas de ellas específicas del sector público y del sector ferroviario tanto a nivel estatal como internacional. Adicionalmente, se han tenido en cuenta las nuevas tendencias y los requisitos de la Ley 11/2018, de información no financiera y diversidad.

En total se han identificado 30 temas o asuntos relevantes, uno más que en 2017, al haberse eliminado dos e incluido tres nuevos respecto al año pasado. Además, un total de 7 asuntos han cambiado su nomenclatura o han adaptado su contenido, para responder mejor a los requerimientos y tendencias en información no financiera.

ASUNTOS CLAVE RELEVANTES IDENTIFICADOS EN 2019	
Ámbito operacional y de gestión	Construcción de nuevas líneas y estaciones
	Desarrollo de la actividad internacional*
	Calidad del servicio y satisfacción del cliente
	Desarrollo tecnológico, innovación y transformación digital
	Seguridad integral (protección y seguridad, seguridad en la circulación y ciberseguridad)
	Gestión de relaciones con proveedores y la cadena de suministro*
Gobierno corporativo y transparencia	Gobierno y estrategia de la Empresa
	Cumplimiento normativo*
	Gestión de riesgos
	Transparencia
	Ética y prevención de la corrupción*
Ámbito económico	Sostenibilidad financiera
	Gestión de recursos públicos
	Inversiones
	Relación económica con la Administración central y europea
	Relación con inversores
	Impacto socioeconómico en las comunidades**
Ámbito ambiental	Sistemas de gestión ambiental
	Integración ambiental de las obras
	Lucha contra el Cambio Climático y Eficiencia Energética
	Contribución a la preservación de la biodiversidad
	Protección frente a la contaminación acústica*
	Impactos ambientales diversos (contaminación de suelos y vertidos, prevención de incendios, gestión de residuos)
Ámbito social	Relación y diálogo con los Grupos de Interés
	Accesibilidad de Estaciones y edificios (personas con discapacidad y movilidad reducida)
	Formación, desarrollo profesional y compromiso de los empleados*
	Gestión de la diversidad y respeto de los Derechos Humanos*
	Salud y seguridad laboral
	Atracción del talento y empleo de calidad**
	Igualdad de género**

(*) Asuntos que han cambiado de nomenclatura o que incluyen un nuevo enfoque respecto a 2017
(**) Asuntos nuevos respecto a 2017

Estos asuntos han sido posteriormente valorados en función de su relevancia para la propia compañía y para sus grupos de interés, teniendo en cuenta su impacto en la estrategia, en los objetivos de negocio y en la reputación e imagen de marca, así como su propia capacidad para generar riesgos y oportunidades. Para ello se ha realizado un proceso de consulta interna en el que han participado 44 responsables y directores de área de la compañía. Además, se han tenido en cuenta diferentes estándares de reporting, se han analizado informes de sostenibilidad y RSC de compañías ferroviarias de varios países y se han observado los temas que han tenido una especial relevancia en prensa durante el año. El resultado de esta relación entre la relevancia interna y la externa se presenta en el siguiente gráfico de materialidad:



Al igual que en años anteriores, la seguridad integral de la red ferroviaria, la calidad del servicio proporcionado y la construcción de nuevas líneas y estaciones se encuentran entre los temas de mayor relevancia, dado que son los aspectos fundamentales sobre los que se asienta el negocio de la Entidad.

No obstante, frente a años anteriores se observa un aumento en la importancia de aspectos ambientales como la lucha contra el cambio climático o los impactos ambientales causados y también en aspectos como la estrategia de la empresa o la salud y seguridad laboral. Los aspectos económicos, por su parte, bajan en relevancia frente a años anteriores.

Esta tendencia tiene su lógica si se consideran los profundos cambios que están ocurriendo a nivel social y la creciente relevancia que los conceptos ambientales están adquiriendo en la actualidad. La Agenda 2030 de las Naciones Unidas y la consecución de los Objetivos de Desarrollo Sostenible que plantea, es una buena muestra de ello, haciendo que la concienciación social sobre la problemática ambiental que amenaza al entorno natural sea cada vez más intensa.

3.2. Entorno de negocio: retos y oportunidades

El mercado ferroviario es dinámico y está sujeto, tanto en la actualidad como previsiblemente en los próximos años, a fuertes cambios que abren nuevas oportunidades y retos para los que la Entidad ya se está preparando. La evolución tecnológica y la digitalización, la fuerte demanda interna de un servicio cada vez más seguro y de calidad, la interoperabilidad y la liberalización del mercado europeo de transporte de viajeros por ferrocarril, así como los retos globales que afectan a nuestro negocio, son todos ellos aspectos fundamentales de un entorno en transformación acelerada al que debemos dar respuesta.

Entre los principales desafíos a los que Adif-AV se enfrenta y que marcarán su futuro devenir, destacan los que se desarrollan a continuación.

3.2.1. Mantenimiento y mejora de la red

La sociedad lo demanda, y Adif-AV asume como un reto permanente la mejora continua de la fiabilidad y seguridad de la infraestructura ferroviaria. Realiza por ello un esfuerzo sostenido para destinar recursos al mantenimiento de la infraestructura y el conjunto de las instalaciones, a la vez que se continúa desarrollando proyectos concretos como renovaciones de vía, automatización de los sistemas de seguridad, supresión de pasos a nivel, mejora de los cruces entre andenes, etc.

Asimismo, por la importancia de su volumen en cuanto a los millones de personas que las utilizan, tenemos muy presente la necesidad de mejorar la infraestructura sobre la que circulan los tráficos de cercanías, especialmente en el ámbito de Madrid y Barcelona, aunque también en otros núcleos con menor volumen.

*Datos de comparabilidad de longitud de red gestionada por Adif-AV

La longitud de red cuya gestión corresponde a Adif-AV es de 3.456* km y se resume de la siguiente manera:

Descripción indicadores		Unidades	2017	2018	2019
Información desempeño en la sociedad y responsabilidad de producto	Red total gestionada*	km	3.152	3.300	3.456
	Red de alta velocidad en ancho estándar (UIC)	km	2.514	2.514	2.619

**Esta longitud ha aumentado fundamentalmente por la puesta en servicio de la conexión AV Antequera - Granada y el nuevo trazado de Corredor Mediterráneo.*

3.2.2. Liberalización del transporte de viajeros

La liberalización del transporte de viajeros en 2020 podría incrementar el tráfico en la Red Ferroviaria de Interés General, con un crecimiento estimado entre el 30 y el 50 por ciento en las líneas de alta velocidad, por lo que es necesario asegurar la calidad y puntualidad del servicio en todas las infraestructuras ferroviarias. Para ello es imprescindible adaptarse a algunas tendencias que ocurrirán ligadas a este proceso de liberalización.

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 medios de transporte. Actualmente, la red de alta velocidad española se utiliza una quinta parte que la francesa, y aproximadamente una tercera parte que la alemana o italiana.

En 2019 **14 empresas** han utilizado las infraestructuras de Adif-AV y el volumen del tráfico ha sido de **60,34 millones de km de tren**, aumentando un 4% frente al año anterior.

En el caso de Italia, se produjo en 2012 la liberalización del transporte ferroviario de viajeros, siendo un referente para Adif-Alta Velocidad. Esta liberalización tuvo efectos muy beneficiosos para el conjunto del sector, creciendo un 80% el mercado de alta velocidad en ese país, pasando de 38 millones de viajeros en 2012 a 68 millones en 2016.

Entrada de nuevas operadoras en el mercado

Se están desarrollando una serie de procesos que facilitarán la entrada de nuevas operadoras en el mercado. Tanto Adif como Adif-AV trabajan en un estudio sobre la reorganización del tráfico actual con el fin de introducir los servicios de las nuevas empresas ferroviarias.

También se va a dar visibilidad a la capacidad disponible en la red, al tiempo que se facilita seguridad jurídica a las empresas y se aporta visibilidad a la capacidad disponible en la red mediante la suscripción de acuerdos marco que garanticen la reserva de capacidad por un periodo de cinco años.

De igual modo, se consolidará un sistema de cánones por el uso de la red que aporte estabilidad y certidumbre a las empresas. Adif-AV 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.

Descripción indicadores		Unidades	2017	2018	2019
Información desempeño en la sociedad y responsabilidad de producto	*Liberalización del transporte de viajeros*	Nº de empresas que operan en red*	13	13	14

**Nº de empresas que han operado en la red de Adif-AV: Acciona; ALSA; Captrain; Continental; Ferrovial; Go Transport; Low Cost; Logitren; Medway; Renfe Viajeros; Renfe Mercancías; Tracción Rail; Transitia; Transfesa.*

Plan de adaptación al Cuarto Paquete Ferroviario

Adif y Adif-AV trabajan en un plan de adaptación al Cuarto Paquete Ferroviario, la base normativa 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 preparando las estaciones a la incorporación de nuevos operadores, bajo cuatro criterios de gestión: trato no discriminatorio, transparencia, flexibilidad y sostenibilidad.

El mencionado plan tiene como objetivo poner a disposición de los nuevos operadores la información relativa a los servicios ofertados, procedimientos de solicitud y adjudicación, así como precios, que serán publicados 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.

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.

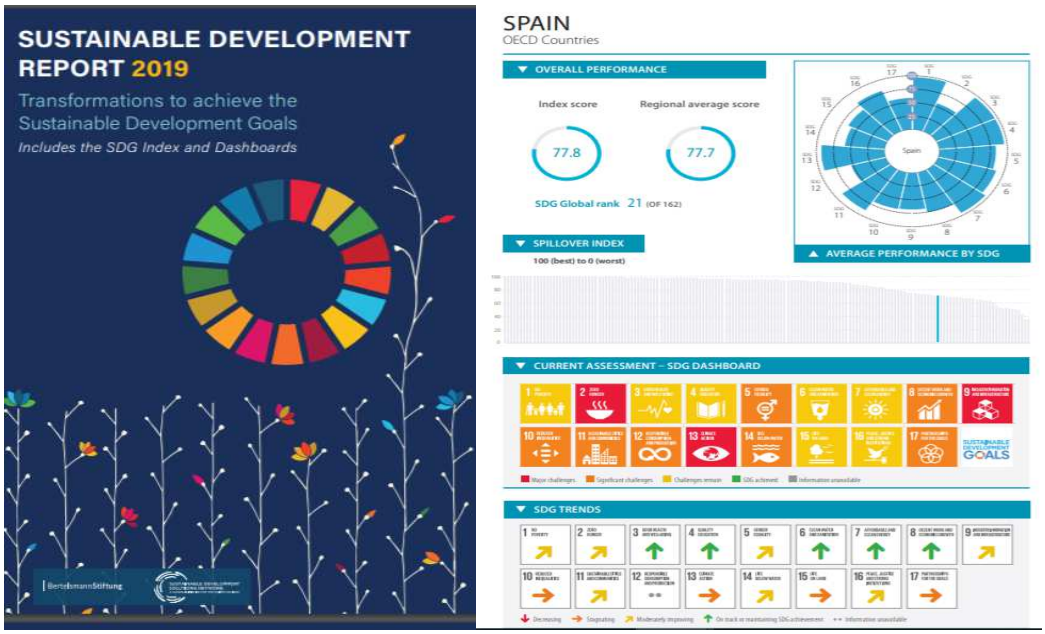
3.2.3. Retos globales y Agenda 2030

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 y la sociedad en general para dar respuesta a ellos y avanzar en su consecución hasta 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 grandes transformaciones, seguimiento, rendición de cuentas y evaluación.

Según los últimos datos disponibles, 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 las estrategias corporativas. En este sentido, la formación y la identificación de competencias transversales son herramientas claves.

La contribución a la consecución de los ODS supone una oportunidad para mejorar los resultados y los impactos de las empresas en la sociedad, lo cual tendrá necesariamente un impacto positivo en su legitimidad social y su reputación. De igual forma, permite mejorar la gestión interna de los procesos y representa nuevas oportunidades de negocio.

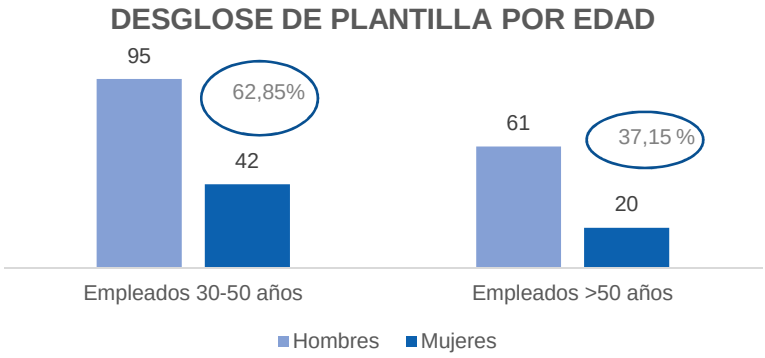
En términos generales, y de acuerdo con los últimos análisis publicados, España va en línea con los avances que está haciendo la Unión Europea para dar cumplimiento a la Agenda 2030. Según la edición de 2019 del SDG Index and Dashboard Report, a nivel mundial España se encuentra en el primer cuartil de países más cercanos a su consecución, en el puesto 21 de 162.



3.2.4. Proceso de transformación de plantilla

Atendiendo a los retos internos, el de mayor calado está relacionado con la pirámide de edad del colectivo de profesionales que integran la plantilla. En Adif-AV la mayoría de los empleados son personas de entre 41 y 50 años (48,16% del total), siendo la edad media de los empleados de

49,3 años 1. Por tanto, Adif-AV tiene un importante reto al que enfrentarse, tanto en la actualidad como en los próximos años: el rejuvenecimiento de su plantilla y la transferencia de conocimiento en puestos clave. En este sentido, se han puesto en marcha iniciativas como la jubilación parcial o el plan de desvinculaciones voluntarias, además de diferentes convocatorias de OEP (Ofertas de Empleo Público); todo ello con el objetivo de acelerar el relevo generacional sin perder el conocimiento y la experiencia, que son fundamentales en la buena marcha y gestión eficaz de nuestra empresa.



		2017	2018	2019
Desglose de plantilla por edad y sexo	Hombre	146	146	156
	Mujer	59	60	62
	Total	**205**	**206**	**218**

3.3. Objetivos de Desarrollo Sostenible en la estrategia de Adif AV

Conscientes del servicio público que Adif AV presta y del impacto que su actividad genera en el medio ambiente y en la sociedad, la Entidad ha dirigido su orientación estratégica hacia el concepto de desarrollo sostenible, buscando su integración en cada línea de actividad, apuntando hacia objetivos más ambiciosos de creación de valor compartido, a largo plazo para la sociedad y el conjunto de nuestros grupos de interés.

El **Proyecto GoODS**, creado en 2017, persigue la incorporación rigurosa de los Objetivos de Desarrollo Sostenible y sus metas en la estrategia empresarial de Adif AV. Mediante GoODS se quiere reforzar y ampliar el principio de Responsabilidad que fundamenta el Plan Estratégico de la Entidad, abarcando tanto la responsabilidad operativa y de gestión, como la que da respuesta a los retos globales de la sociedad, involucrando a toda la organización para que se refuerce la contribución de Adif AV a los ODS en los que tiene más impacto.

Este proyecto es una pieza fundamental en la estrategia de la Entidad, y ha contribuido a que ésta se configure como una herramienta eficaz que enmarca todas las decisiones operativas y

[1] Para más información sobre la distribución de la plantilla por edad y antigüedad ver apartado 5.5. Equipo humano (Empleados)

de gestión, todos los proyectos y actividades, hacia una nueva orientación estratégica basada en la responsabilidad y enfocada hacia la sostenibilidad.

GoODS busca conseguir que Adif AV tenga un papel relevante en la consecución de la Agenda 2030, impulsando los ODS de forma que en diez años se haya producido un cambio sustancial, involucrando a toda la organización. El proyecto consta de tres fases principales que a su vez se dividen en varias líneas de trabajo:

- **Fase 1 (2017-2018): definición y modelización de GoODS**. Se realizó un estudio en profundidad de los ODS y sus metas, junto a un mapeo de todas las áreas de la entidad para identificar los impactos actuales o potenciales de los 17 ODS y sus 169 metas. A partir de ahí, se realizó una primera selección de los ODS, identificando los más relevantes para Adif AV teniendo en cuenta su actividad e impactos.
- **Fase 2 (2019-2020): implementación y difusión**. En esta fase, ya iniciada en 2018, se busca consolidar la implantación del modelo, difundirlo interna y externamente, y además favorecer el cambio de modelo y orientación en el siguiente ciclo estratégico (2020-2030). Esto se realizará a través de un sistema de indicadores internos (KPIs) y asumiendo un papel protagonista en la comunicación de los ODS.
- **Fase 3: periodo 2020-2030**. Esta última fase se plantea como un único ciclo con el fin de alcanzar las metas de la organización respeto a su contribución a los ODS y la Agenda 2030. Su planificación y compromisos específicos se establecerán a lo largo del ejercicio 2020 tras evaluar los resultados obtenidos.

Otras instituciones europeas y españolas ya se están movilizando para contribuir a los ODS mediante el impulso de diferentes iniciativas. Con GoODS Adif AV quiere

ODS ESTRATÉGICOS IDENTIFICADOS POR ADIF-AV

Con GoODS Adif-AV ha identificado **tres ODS estratégicos y prioritarios** para la Entidad:

El negocio de Adif-AV en su conjunto se orienta a crear y gestionar infraestructuras sostenibles, de calidad, resilientes y seguras. Adicionalmente, Adif apuesta por la innovación y la modernización de las infraestructuras promoviendo la eficiencia

La apuesta por la reducción de la accidentabilidad y los incidentes contribuye a proporcionar sistemas de transporte seguros y a mejorar la seguridad vial. Por su parte, la eliminación de barreras físicas y de comunicación en el acceso al ferrocarril, contribuirá a conseguir un transporte inclusivo. Todo ello, resulta clave como eje vertebrador de conexión entre el mundo urbano, periurbano y rural

Adif-AV contribuye a la lucha contra el cambio climático a través de su propia actividad, fomentando el uso de un medio de transporte limpio.

ODS prioritarios: dos niveles

ODS 9,13 y 11: relación directa con la actividad de Adif y su capacidad de contribución

ODS 9 y 13: mayor margen de mejora de España.

En 2019, inmersos en la **Fase 2 (2019-2020),** implementación y difusión a través de un sistema de indicadores internos (KPIs), se han creado como parte del modelo, unas fichas de indicadores por ODS, revisando y seleccionando para ello los ODS estratégicos y prioritarios, y asociando indicadores de Adif AV (de actividad, resultado o impacto) a las metas definidas por Naciones Unidas respecto a los ODS seleccionados. El objetivo es incorporar nuevos indicadores a los actuales, tanto indicadores que ya existen pero que no están dentro de los KPIEs del Plan Estratégico, como nuevos indicadores específicos para los ODS, creando iniciativas estratégicas específicas que contribuyan a los compromisos fijados, y que cuenten con sus propios indicadores.

OEs x ODS

ODS impactados por el Plan Estratégio

Pilares del Plan	Objetivos estratégicos	
Pilar Seguridad	OES 1.1.	Seguridad de la circulación
	OES 1.2.	Ciberseguridad
	OES 1.3.	Protección y seguridad
	OES 1.4.	Seguridad y salud laboral
Pilar Servicio	OES 2.1.	Sistema de transporte
	OES 2.2.	Experiencia cliente
	OES 2.3.	Oferta de infraestructuras
	OES 2.4.	Co-creación de valor
Pilar Sostenibilidad	OES 3.1.	Negocio sostenible
	OES 3.2.	Medioambiente y clima
	OES 3.3.	Cohesión social
	OES 3.4.	Gobierno y gestión
Palancas del Plan	Personas	
	Transformación digital	
	Innovación	

◎ Existe impacto en las metas de los ODS

La situación actual nos lleva a un escenario futuro esperanzador en el que, en el horizonte 2020 podamos revisar y consolidar este modelo estratégico, y a partir de ahí poder generar acciones con mayor impacto en el horizonte 2030.

Para más información sobre la contribución de Adif-AV a los ODS, ver el apartado 8. Nuestra contribución a los ODS.

3.4. Innovación y transformación digital

Adif-AV ha realizado desde el inicio de su actividad una fuerte apuesta por la innovación y la investigación como elementos dinamizadores de la evolución tecnológica de la infraestructura, siendo un aspecto fundamental para lograr la excelencia operativa. Hacia el exterior, la Entidad actúa como promotor de la I+D+i generada por terceros estimulando desarrollos nuevos que puedan aportar valor a la infraestructura.

3.4.1 Gestión de la I+D+i

La estrategia de innovación de Adif-AV tiene por el objeto dar respuesta a las necesidades de mejora del servicio y la red planteadas por sus grupos de interés, entre los que hay propietarios, como el Ministerio de Fomento, y clientes, como los operadores ferroviarios y los usuarios finales. El esfuerzo de Adif-AV en la actividad innovadora se pone de manifiesto por el número de proyectos que desarrolla, por el volumen económico de las inversiones y por el esfuerzo tractor y de transferencia tecnológica que realiza.

Asimismo, la estrategia corporativa y la política de I+D+i se centran en la superación de los modelos de innovación interna y la adopción de la innovación abierta en la que Adif-AV se integra en un ecosistema innovador multisectorial y multidisciplinar que dé respuesta a las demandas de los grupos de interés con una visión prospectiva. El lanzamiento de retos tecnológicos al mercado vincula la innovación externa con las necesidades tecnológicas de la infraestructura mediante una generación de valor.

ÁMBITOS DE ACTUACIÓN DE LA ESTRATEGIA DE I+D+I DE ADIF Y ADIF-AV

Los ámbitos de actuación definidos en esta estrategia son los siguientes:

- Detección de los retos de innovación en Adif y Adif-AV que permitan resolver las necesidades de las áreas operativas
- Desarrollo e innovación en tecnologías ferroviarias de interés para Adif y Adif-AV mediante la ejecución de proyectos, una gran parte de ellos en colaboración con empresas, centros tecnológicos y universidades.
- Transferencia de los resultados a ambas entidades.
- Protección de los resultados.
- Gestión de la propiedad industrial e intelectual de Adif y Adif-AV.
- Potenciación de la internacionalización de la actividad a través de la participación en comisiones y asociaciones, tales como el Rail System Forum y el Grupo de Coordinación de I+D de la UIC.
- Participación en propuestas y llamadas del Programa Horizonte 2020.
- Inteligencia tecnológica, con una monitorización constante del entorno y acciones específicas bajo demanda para actividades de innovación.
- Emprendimiento interno, fomento de la creatividad y captación del talento de los trabajadores de Adif y Adif-AV.
- Participación en foros del ecosistema de I+D: Transfiere, S-Moving, South Summit y Startup Ole.
- Lanzamiento de retos de innovación sobre las necesidades detectadas, bajo la fórmula de consulta previa al mercado antes del lanzamiento de proyectos.

Los objetivos de innovación que persiguen tanto Adif como Adif-AV se distribuyen en los tres pilares de la estrategia, cubriendo así un amplio espectro tecnológico:

Seguridad: riesgos en la explotación (rotura de carriles, cruces de vía, nuevas tecnologías para el bloqueo de los trenes, tráfico mixto en líneas de alta velocidad, mantenimiento predictivo inteligente), aumentar la resistencia de la infraestructura (fenómenos externos) y reducir riesgos de ataques externos (amenazas para la explotación).

Servicio: aumentar la capacidad de la Red Ferroviaria de Interés General (eficiencia binomio vía/electrificación), digitalización (inspección automática de la infraestructura), impulsar el transporte de mercancías (ancho variable, mejoras operativas), mejorar la experiencia del viajero (estaciones) e innovación abierta (espacios de cocreación).

Sostenibilidad: luchar contra el cambio climático (electromovilidad de usuario y energías alternativas para tracción, red eléctrica ferroviaria inteligente) y reducir los costes operativos (ciclo de vida).

Durante 2019 Adif AV ha trabajado en 31 proyectos de I+D+i, ha iniciado 9 (OPTIMA, SMAN DRON, SAFIRTS, CARRIL 1-2, SLOPE 1-2, ECOMILLA 1-2, H2, EAVM 2) y finalizado otros 9. De estos últimos, 3 han sido transferidos a producción (**el porcentaje acumulado de proyectos transferidos se ha cerrado en un 39%**).

3.4.2 Proyectos e hitos de la innovación

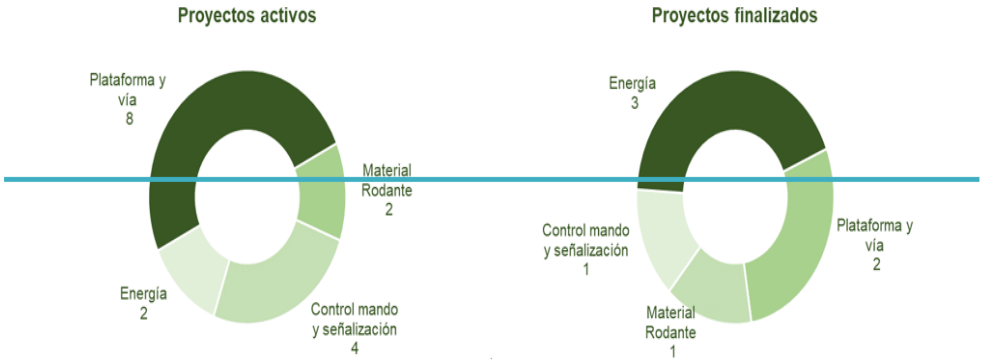
En la nueva metodología de innovación abierta las encomiendas se reciben desde planes de innovación externos al propio Adif-AV, planes internos y a través de encomiendas. Durante 2019 se han firmado cuatro encomiendas con la Dirección Técnica de la Dirección General de Conservación y Mantenimiento:

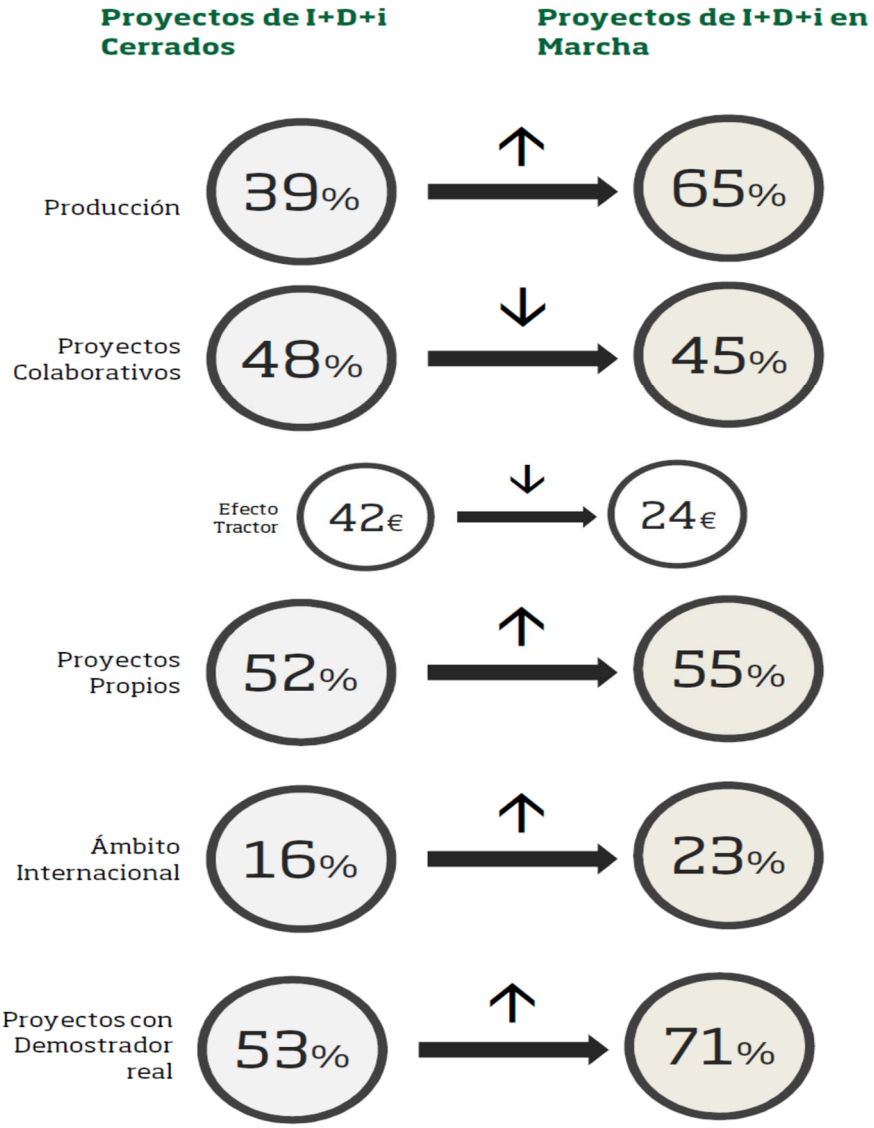
- Desarrollo de una borna «inteligente» en los calefactores de agujas
- Reto «Predecir y detectar la rotura de carril»
- Reto «Predecir y detectar fenómenos extraños sobre la infraestructura»
- Desarrollo de un sistema de protección de zona neutra de separación de fases eléctricas

Y una más con la Dirección de Estaciones de Viajeros de la Dirección General de Negocio y Operaciones Comerciales:

- Instalación de ferrolineras dentro del proyecto ECOMILLA en las estaciones de Málaga y Santander

Durante 2019, Adif-AV ha iniciado 9 proyectos y finalizado otros 9 que se iniciaron en años anteriores. La cartera de proyectos asciende a 132, con el detalle que se muestra a continuación





Entre los **9 proyectos finalizados** en 2019 destacan **ANTINTRUSIVE** (orientado a la prueba de tecnología DAS para detectar la intrusión no autorizada de personas a la infraestructura), **SMAN SLOPE 2** (desarrollo de prototipos basados en cámaras de inteligencia artificial para la detección

de obstáculos) y **LIDAR** (mediante el cual se ha desarrollado un procedimiento de digitalización de la infraestructura ferroviaria basado en una plataforma abierta).

Los **proyectos transferidos a producción** son:

- **PN IV** (pasos a nivel dotados de cámaras con inteligencia artificial): se considera trasferido al haber obtenido resultados muy satisfactorios que podrían integrarse en una norma futura.
- **ECOMILLA DC SANTANDER:** transferido al ciclo de producción; ha dado como resultado la implantación de una estación de recarga para vehículos eléctricos en la estación de Santander, conectada al sistema eléctrico de la estación.
- **LIDAR**: también transferido, ha generado un estudio de análisis del gálibo existente en la línea de ancho métrico entre Cercedilla y Los Cotos; para las mediciones se ha desarrollado una herramienta informática de datos abiertos que permite analizar en detalle las características de la línea (realmente representa como tal una digitalización de la infraestructura) y que podría ser utilizada en otros proyectos.

Un proyecto desarrollado en años anteriores (**IFZONE**) ha sido parcialmente transferido a producción durante 2019. En ese proyecto se diseñó y probó un nuevo sistema de conmutación de zona neutra que permitía realizar la transición de la zona por el tren de manera transparente para este último. Está previsto que este sistema sea adoptado en la futura electrificación de la línea convencional Bobadilla-Algeciras.

Seis de los proyectos iniciados proceden del desdoble de otros proyectos anteriores. El proyecto **CARRIL ROTO**, se ha dividido en dos proyectos independientes que darán lugar a sendos demostradores también independientes: CARRIL ROTO 1, asociado a un demostrador basado en tecnología DAS, y CARRIL ROTO 2, cuyo demostrador se basará en tecnologías asociadas a la detección acústica y eléctrica.

El proyecto **SMAN SLOPE** ha dado lugar a los proyectos SMAN SLOPE 1, con un demostrador asociado a tecnología DAS, y SMAN SLOPE 2, cuyo demostrador está asociado a cámaras inteligentes, y que, según se ha dicho más arriba, ha finalizado en este período con resultado satisfactorio.

Del proyecto **ECOMILLA DC** han surgido los proyectos ECOMILLA DC SANTANDER, asociado al sistema instalado en la estación de Santander ya finalizado, y ECOMILLA DC PORTABLE que se configura como un nuevo proyecto asociado a la conexión a la Línea Aérea de Contacto DC en diferentes ubicaciones.

Se inician además otros cinco proyectos:

- **SAFIRST**, para analizar la normativa tecnológica en el ámbito de la afección del viento lateral y generar una recomendación de ámbito europeo al amparo de la UIC.
- **PILOTO H2**, para desarrollar un demostrador de un sistema de generación de energía eléctrica mediante pila de combustible de hidrógeno
- **EAVM PILOTO (FASE II),** continuación del proyecto EAVM VAGÓN, en el que se prevé implementar una composición completa de mercancías con ejes de ancho variable
- **OPTIMA**, proyecto asociado a la convocatoria abierta 2019 de Shift2Rail y cuyo objetivo es desarrollar una integración de los diferentes sistemas de operación ferroviario en una plataforma de operación central
- **SMAN DRON**, un nuevo proyecto colaborativo (mediante contrato de ensayos en la infraestructura) cuyo objeto es analizar el uso de drones para la inspección de viaductos y puentes; su aspecto más innovador es el empleo de la tecnología 5G.

PROYECTOS ORIENTADOS A LA MEJORA DE PROBLEMAS EN LA EXPLOTACIÓN FERROVIARIA

Proyecto	Objetivo
I+D+i ANDENES	Informar a los viajeros de si es seguro cruzar a otro andén próximo a nivel de la vía
I+D+i CARRIL ROTO	Detectar posibles roturas de carril
I+D+i EJE DE ANCHO VARIABLE DE MERCANCÍAS	Desarrollar un nuevo eje de ancho variable para vagones de mercancías

PROYECTOS ORIENTADOS A LA DIGITALIZACIÓN DE LA ESTRUCTURA FERROVIARIA

PROYECTO	OBJETIVO
I+D+i LIDAR	Implementación progresiva de nuevas técnicas de digitalización en la infraestructura ferroviaria.
TUNNEL CURIOSITY	Inspección de túneles con un sistema multisensorial.
Proyecto SENTINEL	Automatizar los inventarios de activos.

OTROS PROYECTOS RELEVANTES

I+D+i ANTINTRUSIVE	I+D+i IMPACTO 0	I+D+i ELITES	I+D+i RAILWAY SMART GRID
I+D+i ECOMILLA AC MÁLAGA	I+D+i PN IV	I+D+i ERSAT GGC	I+D+i SMART STATION

PROGRAMA ECOMILLA: HACIA LA INTERMODALIDAD SOSTENIBLE

La imparable tendencia de concentración de la población en grandes áreas metropolitanas exige generar soluciones eficientes, que permitan atender las necesidades actuales, pero también tengan en cuenta las situaciones futuras.

En este contexto es donde Adif plantea el Programa Ecomilla, que persigue generar unas determinadas áreas en los aparcamientos de las principales estaciones ferroviarias para promover la movilidad sostenible en la primera y última milla, utilizando para ello un medio de transporte energéticamente eficiente y de bajas emisiones de Gases Efecto Invernadero (GEI).

3.4.3. Activos intangibles y transferencia tecnológica

Durante 2019 se ha gestionado una cartera de propiedad industrial e intelectual compuesta de 20 patentes, con 11 extensiones internacionales. Además, se han gestionado 5 modelos de utilidad, 1 diseño industrial, 29 marcas nacionales, 7 comunitarias y 3 internacionales; 17 aplicaciones software y 63 registros de manuales y normas.

Con el objetivo de contribuir a la transferencia de conocimiento del sector productivo, en 2019 se han mantenido vigentes 16 contratos de transferencia tecnológica y licencias de fabricación y explotación comercial, que han supuesto para Adif y Adif-AV 97.559 euros de ingresos en forma de royalties.

En 2019 se ha gestionado una cartera con **20 patentes** y se han mantenido **16 acuerdos de transferencia tecnológica y licencias de fabricación.**

Los contratos de licencia firmados durante 2019 son los siguientes. Se indica el producto y a continuación las empresas licenciatarias. Entre paréntesis se indica la cantidad percibida por Adif en 2019. En todos los casos se trata de licencias no exclusivas.

- Cambiador de ancho variable: Tria.
- Detector de Caída de Objetos: Logytel (para Dubai, 4.580 €), Cobra, Thales (3.000 €) e Indra.
- Detector de Viento Lateral: CAF Signalling (3.000 €) y Logytel (3.000 €).

3.4.4. Innovación colaborativa

El entorno competitivo obliga a buscar nuevas formas de organizar sus procesos internos y diseñar sus relaciones con otros agentes con los que compartir riesgos y recursos. Adif y Adif AV fomentan la innovación colaborativa y abierta para impulsar el conocimiento y el desarrollo tecnológico de la comunidad científico-técnica. La publicación de los retos tecnológicos estimula la investigación para alcanzar soluciones tecnológicamente avanzadas a las necesidades reales de la explotación procedentes del entorno innovador, al mismo tiempo que impulsa la economía.

Las relaciones con el entorno innovador se establecen también con la presencia de Adif y Adif-AV en foros especializados.

FOROS ESPECIALIZADOS CON PRESENCIA DE ADIF Y ADIF-AV

South Summit	S-Moving	Enertic	Startup Olé	Transfiere

3.4.5. Innovación abierta y emprendimiento

Durante 2019 se ha puesto en marcha el procedimiento de consulta preliminar al mercado para la solución de retos e innovación de Adif y Adif AV. Es una vía para publicar las necesidades de innovación detectadas en las diferentes áreas de la empresa, de forma que cualquier entidad

pueda conocerlas y presentar sus propuestas de solución. Se ha publicado 6 retos en total, el último de los cuales tiene abierto el plazo de presentación de propuestas hasta marzo de 2020:

- Predecir y detectar la rotura de carril
- Sustituir el Bloqueo Telefónico con nuevas tecnologías
- Predecir y detectar fenómenos externos sobre la infraestructura
- Introducción de la tecnología Blockchain en los procesos que requieran garantía de la información
- Nuevos Servicios de Valor Añadido Red Wifi en Estaciones
- Implantar el mantenimiento predictivo en circuitos de vía y accionamientos de desvío

Toda la información está publicada en el sitio web: http://adif.es/es_ES/empresas_servicios/innovacion_idi/retos_adif/retos_adif.shtml

El emprendimiento interno ha recibido un fuerte impulso en 2019 con la resolución de los concursos VII y VIII de Participación y Creación de Valor. El 30 de octubre se celebró en el Museo del Ferrocarril una jornada de reconocimiento en la que los grupos seleccionados por un jurado externo recibieron el premio a sus trabajos de manos de sus respectivos directores generales. La presidenta puso el broche final agradeciendo la generosidad de los participantes y animando a todos los miembros de Adif y Adif AV a perseverar en la senda del emprendimiento presentando iniciativas al nuevo concurso Adif Talento, lanzado meses antes.

Adif-AV Talento es la nueva propuesta corporativa para estimular y captar el talento interno. Es un nuevo formato que busca aprovechar el potencial existente en Adif y Adif AV con una visión más ajustada a la estrategia corporativa y sus necesidades. La fase de presentación de propuestas en esta primera edición del concurso está abierta hasta el 31 de marzo de 2020.

La Subdirección de Innovación Estratégica gestiona dos buzones para canalizar la creatividad internar, mediante los cuales los miembros de Adif y Adif-AV pueden canalizar sus propuestas:

- El **Buzón de Ideas e Iniciativas de Innovación** es un canal de comunicación interna de Adif que permite a cualquier trabajador hacer propuestas para la mejora de la gestión de la empresa, canalizando la experiencia y el conocimiento de tal forma que sus aportaciones permitan lograr mayor eficiencia en la gestión y crear valor en la empresa, haciéndola más competitiva.
- El **Buzón de Ideas de I+D+i** es una puerta abierta a la innovación por la cual pueden entrar propuestas de proyectos e ideas que se puedan transformar a su vez en nuevos

proyectos de I+D+i. Este buzón está abierto también al exterior mediante un enlace en el sitio web de Adif-AV, de modo que no se limita a la creatividad interna, sino que permite recibir las aportaciones de cualquier persona, tenga relación o no con Adif o Adif-AV.

3.4.6. Centro de Tecnologías Ferroviarias

El Centro de Tecnologías Ferroviarias (CTF) es un espacio para la innovación que tiene ya una larga trayectoria y está firmemente asentado en el sector tecnológico. Su característica principal es que está diseñado como un lugar de encuentro para los innovadores y un espacio de trabajo donde las empresas que desarrollan iniciativas tecnológicas aplicables al ferrocarril pueden llevar a cabo sus actividades con personal propio en un entorno compartido.

Hasta el momento son ya 22 las empresas, 16 de ellas multinacionales, que se han instalado en el CTF para desarrollar proyectos propios, siempre relacionados con la innovación ferroviaria. Las dos que se han incorporado durante 2019 son:

- **Dassault Systèmes,** especializada en el desarrollo y la comercialización de software y servicios PLM de respaldo para los procesos industriales durante todo el ciclo de vida de los productos, desde el diseño hasta el mantenimiento.
- **Mahle,** que diseña y fabrica productos y dispositivos que se incorporan en elementos de movilidad eléctrica tecnológicamente avanzados, relacionados con la última milla.

The Railway Innovation Hub Spain

En mayo de 2018, Adif-AV y la asociación "*The Railway Innovation Hub Spain*" firmaron un protocolo general de actuación para promover la colaboración en actividades relacionadas con la investigación científica y el desarrollo tecnológico. En virtud de este protocolo, el Hub fija su sede en el CTF y utiliza las instalaciones comunes. Hasta el momento son 82 las empresas que se ha integrado en esta iniciativa, y 16 de ellas tienen presencia física en el propio CTF.

3.4.7. Colaboración con Universidades

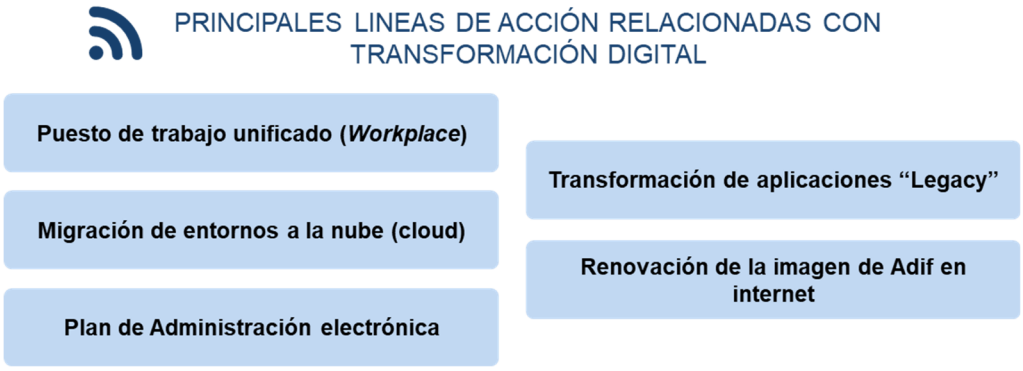
En 2019 Adif-AV ha renovado el Convenio de Colaboración con el Instituto de Electromagnetismo "Salvador Velayos" (Instituto de Magnetismo Aplicado), asociado a la Universidad Complutense de Madrid. Con este Instituto se dispone de una sólida trayectoria de desarrollo tecnológico en el ámbito de la energía y la señalización, previendo continuar esta línea de trabajo.

Por otra parte, el departamento de Innovación de Adif-AV ha continuado colaborando con diversas universidades con las cuales se ha coordinado el desarrollo de varios proyectos a través de estudiantes en prácticas universitarias. En 2019 se han desarrollado proyectos con la Universidad Carlos III de Madrid (para el análisis y estudio de la tecnología de convertidores de potencia empleados en subestaciones DC reversibles) y con la Universidad Politécnica de Madrid, tanto con la Escuela de Diseño Industrial (para el análisis de la tecnología de fabricación aditiva en el ámbito de la infraestructura) como con la Escuela de Ingeniería Industrial (con la que se ha desarrollado un proyecto de control y posicionamiento de vehículos ferroviarios, concretamente aplicado a la circulación de los vagones de prueba con los que se está homologando el nuevo eje de ancho variable OGI).

3.4.8. Transformación Digital

Adif-AV entiende la transformación digital como la implementación de un sistema de gestión inteligente de los procesos de Adif y el reforzamiento de la interacción digital con los clientes. De esta forma, la transformación digital implica cambios en las organizaciones y en cómo las personas abordan los procesos. No sólo se requiere un esfuerzo tecnológico en el despliegue de plataformas y sistemas, sino modificar hábitos y procesos que derivarán en un cambio cultural para alinearlos con la sociedad digital.

En 2019, la Dirección de Transformación Digital y Sistemas ha puesto en marcha la "Palanca de la Transformación Digital" a través del desarrollo de su estrategia y realizando diversos Planes de Actuación, de cara a incorporar de forma total a la compañía dentro de la sociedad digital.



Principales proyectos relacionados con Transformación Digital

Adif-AV en 2019 ha continuado apoyando como palanca de la transformación, proyectos y planes de otras áreas de negocio como el "Plan Director de Transformación Digital de Estaciones de Viajeros", el "Plan de Implantación de un Sistema de Gestión de Activos (SGA) y nuevo Modelo de Mantenimiento (MDM)" y, la "Nueva Plataforma de Regulación de Tráfico SITRA+".

En colaboración con la D. de Transformación Digital y Sistemas, una vez definido en 2018 el Plan Director de Transformación Digital de Estaciones de Viajeros, a principios de 2019 fue diseñada la Oficina de Transformación Digital (OTD), con la misión del lanzamiento y seguimiento de las iniciativas definidas en el plan. Durante los primeros meses del año, se definieron sus competencias, procesos, modelos de gobierno de relación operativa y de seguimiento, iniciando formalmente su actividad en el mes de mayo de 2019 y realizándose desde entonces reuniones del Comité Estratégico, Comité Técnico, creación de un espacio colaborativo, desarrollo del cuadro de mando, talleres y monográficos, de forma que de las 41 iniciativas se ha trabajado principalmente en 20 iniciativas (1 finalizada, 7 lanzadas y 12 en ejecución) como son, entre otras, la identificación de coche en andén, nuevos formatos digitales, estudio para guiado inteligente, Espacio Adif o Centro Neuronal de Estaciones.

En este sentido, Adif -AV ha puesto en marcha dos ambiciosos proyectos que permitirán aplicar todos los avances y ventajas de la transformación digital directamente en las estaciones: Smart Station y Centro Neuronal de Estaciones.

SMART STATION: LA VISIÓN DE ADIF-AV

Adif-AV tiene la profunda convicción de que las estaciones deben de ser potentes actores sociales al servicio de los viajeros y los ciudadanos, funcionando como nodos de sostenibilidad que sumen a sus características tradicionales, otras relacionadas con aspectos sociales, ambientales y de impacto en el entorno, creando una relación inteligente y sostenible con la ciudad y sus habitantes. Las estaciones deben fundirse con la ciudad a la que sirven, reuniendo las siguientes características:

- **Estaciones con vida**: edificios adaptativos, sostenibles e integrados en el ecosistema que les rodea, dotados de inteligencia y capaces de responder a las necesidades del ciudadano.
- **Capacidad de reconocer a los usuarios** nada más entrar en la estación, convirtiéndose en un asistente personal mediante los dispositivos móviles.
- **Zonas de encuentro y ocio**, espacios abiertos, luminosos y naturales.
- **Mantenimiento más eficaz**, con sensores, sistemas de automatización y robots que permitan a la estación ejecutar un mantenimiento predictivo e informar de las incidencias y reparaciones necesarias.
- **Hiperconectadas**: plenamente integradas en la ciudad y el territorio, basadas en la integridad de infraestructuras y apoyadas en la bidireccionalidad en el intercambio de datos.

CENTRO NEURONAL DE ESTACIONES

Las estaciones inteligentes e hiperconectadas tienen además la posibilidad de evolucionar hacia conceptos más avanzados. Esta es la concepción del centro neuronal de estaciones. Se trata de un proyecto para crear un centro de gestión, operaciones y mantenimiento de las estaciones de Adif-AV, desde el que se pretenden operar las instalaciones y sistemas de todas las estaciones de Adif-AV y tener la capacidad para interactuar con los clientes y otros interesados.

La idea que se persigue con esto es conseguir dar voz a Adif-AV y capacidad para llegar a los viajeros, 24 horas al día y 365 días al año. Conectado a las futuras plataformas de las Smart Stations, este centro se convertirá en el cerebro de las estaciones por el que pasará toda la información para facilitar y posibilitar la toma de decisiones más ágiles y con mejores datos.

En 2019, se sigue trabajando de forma permanente en la optimización del mantenimiento de las estaciones y el aumento del control de las mismas de forma centralizada y remota, destacando principalmente el avance en la ejecución de trabajos para la gestión remota de estaciones de viajeros e inicio de la actuación de puesta en marcha del futuro Centro Neuronal de Estaciones, habiéndose ejecutado actuaciones en 35 estaciones interviniéndose en instalaciones de servicios básicos, principalmente para apertura y cierre de puertas de acceso, iluminación o interfonía para comunicación con los clientes. Asimismo, se han preparado licitaciones en otras 13 y la de una Asistencia técnica de apoyo para el proceso de redacción del proyecto y ejecución del centro, así como de los sistemas asociados y actuaciones en las estaciones.

4. BUEN GOBIERNO, TRANSPARENCIA Y GESTIÓN DE RIESGOS

En Adif-AV entendemos que resulta fundamental basar nuestra gestión en un sistema de gobierno cuyos pilares sean garantizar el cumplimiento normativo, impulsar la ética empresarial en la cultura de la organización (incidiendo especialmente en tolerancia cero con la corrupción) y desarrollar la transparencia en la gestión.

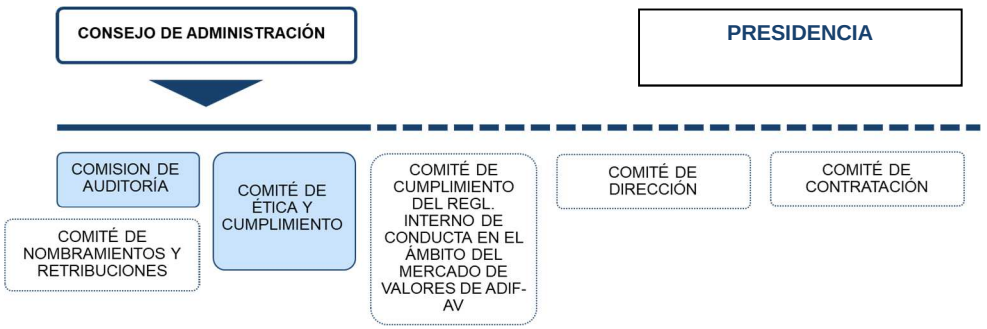
Adif-AV está configurado como un organismo público adscrito al Ministerio de fomento, con base en la Ley 40/2015, de 1 de octubre, de Régimen Jurídico del Sector Público. Goza de personalidad jurídica propia y plena capacidad de obrar para el cumplimiento de sus fines y patrimonio propio.

No obstante, en cuestión de contratación, Adif-AV se rige por legislación vigente aplicable a las administraciones públicas sobre contratos del sector público para los contratos de obras de construcción o modificación de infraestructuras ferroviaria, con excepción de las obras de mantenimiento, señalización y electrificación. En materia de patrimonio, está regida por la Ley del Patrimonio de las Administraciones Públicas.

4.1. Órganos de gobierno y de gestión interna

El Consejo de Administración es el máximo órgano de gobierno de Adif-AV y, por tanto, tiene las más amplias facultades para la administración y gestión de la Entidad. Además, tiene las competencias para determinar su estructura; fijar las normas de funcionamiento del Consejo; aprobar los presupuestos anuales, las Cuentas Anuales y el Informe de Gestión y autorizar las operaciones de crédito y otras de endeudamiento.

Adif-AV cuenta con otros órganos colegiados extraestatutarios creados por el Consejo de Administración. Estos órganos son: Comisión de Auditoría, Comité de Ética y Cumplimiento, Comisión de Nombramientos y Retribuciones, y el Comité de Cumplimiento del Reglamento Interno de Conducta en el ámbito del Mercado de Valores de Adif-AV. Asimismo existen otros órganos de deliberación y asesoramiento de la Presidencia de la Entidad como son el Comité de Dirección y el Comité de Contratación.



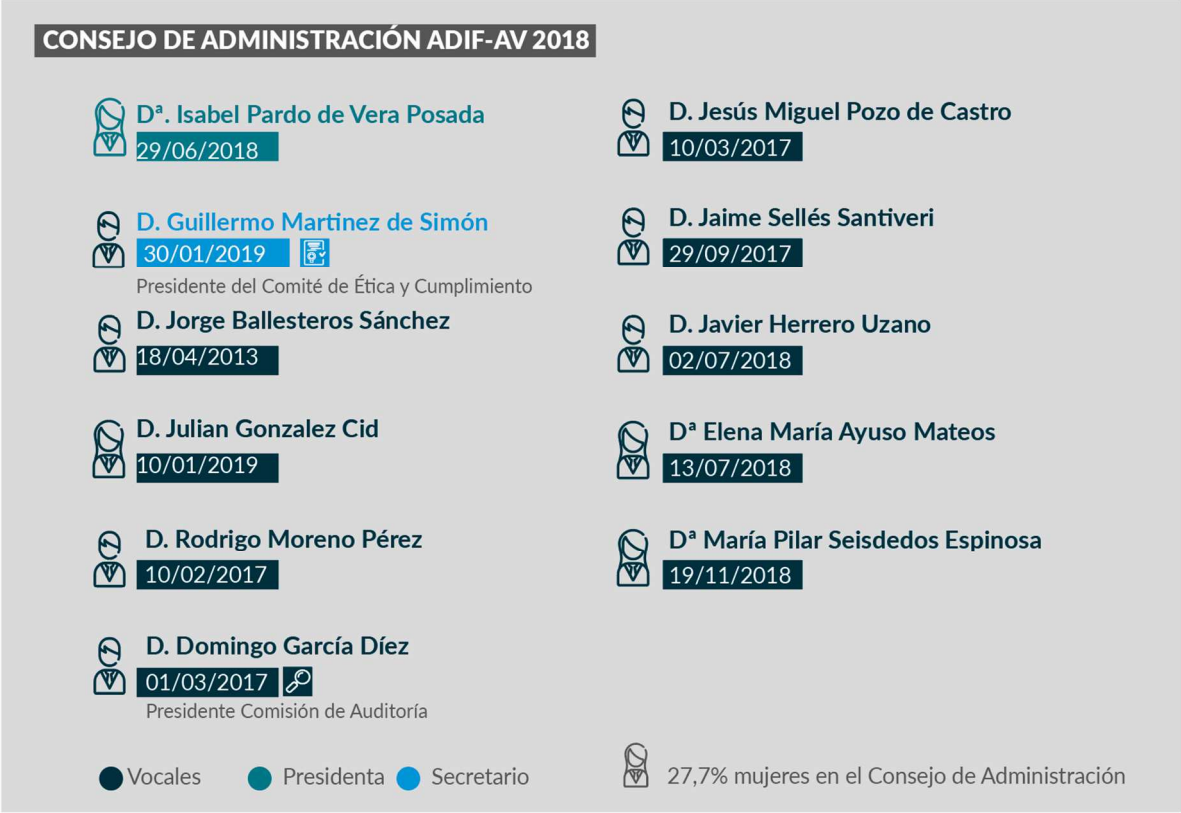
4.1.1. Consejo de Administración

El Estatuto de Adif-AV establece que el Consejo de Administración debe estar formado por un presidente o presidenta (que a su vez desempeña la presidencia de Adif) y por un mínimo de nueve y un máximo de diez vocales, cuyo nombramiento y cese corresponde al Ministro de

Fomento. El Secretario del Consejo de Administración será quien tenga la condición de Secretario del Consejo de Administración de Adif (art. 25 del Estatuto de Adif-Alta Velocidad), que tendrá voz en las reuniones, pero no tendrá derecho a voto, salvo que tenga condición de vocal.

A 31 de diciembre de 2019 el Consejo de Administración estaba formado por once miembros: la Presidenta, el Secretario del Consejo y nueve vocales:

En 2019 el Consejo de Administración se ha reunido en **13 ocasiones.**



(*) Nombramiento como Secretario del Consejo de Administración de ADIF con fecha 30/01/2019.

Los ceses producidos en el seno del Consejo durante 2019 han sido:

- Dª. Myriam Bonafé Tovar (10/01/2019)

Los aspectos más significativos referentes al funcionamiento y organización del Consejo de Administración, son los siguientes:

Constitución: para constituir el Consejo de Administración deben estar presentes, la Presidenta y el Secretario, y en primera convocatoria, al menos la mitad de los vocales y en segunda convocatoria la tercera parte de los mismos. Entre ambas convocatorias debe 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-AV, el Consejo de Administración se reunirá, previa convocatoria y a iniciativa de su Presidenta, o a petición de al menos la mitad de los

vocales. Lo hará tantas veces como sea necesario para el correcto desarrollo de las funciones de la Entidad, aunque se establece un mínimo de 11 reuniones anuales.

Delegación de voto: la delegación de voto no se contempla ni en el Estatuto de Adif-AV, ni en las Normas Generales de Funcionamiento del Consejo de Administración de Adif-AV.

Adopción de acuerdos: los acuerdos del Consejo de Administración se tomarán por mayoría absoluta de votos de sus miembros presentes. La Presidenta es la encargada de deshacer los empates.

Retribución: de acuerdo con el artículo 21 del Estatuto de Adif-AV, los miembros del Consejo de Administración no recibirán remuneración ni compensación por asistir a las sesiones.

FUNCIONES Y TEMAS TRATADOS
CONSEJO DE ADMINISTRACIÓN

El Consejo de Administración tiene asignadas las siguientes funciones principales:

- Determinar la estructura de la Entidad y las directrices para la modificación de la plantilla y sus condiciones retributivas básicas
- Establecer las normas de funcionamiento y de 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

El funcionamiento del Consejo de Administración está regulado según lo establecido en el Estatuto de la Entidad Pública Empresarial Adif-AV, disponible desde la página web www.adifaltavelocidad.es y por las Normas Generales de Funcionamiento Interno del Consejo de Administración de la Entidad, y por lo dispuesto en la Ley 40/2015, de Régimen Jurídico del Sector Público para los órganos colegiados.

En el ejercicio 2019 el Consejo de Administración se ha reunido en 13 ocasiones. En estas reuniones se han tratado temas como:

- Licitaciones, adjudicaciones e incidencias de contratos
- Convenios administrativos
- Convenios de encomienda de gestión entre la entidad pública empresarial Adif-Alta Velocidad y la entidad pública empresarial Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (Adif)
- Otorgamiento de poderes y, actuaciones societarias y patrimoniales
- Aprobación de las Cuentas Anuales individuales de Adif-AV para el ejercicio 2018
- Actualización del Documento de Declaración sobre la Red del ejercicio 2019 y del ejercicio 2020
- Autorización y endeudamiento de operaciones financieras
- Plan Director de Lucha contra el cambio climático 2018-2030.
- Mapa de Riesgos Estratégicos.
- Actualización de las funciones y nombramiento de vocales de la Comisión de Auditoría de la entidad pública empresarial Adif-Alta Velocidad.
- Modelo de Gobierno Corporativo y Cumplimiento Normativo Adif-Alta Velocidad: Aprobación de la Política de Atenciones y Regalos.

- Modelo de Protección de Datos Adif-Alta Velocidad: Aprobación de la Política Corporativa de protección de datos personales y del Estatuto del Delegado de Protección de Datos.
- Aprobación del Estatuto de la actividad de Auditoría Interna de Adif-Alta Velocidad.
- Aprobación del Estatuto de la actividad de Cumplimiento Normativo de Adif-Alta Velocidad.
- Plan estratégico 2030. Desarrollo y despliegue de las iniciativas estratégicas.
- Informe Anual de Gobierno Corporativo de la E.P.E. Adif-Alta Velocidad.
- Liberalización de los servicios comerciales de viajeros. Características principales del sistema de adjudicación de capacidad de Adif.
- Tercera emisión de Adif-Alta Velocidad en formato bonos verdes (Green Bonds).
- Aprobación de la Solicitud de Ampliación Límite programa de EMTN (Euro Medium Term Note Programme).
- Acuerdo del Consejo de Administración de la entidad pública empresarial Adif-Alta Velocidad por el que se asigna, provisionalmente, Capacidad Marco.

4.1.2. Otros órganos de gestión interna

COMISIÓN DE AUDITORÍA

El funcionamiento de la Comisión de Auditoría está regulado por las normas de funcionamiento aprobadas por el Consejo de Administración el 27 de febrero de 2017, eliminándose el Comité de Auditoría.

A 31 de diciembre de 2019 el Comité de Auditoría estaba integrado por 3 consejeros de Adif-AV, D. Domingo García Díez como Presidente y dos vocales (D. Jorge Ballesteros Sánchez y Mª Pilar Seisdedos Espinosa). Además, este órgano cuenta con D. Guillermo Martinez de Simón Santos como secretario. Sus miembros son nombrados por el Consejo de Administración para un periodo de 4 años y sin perjuicio de su posible reelección.

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

Debido al carácter empresarial, la dimensión y la complejidad de la entidad pública empresarial Adif-AV, aconsejan la potenciación de la función de control interno, por lo que el Consejo de Administración acordó en 2013 reforzar la función de Auditoría Interna con el objetivo de que las decisiones de la Alta Dirección, los procedimientos que implementa y los controles que establece, sean correcta, sistemática y permanentemente aplicados.

En consonancia con lo anterior, el Consejo de Administración aprobó el 28 de marzo de 2019, el Estatuto de la actividad de Auditoría Interna que recoge la misión, autoridad, independencia y objetividad, alcance de las actividades de Auditoría interna y responsabilidad de Auditoría internas y responsabilidades de la Dirección de Auditoría Interna.

2	4	2	1	25%
Reuniones	Miembros	Consejeros no ejecutivos	Consejero independiente	Mujeres

COMITÉ DE ÉTICA Y CUMPLIMIENTO

Este órgano fue constituido como respuesta al nuevo Modelo de Gestión Ética en Adif-AV y sustituyó al antiguo Comité de Seguimiento del Código Ético y de Conducta que estuvo en vigor hasta el 28 de septiembre de 2018.

Por tanto, es el órgano encargado de velar, en su última, instancia por el cumplimiento del Código Ético y de Conducta aprobado por el Consejo de Administración. Entre sus principales funciones destacan:

- Evaluar y velar por el cumplimiento del Código Ético y de Conducta de Adif-AV
- Supervisar el mecanismo que permite tanto a empleados como a terceros comunicar incumplimientos del Código Ético y de Conducta
- Instruir las consultas y denuncias sobre presuntos incumplimientos del Código Ético de Adif-AV relacionadas con el 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 el cumplimiento del Código
- Revisar las políticas de Cumplimiento Normativa
- Aprobar la Autoevaluación de Fraude en Fondos Comunitarios y el Informe Resumen
- Cualesquiera otras que les sean encomendadas por el Consejo de Administración

El Comité fue constituido con la siguiente composición:

- D. Guillermo Martínez de Simón Santos – Presidente
- D. Michaux Miranda Paniagua – Vocal Recursos Humanos
- D. Juan Pedro Galiano Serrano – Vocal Responsabilidad Social Corporativa
- Dª Lourdes Porta Etessam – Vocal Gestión de Riesgos
- D. Manuel Fresno Castro – Vocal Dirección Financiera
- D. Juan Pablo Villanueva Beltramini – Vocal Adif-AV
- D. Antonio Velázquez Borge – Secretario / Cumplimiento Normativo

17%

Mujeres

COMITÉ DE RIESGOS

Este órgano fue constituido el 14 de diciembre de 2018, y está compuesto por los responsables designados de las áreas de actividad, de las áreas coordinadoras de riesgos, y auditoría interna. Le corresponden las siguientes funciones:

- Elaboración y actualización, al menos con carácter anual y siempre que se determine su necesidad, del Mapa de Riesgos de la entidad.
- Seguimiento de los riesgos ya identificados, sus controles, indicadores y planes de acción, a lo largo del ejercicio con la periodicidad requerida.
- Aprobación de las políticas específicas, que procedan, que se desarrollen en materia de gestión de riesgos.
- Determinar y revisar el perfil de riesgo objetivo de la compañía, garantizando su alineamiento con la estrategia de la entidad.
- Informar al Comité de Dirección, elevando para su aprobación aquellas propuestas necesarias para el correcto desarrollo de la función de riesgos.

COMITÉ DE DIRECCIÓN

El Comité de Dirección funciona como un órgano extraestatutario de deliberación y asesoramiento de la Presidenta. Le corresponden las siguientes funciones:

- Asesorar a la Presidenta acerca de asuntos de su competencia
- Asesorar a la Presidenta acerca de asuntos del Consejo de Administración que deban ser puestos en su conocimiento o aprobados por ella
- Deliberar sobre otros asuntos de Adif-AV que por iniciativa de la Presidenta o a propuesta de los miembros que componen el Comité de Dirección, se decidan incluir en el orden del día

COMITÉ DE CONTRATACIÓN

El Comité de Contratación funciona como un órgano extraestatutario de deliberación y asesoramiento de la Presidenta. Le corresponden las siguientes funciones:

- Asesorar a la Presidenta 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 que han de ser sometidos a aprobación o conocimiento de este por la Presidenta
- Deliberación y conocimiento de cualquier otro asunto concerniente a la Contratación de la Entidad

COMISIÓN DE NOMBRAMIENTOS Y RETRIBUCIONES

El Consejo de Administración de la E.P.E. Adif-AV acordó, en su sesión del 29 de enero de 2018, aprobar la creación de la Comisión de Nombramientos y Retribuciones de la Entidad. Está constituida por una Presidenta (Dª María Pilar Seisdedos Espinosa) y dos vocales (D. Domingo García Díez y D. Jesús Miguel Pozo de Castro).

Sus principales funciones son:

- 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-AV cumplan con la obligación de no incurrir en causas de prohibición o incompatibilidad legal alguna para el desempeño de sus funciones de Consejero.

La Comisión de Nombramientos y Retribuciones no celebró en el año 2019 reunión alguna.

COMITÉ DE CUMPLIMIENTO DEL REGLAMENTO INTERNO DE CONDUCTA EN EL ÁMBITO DEL MERCADO DE VALORES DE ADIF-ALTA VELOCIDAD

El Comité de Cumplimiento del Reglamento interno de Conducta en el ámbito del Mercado de Valores de Adif-AV es un órgano extraestatutario de la Entidad, integrado por su Presidente (D. Juan Pablo Villanueva Beltramini, como Director General de Adif-AV) y 3 vocales, D. Guillermo Martínez de Simón Santos (como Secretario del Consejo de Administración de la Entidad, que actuará como Secretario del Comité), D. Manuel Fresno Castro (como Director General Financiero y Corporativo de Adif) y D. Javier Torres Gella (Director de Asesoría Jurídica de Adif); siendo vocales estos 2 últimos directivos de Adif.

Las funciones de este Comité están recogidas en el apartado 14 del Reglamento Interno de Conducta. Es el responsable de vigilar y supervisar el adecuado cumplimiento del referido Reglamento y con responsabilidades y facultades para:

- Evaluar la eficiencia de los procedimientos internos y supervisar el cumplimiento general de las medidas de salvaguarda de la Información Privilegiada establecidas en el Reglamento.
- Adoptar las medidas necesarias para la formación de los empleados en materia de aplicación del Reglamento.
- Interpretar las normas contenidas en el Reglamento, resolver dudas sobre su aplicación y adaptarlo a la legislación vigente.
- Informar anualmente al Comité de Seguimiento del Código Ético y de Conducta de cuantas incidencias relevantes surjan.

El Comité de Cumplimiento del Reglamento Interno de Conducta no celebró en el año 2019 reunión alguna.

30%

Mujeres

4.1.3 Políticas aplicadas y sistema de gestión de indicadores

Adif-AV es una empresa pública al servicio de los ciudadanos y como tal tiene la obligación de adaptarse a los cambios sociales y atender a las necesidades de la sociedad, contribuyendo así a la transformación del sector y de la propia Entidad y garantizando la sostenibilidad y la utilidad pública del sistema ferroviario. Para estos fines, se establecen Políticas Corporativas que tratan sobre los temas relevantes para la organización y que fijan los compromisos de Adif-AV en las diferentes materias.

POLÍTICAS CORPORATIVAS

- Política Corporativa de Lucha contra el Fraude
- Política de Prevención y Gestión de Conflictos de Interés
- Política de Calidad
- Política de Medio Ambiente
- Política Preventiva
- Política de I+D
- Política de Seguridad de la Información
- Código Ético y de Conducta de Adif-Alta Velocidad
- Procedimiento de Gestión del Canal Ético
- Política de Gestión Integral de Riesgos
- Procedimiento de Prevención, Detección y Gestión del Fraude
- Política de Seguridad
- Procedimiento de Gestión del Riesgo de Fraude en Fondos Comunitarios

Adif-AV gestiona los siguientes indicadores en relación a estas políticas y a la lucha contra la corrupción y el soborno:

Descripción indicadores		Unidades	2017	2018	2019
Medidas adoptadas para prevenir la corrupción y el soborno	Notificaciones Canal Ético **	N.º	73	57	60 (16) *
	Declaraciones de conflictos de interés **	N.º	N/D	794	886
	Empleados formados en ética **	N.º	238	542	398

(*) Recibidas y resueltas a través del Canal Ético o por cualquier otro medio que pudiese derivar en una vulneración de los compromisos del Código Ético

(**) *integrado Adif y Adif-AV*

4.2. Ética y transparencia

Adif-AV cuenta desde 2009 con un Código Ético y de Conducta aprobado por el Consejo de Administración y que fue revisado y actualizado en marzo de 2015, teniendo en cuenta los cambios normativos en materia de responsabilidad penal y los principios que inspiran la ley 19/2013 de transparencia, acceso a la información pública y buen gobierno.

En 2019 y dentro del proceso de mejora continua, se procedió a la revisión y actualización del Modelo Ético de Adif-AV, revisando el Código Ético y de Conducta y aprobando una serie de políticas y procedimientos.

CÓDIGO ÉTICO Y DE CONDUCTA DE ADIF-AV

Este texto recoge los valores y principios éticos de la Entidad, con el objetivo de formalizar las pautas éticas esperables que se derivan de los mismos y que son de aplicación a todas las personas que pertenecen a ella o a sus órganos de gobierno y a todos los terceros que tengan relación con la misma.

El Código recoge los siguientes compromisos:

- Cumplimiento de la legislación
- Seguridad en las Infraestructuras
- Buen uso de los recursos públicos
- Profesionalidad e integridad
- Lucha contra el fraude
- Buen uso de la información
- Trato digno y respetuoso a las personas
- Trato igualitario a clientes y proveedores
- Salvaguardar la seguridad y la salud
- Respeto al medio ambiente y al patrimonio cultural
- Salvaguardar la reputación de Adif-AV

El Comité de Ética y Cumplimiento es el órgano encargado de velar, en última instancia, por el cumplimiento del Código Ético y de Conducta.

El Código Ético, que fue incluido en la cláusula 12ª del I Convenio Colectivo de Adif y Adif AV, está publicado tanto en la intranet de Adif-AV como de forma pública en su página web. La Entidad imparte formación a sus empleados a través de la realización de un curso sobre gestión ética cuya realización es obligatoria para todos.

En 2019, **398 empleados*** (dato agregado Adif y Adif AV) se han formado en materia de ética.

De esta forma, Adif -AV garantiza que todos sus empleados lo conozcan y actúen de acuerdo a sus principios.

CANAL ÉTICO

El Canal Ético actúa como canal para la recepción y atención de incumplimientos potenciales del Código Ético y de Conducta.

El Canal Ético admite denuncias enviadas tanto por el personal de Adif-AV a través de la Intranet, como de terceros a través de la página web. Las denuncias podrán ser anónimas siempre y cuando se acompañen de pruebas o indicios que justifiquen el inicio de una investigación. Durante el procedimiento de comunicación y gestión de las comunicaciones realizadas a través del Canal Ético, quedan garantizados los siguientes compromisos:

- Confidencialidad de los datos personales y la información recibida a través del Canal Ético
- Compromiso de que no existirán represalias sobre cualquier persona que realice de buena fe su comunicación
- Intimidad, defensa y presunción de inocencia de todos aquellos profesionales que sean objeto de una investigación

En 2019 se han realizado **1.698 visitas al canal ético externo** de Adif-AV, no recibiéndose **ninguna notificación** relacionada con presuntos incumplimientos del Código Ético.

Adif-AV apuesta firmemente por la profesionalidad e integridad de sus empleados, rechazando cualquier tipo de acción que tenga sospechas de corrupción o de que exista cualquier tipo de soborno.

En 2019 se han registrado **886 (*) declaraciones de conflictos de interés** (*datos agregados Adif / Adif-AV).

El Código Ético establece el compromiso de los empleados de actuar siempre con **integridad y honradez** en el desempeño de su trabajo, comunicando y **evitando las situaciones de conflicto de interés** que puedan ocurrir.

En esta línea, se establecen una serie de medidas y obligaciones a cumplir por los empleados en el desempeño de las actividades:

- No utilizar fondos y recursos de la Entidad en beneficio propio
- No aceptar un trato de favor o situación de privilegio que derive de la posición profesional o puesto desempeñado
- Rechazar cualquier regalo, favor, servicio o prestación económica que vaya más allá de los usos habituales, sociales y de cortesía, ya proceda de proveedores, contratistas o cualquier otro ámbito
- No realizar pagos, regalos u otro tipo de ofrecimientos a empleados públicos o privados que puedan influir en sus decisiones
- Comunicar las situaciones de conflicto de interés en las que se puedan ver involucrados
- Abstenerse de intervenir o influir en la toma de decisiones, participar en reuniones o acceder a la información confidencial en aquellos asuntos en los que exista un conflicto de interés
- Rechazar favoritismos, por razón de parentesco, amistad o cualquier otra circunstancia, en los procesos de contratación o promoción de empleados
- Evitar realizar cualquier práctica que pueda ser considerada como poco ejemplar

La actividad de Adif-AV 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.

El portal del Ciudadano es accesible a través de la web corporativa **www.adifaltavelocidad.es**

Por otro lado, y en el marco de la Ley 19/2013 de Transparencia, Adif-AV mantiene su fiel compromiso de seguir reforzando la transparencia de su actividad, conforme a las mejores prácticas nacionales e internacionales. Por ello, cuenta con el Portal del Ciudadano donde cualquier parte interesada puede acceder a la documentación pública de la compañía. Además, Adif-AV participa en el Portal de Transparencia del Ministerio de Fomento, donde se puede consultar información sobre otros organismos públicos, sociedades mercantiles y fundaciones en relación con diferentes canales.

4.2.1. Medidas adoptadas para prevenir la corrupción y el soborno

En el marco de la orientación estratégica de Adif-AV 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-

AV como una Entidad Pública bien gestionada y gobernada bajo los principios de ética y transparencia, se establece una Política Corporativa de Lucha contra el Fraude

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.

Adif-AV se compromete a adoptar una política de **tolerancia cero ante el fraude** por lo que establece algunas obligaciones con este fin:

- Compromiso de comunicar cualquier indicio de fraude por las vías habilitadas para ello.
- Impulso de una cultura que ejerza un efecto disuasorio para cualquier tipo de actividad fraudulenta.
- Transmisión de información fiable a la sociedad, para formar una imagen fiel de las actividades, estrategia y desempeño económico, social y ambiental de Adif-AV.
- Rechazo de conductas engañosas, fraudulentas o maliciosas que lleven a Adif-AV a obtener ventajas indebidas o desleales.

DOCUMENTOS FUNDAMENTALES DE LA LUCHA CONTRA EL FRAUDE

La lucha contra el fraude es un pilar fundamental dentro del modelo de Cumplimiento Normativo de Adif-AV. 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
- Procedimiento de Gestión del Riesgo de Fraude en Fondos Comunitarios

Para demostrar su compromiso de tolerancia cero con el fraude y la corrupción, Adif-AV 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-AV.

El Procedimiento de Gestión de Riesgo de Fraude en Fondos Comunitarios tiene como objeto establecer las responsabilidades, metodologías y actividades realizadas en Adif y Adif-AV en el ciclo antifraude. Este ciclo incluye todas aquellas medidas orientadas a la prevención, detección 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 26 de noviembre de 2019 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-AV. Dicha Autoevaluación, que contiene más de 100 controles, debe ser revisada y actualizada anualmente.

4.3. Compromiso con los derechos humanos

Mediante su Código Ético y de Conducta, Adif-AV manifiesta su compromiso con el trato digno y respetuoso de todas las personas. Con ello, ratifica los principios establecidos en la Declaración Universal de los Derechos Humanos y la Declaración Tripartita de la organización del Trabajo.

Todos los empleados de Adif-AV deben respetar a todas las personas con las que la Entidad se relaciona, tanto dentro como fuera de la organización. En este sentido, la no discriminación, la igualdad de oportunidades y el trato digno son esenciales para contar con un ambiente de trabajo estimulante y productivo en Adif-AV, que se traduzca en una relación positiva y de confianza con los grupos de interés.

En 2019 Adif-AV **no** ha recibido **denuncias por casos de incumplimiento de los derechos humanos.**

4.4. Gestión de riesgos

Adif-AV en su permanente compromiso con la gestión transparente, responsable y sostenible, entiende imprescindible 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. Con tal fin, además de los ámbitos específicos de gestión de riesgos que permiten dar respuesta a necesidades y regulaciones particulares de la actividad (Seguridad en la Circulación, Prevención de Riesgos Laborales, Medio Ambiente, Seguridad en la Información, Control Interno de la Información Financiera, Cumplimiento Normativo, etc.), ha definido su modelo de gestión integral de riesgos.

Adif-AV dispone de un **modelo de gestión integral de riesgos** que permite establecer canales de información apropiados que garanticen una adecuada comunicación para impulsar una cultura de gestión proactiva de los riesgos en todos los ámbitos de la compañía manteniendo niveles de riesgo coherentes.

4.4.1. Sistema Gestión Integral de Riesgos

Adif-AV cuenta con un Sistema de Gestión Integral 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. Este sistema responde a los principios desarrollados en la **Política de Gestión Integral de Riesgos,** aprobada por el Consejo de Administración.

PRINCIPIOS DE LA POLÍTICA DE GESTIÓN INTEGRAL DE RIESGOS

- Integración del riesgo en la gestión de la Entidad, por medio de una visión unificada de los objetivos estratégicos y de negocio, y sus propios riesgos asociados
- Asegurar que los riesgos que puedan afectar a la estrategia y los objetivos se encuentran adecuadamente gestionados y dentro de los niveles de riesgo establecidos
- Disponer de un sistema de gestión global de riesgos consistente y transparente, que establezca un marco normativo común y facilite la identificación, evaluación y gestión homogénea de riesgos, con 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 las funciones de las distintas áreas de actividad, se identifican "áreas coordinadoras" dedicadas a la gestión o supervisión de riesgos específicos. Todas ellas constituyen el Comité de Riesgos, liderado por el área de riesgos, y que reporta al Comité de Dirección.

El Comité de Riesgos es responsable de la elaboración y seguimiento del mapa de riesgos de Adif-AV. En este mapa se reflejan las principales amenazas a las que la entidad está expuesta, y que pudieran afectar significativamente a la consecución de sus objetivos y el desarrollo de sus funciones. Estos riesgos ponen especial foco en los principales pilares clave de la actividad:

Categoría del riesgo	Descripción
Seguridad	Riesgos relativos a incidentes, accidentes o ataques que puedan afectar a la continuidad de las operaciones de la Entidad, la integridad de sus activos, trabajadores, clientes o al medioambiente
Operaciones	Circunstancias que podrían amenazar la calidad de los servicios prestados
Regulación y cumplimiento normativo	Riesgos derivados de no realizar un estricto cumplimiento de las normas y regulaciones que resultan de aplicación, ni de los códigos de buenas prácticas adoptados voluntariamente
Reputación	Cuestiones relacionadas con el refuerzo del buen gobierno, transparencia y responsabilidad propios de una empresa de naturaleza pública
Financieros	Afectan a aspectos vinculados con la disponibilidad de recursos y la sostenibilidad financiera de la Entidad

Cabe destacar que la gestión de riesgos ESG de Adif-AV se encuentra en tratamiento para su implementación en el ejercicio 2020.

4.4.2. Sistema de control interno de la información financiera (SCIIF). Modelo COSO III

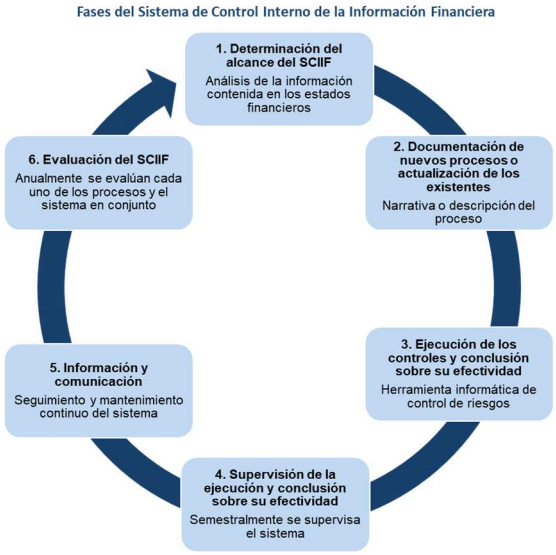
Adif-AV tiene implantado un Sistema de Control Interno de la Información Financiera, en adelante SCIIF, que es una parte de control interno y está configurado por un conjunto de procesos que la Entidad y todo el personal involucrado lleva a cabo para proporcionar una seguridad razonable respecto a la 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 existen y se han recogido 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 registran y valoran de conformidad 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.

El SCIIF de Adif-AV se inspira en COSO III, un marco de referencia integrado de control internacionalmente reconocido y 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 el Consejo de Administración en la que se establece la metodología, competencias y principios que sientas las bases del SCIIF en Adif-AV.

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:



Los procesos con información financiera relevante recogidos en el alcance del ejercicio 2019 han sido los siguientes:

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, está presidido por el Director General Financiero y de Control de Gestión y formado por los responsables de cada proceso del SCIIF, los directores de Auditoría Interna, de Tesorería y Contabilidad, de Planificación y Presupuestos y de Riesgos, se ha reunido en 2019 dos veces.

En dichas sesiones se ha procedido a la revisión anual del ejercicio anterior, la aprobación del alcance del ejercicio de 2019, el seguimiento del ciclo 2019 y de la supervisión realizada.

5. IMPACTO EN LA SOCIEDAD Y CREACIÓN DE VALOR COMPARTIDO

RELACIÓN GRUPOS DE INTERÉS

5.100
Actuaciones en redes sociales

100%
de solicitudes respondidas en páginas web

40
Número de acuerdos y convenios con organizaciones y asociaciones sectoriales y profesionales, en vigor

SEGURIDAD Y SALUD

AUSENCIA de accidentes con baja

2
reuniones de comités de seguridad y salud

MEJORAS DEL SERVICIO

2.224,72, M€
(IVA no inc) adjudicados a proyectos de construcción (obras, servicios y suministros)

29,5 M€ destinados a explotación de red de Alta Velocidad

298,9 M€
destinados a labores de mantenimiento

IMPACTO ECONÓMICO

1.187,6 M€
VALOR ECONÓMICO GENERADO

1.114,4 M€
VALOR ECONÓMICO DISTRIBUIDO

73,2M€
VALOR ECONÓMICO RETENIDO

MEDIO AMBIENTE

Reducción del **31,1%** huella carbono

0
sanciones

Reducción del**0,33%** consumo de agua

EMPLEADOS

218 empleados

28,44% mujeres

50,96%
cubiertos por convenio

97,57%
contrato indefinido

-0,39%
indice de absentismo

ORIENTACIÓN AL CLIENTE

-40,2%
reclamaciones

-29,1%
sugerencias

7 sobre 10 en calidad percibida

COMPROMISO CON LAS COMUNIDADES

486*
actividades Programa Estación Abierta (* integrado Adif/Adif AV)

78*
estaciones Programa Estación Abierta (integrado Adif/AdifAV)

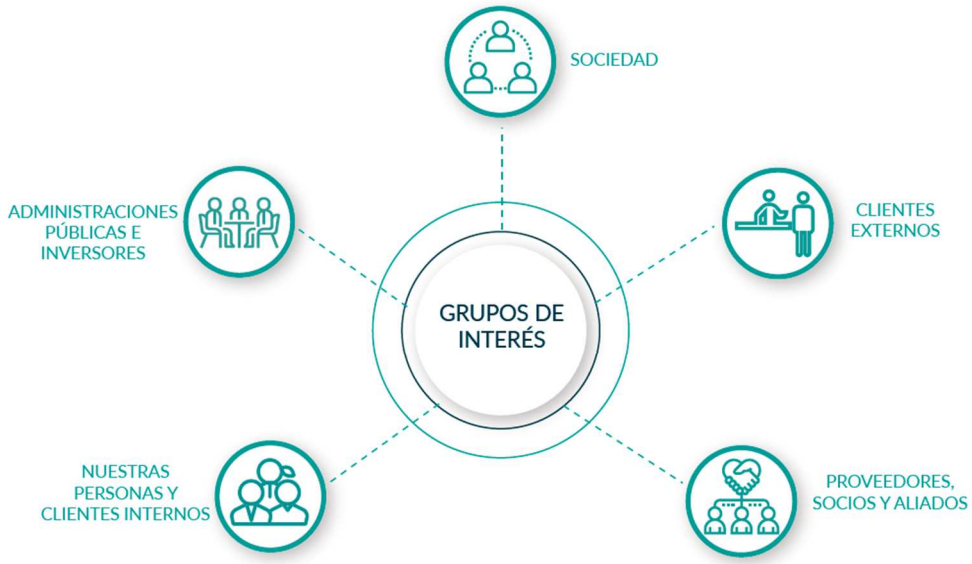
54
Convenios, acuerdos, protocolos, adendas, de integración con las Sociedades en los que participa Adif AV

En Adif-AV somos conscientes de que tenemos una gran responsabilidad y de que nuestras acciones tienen una importante repercusión en la sociedad. Es por ello, que trabajamos con el fuerte compromiso de estar siempre al servicio del interés general, tratando de generar un impacto positivo en todos nuestros grupos de interés y trabajando para crear valor compartido.

5.1. Relación con grupos de interés

Como se ha indicado, Adif-AV persigue basar su gestión en la responsabilidad ante la sociedad, por ello es fundamental escuchar a los diferentes grupos de interés y establecer canales de comunicación y diálogo con los mismos.

Adif-AV 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 PT2030 ha considerado, mediante la agrupación de diferentes colectivos, cinco grupos de interés prioritarios:



Adif-AV 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 la Entidad.

Por ello, la Entidad prevé en el futuro revitalizar su presencia en Internet mediante el desarrollo y la creación de una nueva página web corporativa. Además, la compañía ha incrementado sus relaciones con medios de comunicación y ha creado un Portal de Transparencia. Al igual que el año pasado, Adif-AV mantiene su foco en el diálogo con los grupos de interés a través de las redes sociales.

La **página web** corporativa, las **Redes Sociales**, las relaciones con los **medios de comunicación**, el **Centro de Gestión de Red** H24, el Portal de Transparencia y los **eventos** son los **principales canales de comunicación** con los grupos de interés.

En la siguiente tabla se puede ver un resumen de los canales de comunicación establecidos con los diferentes grupos de interés de Adif-AV.

Grupos de interés	Canal establecido
ADMINISTRACIONES PÚBLICAS E INVERSORES **(Ministerio de Fomento, Administración y organizaciones financieras)**	• Comunicación continua a través de los organismos competentes (Subsecretaría de Estado, Secretaría de Estado de Infraestructuras, etc.) • Reuniones de seguimiento • Convenios Administrativos
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.) • Reuniones con representantes de grupos de ciudadanos interesados en la gestión de la infraestructura ferroviaria en su localidad • Buzón de comunicación Web • Redes Sociales • Canal App Adif-AV (información en tiempo real del estado de la red y horarios)
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 • 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 • Comunicaciones internas

	• Información sobre cursos de formación • Buzón de sugerencias • Buzón de iniciativas para la mejora

(*) Para más información sobre la relación con este grupo de interés, ver apartado "Satisfacción de clientes"
(**) Para más información sobre la relación con este grupo de interés, ver apartado "Ciudadanos"
(***) Para más información sobre la relación con este grupo de interés, ver apartado "Empleados"

ACUERDOS Y CONVENIOS

CON ORGANIZACIONES Y ASOCIACIONES SECTORIALES Y PROFESIONALES

Durante 2019, para el mejor cumplimiento de sus fines, se establece una comparativa del número de acuerdos y convenios con organizaciones y asociaciones sectoriales y profesionales tanto firmados como en vigor suscritos por Adif AV:

Número de acuerdos y convenios con organizaciones y asociaciones sectoriales y profesionales: **EN VIGOR**	**2017**	**2018**	**2019**
Adif-AV+ Otros	25	34	40
Adif+ Adif-AV+ Otros	17	27	36
Adif+ Adif-AV	5	6	9

** Dato provisional pendiente de concretar el número de Convenios en vigor por aplicación de la D.A. 8ª de la Ley 40/2015, de 1 de octubre, de Régimen Jurídico del Sector Público*

Número de acuerdos y convenios con organizaciones y asociaciones sectoriales y profesionales: **FIRMADOS**	**2017**	**2018**	**2019**
Adif-AV+ Otros	5	9	6
Adif+ Adif-AV+ Otros	5	11	9
Adif+ Adif-AV	0	1	3

Las principales magnitudes de 2019 de Adif-AV relacionadas con la comunicación con los grupos de interés son las siguientes:

Concepto	**2018**	**2019**
Número de actuaciones en redes sociales	5.438	5.100
Porcentaje total de solicitudes contestadas a través de la página web	100%	100%
Eventos gestionados por Adif -AV	13	20
Plan Estratégico de Comunicación, número de acciones	331	355
Porcentaje de solicitudes de información de medios de comunicación contestadas	100%	100%
Porcentaje de reclamaciones sobre Transparencia aceptadas por el Consejo de Transparencia y Buen Gobierno	7,56%	4,88%

A continuación, se resume la relación existente entre Adif-AV y algunos de los grupos de interés más importantes:

ADMINISTRACIONES PÚBLICAS Y ORGANISMOS EUROPEOS

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 continúa 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. La relación con los proveedores se basa en garantizar la trasparencia del proceso de contratación y la seguridad jurídica.

El procedimiento de contratación se establece a través de la normativa de contratación aplicable, que incluye rigurosos parámetros de selección y articula todos los procedimientos de compras a través de una gestión basada en la transparencia, contemplando todos los procesos y sus posibles incidencias.

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

FORÉTICA

Forética es una asociación que persigue promover la cultura de la Gestión Ética, la Responsabilidad Social y la sostenibilidad en las empresas. Actualmente, es una organización de referencia en RSE en España y Latinoamérica, siendo la plataforma española más consolidada y líder en responsabilidad empresarial y sostenibilidad.

Adif/Adif AV se adhirió a Forética en 2017 en calidad de socio-promotor. Además, en 2018 se incorporó al Grupo de Acción de RSE en Empresas Públicas, coliderando con ICO la plataforma colaborativa empresarial coordinada por Forética que tiene el objetivo de fomentar el intercambio de conocimiento entre las empresas públicas participantes en aspectos ambientales, sociales y de buen gobierno, visibilizar casos de éxito empresarial, trasladar herramientas y tendencias relevantes a nivel internacional y contribuir positivamente al liderazgo de las empresas públicas en este ámbito.

En 2019, Adif/AdifAV sigue liderando dicha plataforma junto con ICO, que cuenta con 28 entidades públicas miembro: Adif, AENA, CESCE, Correos, Emasesa, Enaire, Extremadura Avante, Grupo Tragsa, ICO, INFORMA D&B, ISDEFE, ITVASA, Metro de Madrid, Paradores, Renfe, RTVE, Valenciaport, Aquavall, Canal Sur Radio y Televisión, Corporación Pública de Aragón, Enresa, Grupo ENUSA, ICEX España Exportación e Inversiones, INCIBE, INECO, INFORMA D&B.

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. Durante 2019, se han celebrado 58 Consejos de Administración y Juntas de accionistas de las Sociedades que se realizan en el ámbito de las Sociedades Filiales y Participadas y en las de Integración.

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.

RED ESPAÑOLA DE PACTO MUNDIAL DE NACIONES UNIDAS

Adif culminó en 2018 su proceso de adhesión a la Red Española de Pacto Mundial de las Naciones Unidas, en calidad de socio-participant. REPM es una asociación sin ánimo de lucro. La Entidad ha considerado 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, y también desde su compromiso por 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.

En 2019, REPM como parte de su compromiso por el desarrollo sostenible, como análisis externo ha analizado las memorias de sostenibilidad de Adif, con el objetivo de detectar los puntos fuertes y áreas de mejora tanto en el nivel de transparencia de la entidad, como en el nivel de implantación de cada uno de los cuatro bloques del Pacto Mundial de Naciones Unidas, afianzando con ello los niveles de transparencia en el reporting y, favoreciendo el nivel de integración de los Objetivos de Desarrollo Sostenible en la estrategia empresarial.

5.2. ESG Risk Rating

En el marco de su presencia en los mercados financieros como un emisor socialmente responsable, Adif-AV ha participado por primera vez en el rating ESG Risk Rating de Sustainalytics, situando a la entidad pública en abril de 2019 como líder tanto en el sector de infraestructuras de transporte —respecto a un total de 102 empresas evaluadas—, como en el subsector de carreteras y ferrocarriles, siendo una de las diez empresas más valoradas sobre las 10.026 analizadas por este calificador.

Adif-AV ha obtenido la **primera posición** en el **ESG Risk Rating** para el sector de infraestructuras del transporte

Una garantía de rentabilidad financiera a largo plazo es implantar políticas de inversión responsable. En este contexto, la inversión socialmente responsable (ASG) puede abordarse desde diferentes perspectivas. Puede hacerse con un enfoque de «valor», motivado por consideraciones éticas o morales; de «riesgo», con el fin de lograr una mejor gestión del riesgo reputacional, operativo, financiero o regulatorio; de «retorno», para aprovechar oportunidades financieras como la transición energética; o con un enfoque de «deber», en línea con la obligación fiduciaria del inversor.

En 2019 Adif Alta Velocidad realizó una nueva emisión de bonos verdes, por importe de 600 millones de euros, destinados a financiar o refinanciar proyectos que generan beneficios ambientales o climáticos (véase apartado 10.4). Se trata de la tercera emisión de bonos de estas características, tras las efectuadas en junio de 2017 y en abril de 2018, sumando las tres un **total de 1.800M€.**

Desde la Dirección General Financiera, se elabora una *Newsletter* (con periodicidad trimestral y en inglés) para inversores socialmente responsables, que incluye información sobre la actividad y proyectos que se vienen desarrollando en Adif-AV en el ámbito de la sostenibilidad medioambiental, aunque también se extiende a otras iniciativas y proyectos socialmente responsables. Además, contiene un apartado de información financiera.

5.3. Seguridad y salud

La seguridad, entendida en su más amplio alcance (circulación de trenes, protección frente a actos delictivos y seguridad laboral), es uno de los pilares estratégicos de Adif-AV y es un elemento central de la cultura empresarial que orienta la toma de decisiones. La gestión de la seguridad parte de la necesidad de minimizar los posibles riesgos, de manera que se alcance un elevado nivel de seguridad en todos los aspectos de la gestión de la infraestructura y en la circulación ferroviaria. Para el cumplimento de su propósito corporativo, la Entidad asume el compromiso de desempeñar sus actividades de forma segura y eficiente.

ELEMENTOS FUNDAMENTALES DE LA POLÍTICA DE SEGURIDAD

- Asegurar la implantación y divulgación de la cultura de seguridad a todos los niveles de la Entidad, fundamentada en la prevención, la proactividad y la participación del personal.
- Gestionar los riesgos asociados a la actividad y operación.
- Fomentar una cultura de confianza, seguridad positiva y aprendizaje continuo, que aliente a todo el personal de la organización a contribuir al desarrollo de la seguridad.

De esta manera, la cultura de seguridad integral es entendida en un sentido transversal a la actividad, en todos los niveles, todos los procesos y todos los sujetos que se relacionan con ella e incluye la gestión de la seguridad en las infraestructuras gestionadas por la Entidad, la seguridad en operaciones ferroviarias que discurren sobre éstas, así como la salvaguarda de la seguridad de los trabajadores propios y ajenos que mantienen relaciones laborales de cualquier tipo con ella. Actualmente Adif-AV se encuentra inmersa en una tarea de refuerzo interno de la cultura de la seguridad, en la que cobra un valor relevante el análisis de riesgos de cada actividad, cada proceso y cada cambio organizativo que se planifica en la Entidad. Internamente, este refuerzo de la cultura de la seguridad se ha visto reflejado con la creación de la Dirección General de Seguridad, Procesos y Sistemas Corporativos.

Por lo tanto, Adif-AV no solo se centra en mejorar la seguridad en la circulación, sino que presta también especial atención a la prevención de riesgos laborales y al fomento de la seguridad de sus empleados, con numerosas acciones destinadas a ese fin. Por último, en un mundo cada vez más digitalizado, no se puede dejar de lado la ciberseguridad tanto a nivel externo con los proveedores que trabajan con Adif-AV o los clientes que visitan la página web, como entre sus propios empleados.

La Seguridad Integral en Adif-AV se cimienta sobre los siguientes pilares:

- **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.
- **Seguridad en la circulación ferroviaria**: Control de los riesgos inherentes a la circulación de los trenes, derivados de la propia actividad de Adif-AV y de las Empresas Operadoras, dando a los usuarios confianza en la red por la que transitan.
- **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-AV.
- **Ciberseguridad:** Protección de los sistemas de información de gestión u operacionales de Adif, frente a intrusiones, agresiones, accesos indebidos a la información y/o daños en los activos de la organización.

5.3.1. Protección y Seguridad

El ámbito de protección y seguridad hace referencia a la actividad que lleva a cabo Adif-AV para 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. Se trata de lograr un sistema de respuesta que sea capaz de absorber el impacto de una amenaza sin por ello perder capacidad operativa

Durante el año 2019, se llevan a cabo diferentes acciones. A continuación, se detallan los logros de mayor relevancia:

SEGURIDAD

- Presentación de 115 denuncias administrativas y 164 denuncias penales.
- Realización de 1.624 inspecciones de seguridad y 188 operativas extraordinarias.
- 2.103 intervenciones de auxilio a personas.
- 354 intervenciones de auxilio a accidentados.
- Recuperación de 3.089 objetos perdidos.
- Puntuación de 37,55 sobre 45 en la evaluación de los servicios de vigilancia y seguridad.

AUTOPROTECCIÓN Y EMERGENCIAS

- 20 Planes de Autoprotección realizados.
- Realización de 51 simulacros.
- Ejecución de 116 inspecciones a medios e instalaciones de protección.
- 292 jornadas formativas a personal interno y externo con 3.368 alumnos.

ÁREA TÉCNICA

- Finalizado un proyecto de instalaciones de protección y seguridad en estaciones e informados 88 proyectos.

Además, durante 2019 y respecto al año anterior han disminuido en un 30,30 % el número de incidentes de sustracción de conductores eléctricos, pasando de 66 incidentes en 2018 a 46 en 2019. Por otra parte, se han registrado 8 ataques deliberados contra infraestructuras críticas y se han producido 101 delitos con incidencia en la actividad, disminuyendo un 51,44 % respecto a 2018.

En 2019 se han llevado a cabo un total de **292 cursos*** (dato agregado Adif/Adif-AV) **y 51 simulacros** (dato Adif-AV).

Descripción indicadores		Unidades	2017	2018	2019	Metas a 2020
INFORMACIÓN DESEMPEÑO EN LA SOCIEDAD Y RESPONSABILIDAD DE PRODUCTO	Evaluación de la prestación de los servicios de vigilancia y seguridad	puntos/45	38,33	39,46	37,55	> 35
	Ataques deliberados contra las infraestructuras críticas	Nº	38	9	9	<= 25
	Situaciones de emergencias con aplicación del Plan de Autoprotección	%	100	100	100	>=90%
	Delitos con incidencia en la actividad	Nº	282	252	101	<= 200
	Personas fallecidas o heridas graves en accidentes	Nº	1	0	0	<= 0

5.3.2. Seguridad en la Circulación

Las actividades de explotación y mantenimiento de las infraestructuras de titularidad de Adif-AV han sido encargados 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.

La Directiva 2004/49/CE estableció un marco normativo común de la seguridad ferroviaria mediante la armonización del contenido de las normas de seguridad, la autorización de seguridad de los administradores de infraestructura, las tareas y el papel de las autoridades responsables de la seguridad y la investigación de accidentes.

Asimismo, la Directiva (UE) 2016/798 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de mayo de 2016 sobre seguridad ferroviaria que modifica sustancialmente la Directiva 2004/49/CE del Parlamento Europeo y del Consejo considera que los principales agentes del sistema ferroviario de la Unión, los administradores de infraestructuras y las empresas ferroviarias deben ser plenamente responsables de la seguridad del sistema, cada uno en lo que le concierna, y que cuando resulte conveniente, deben colaborar en la aplicación de las medidas de control de riesgos.

La seguridad de los ferrocarriles debe mantenerse en términos globales y, cuando sea viable, seguir mejorando continuamente, teniendo en cuenta el progreso científico y técnico y el impacto de los factores humanos y organizativos.

En este contexto el Sistema de Gestión de Seguridad en la Circulación (SGSC), constituye un elemento crucial sobre el que pivota la seguridad del sistema, dotándose entre otros, de procedimientos para gestionar la seguridad, distribución de responsabilidades, análisis y gestión de riesgos y aspectos relativos al factor humano, promoviendo la cultura de la seguridad a través de la confianza y el aprendizaje, contemplando mecanismos de difusión de la información.

La gestión de la seguridad en la circulación debe ser considerada por todos como una función transversal a todas las direcciones de la compañía, una necesidad esencial que sólo se garantiza con el máximo esfuerzo personal y colectivo en el cumplimiento diario de nuestra actividad profesional y con el impulso de todas las acciones que se dirijan hacia ese único objetivo.

Con la publicación de la Directriz para la Política y la Gestión de la Seguridad en la Circulación Ferroviaria, se refuerza el compromiso interno de la Entidad con el marco normativo nacional y europeo, mediante el establecimiento de los criterios y estándares organizativos para la gestión de la seguridad en la circulación robusteciendo el Sistema de Gestión de la Seguridad en la Circulación.

La directriz tiene como objetivos promover, en todos los niveles de actuación y en todos los servicios, la plena conciencia del carácter prioritario que tiene fortalecer las bases para la Gestión de la Seguridad en la Circulación ferroviaria en el seno de Adif, afianzando los principios fundamentales de la Política de Seguridad y la Cultura de Seguridad positiva en todos los niveles organizativos de la entidad, fundamentada en la prevención y gestión de riesgos, la proactividad y la participación del personal.

Adif y Adif AV en el ejercicio de sus competencias identifican los elementos básicos en los que descansa la seguridad en la circulación, siendo estos las personas, la tecnología aplicada a las instalaciones, la infraestructura, el material rodante y la normativa técnica y reglamentaria.

Además, la Política de Seguridad contempla diferentes herramientas, entre las que destaca la aplicación de un sistema propio de gestión de seguridad en la circulación, basado en la prevención, la mejora continua y el desarrollo de medidas correctoras, apoyadas entre otras,

sobre una gestión basada en las responsabilidades y competencias del personal, la formación continua, la participación, la información y la sensibilización del personal, como elementos esenciales para garantizar la vigilancia de la seguridad ferroviaria.

En esta línea, y para propiciar el cumplimiento de la Política de Seguridad y los Objetivos de Seguridad de Adif y Adif AV, se configura el **Plan Anual de Seguridad en la Circulación (PASC)** que es aprobado por el Comité General de Seguridad en la Operación.

El PASC, es un método de seguridad que persigue la mejora continua de los niveles de seguridad en Adif y Adif AV, aúna programas y acciones que facilitan el cumplimiento de los objetivos e indicadores establecidos en el mismo.

Además, aglutina y recoge los programas de acción y los objetivos de seguridad, de supervisión, así como el conjunto de acciones que las Direcciones Generales de Adif y sus áreas de actividad especializadas.

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**: acciones de control de proximidad y detección temprana sobre la aplicación de las normas de seguridad relativas a procesos y personal.
- **Vigilancia de 2º Nivel**: inspecciones que tienen como objetivo la comprobación, mediante 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.

Actuaciones destacadas en el ámbito de la seguridad en la circulación

ACCIONES DE SUPERVISIÓN DE LA SEGURIDAD DE ADIF

Adif lleva a cabo acciones de supervisión con la finalidad de comprobar la aplicación y el cumplimiento de la normativa aplicable en las diferentes actividades operacionales, con la seguridad en la circulación del tráfico ferroviario, en la RFIG administrada por Adif y Adif-Alta Velocidad.

En este sentido, en el año 2019 se han realizado 2.098 inspecciones, 182 auditorías de seguridad y 19 sondeos.

ACCIONES DE CONTROL DEL TRANSPORTE FERROVIARIO

Para el control del transporte ferroviario se establecen unas acciones de carácter sistemático, que permitan detectar situaciones de riesgo en el transcurso de la circulación de trenes de mercancías y viajeros, a fin de comprobar el cumplimento de las normas establecidas en cuanto a la composición de los trenes (material remolcado), cargamentos y documentación del tren.

En 2019 se realizaron 32.146 acciones de pesaje de vagones, por encima de las 32.484 acciones que estaban inicialmente programada, con un cumplimiento por encima de lo planteado.

El PASC de 2019 programó la realización de 6.720 reconocimientos visuales de trenes, realizando finalmente 5.387 acciones.

ACCIONES DE CONTROL OPERACIONAL

Son acciones programadas dentro de la actividad de control operacional de 1º nivel de Adif / Adif-AV, que tiene la finalidad de comprobar el cumplimento de las normas técnicas de explotación existentes, así como el buen estado y mantenimiento de las instalaciones fijas y del material rodantes adscritos o encomendados para sus labores de mantenimiento y conservación en la realización de maniobras.

Las escuchas permiten comprobar el cumplimiento de las normas de circulación en las conversaciones grabadas en los Puestos de Mando, así como en aquellos Gabinetes de Circulación y Telemandos de Energía, con el fin de detectar desviaciones en el cumplimiento de las normas de explotación y adoptar las acciones correctivas / preventivas necesarias. En 2019 se han realizado 5.041 escuchas en la Red Convencional y de 428 acciones de escuchas en la Red de Alta Velocidad. Las visitas de seguridad tienen como objetivo la reducción de situaciones de riesgo causadas por incumplimientos de los procesos y tareas relacionadas con la circulación. En 2019 se han llevado a cabo 5.372 visitas en Red Convencional, y 94 en Red Alta Velocidad.

FOMENTO DE LA CULTURA DE SEGURIDAD EN LA CIRCULACIÓN

Entre las actuaciones más destacadas se encuentran las acciones formativas y las dirigidas al otorgamiento, ampliación mantenimiento y reemplazo de títulos habilitantes.

En el año 2019 se han mantenido 713 Certificados de Conducción del personal de Adif y se han emitido 14.281 habilitaciones de personal relacionado con actividades de seguridad en la circulación de Adif y de Empresas Externas, según los requisitos establecidos en la normativa vigente. Además, durante el ejercicio, se han evaluado a 869 aspirantes de Empresas Externas de conocimientos teóricos y a 764 de conocimientos prácticos para la obtención de títulos habilitantes, así como a 282 aspirantes de la OEP 2019 en 2 convocatorias.

En el año 2019. del total de circulaciones producidas sobre la RFIG administrada por Adif AV se han producido 3 accidentes con víctimas. A continuación, se definen las principales magnitudes registradas:

	2016	2017	2018	2019
N.º de accidentes de circulación producidos	**1**	**1**	**0**	**3**
Hombres fallecidos	0	1	0	0
Hombres heridos graves	1	0	0	2
Mujeres fallecidas	0	0	0	0
Mujeres heridas graves	0	0	0	1
Total víctimas (fallecidos y heridos graves)	**1**	**1**	**0**	**3**

En el contexto de la Seguridad en la Circulación se contemplan diferentes **órganos de participación de la gestión de la Seguridad en la Circulación,** constituidos como mecanismos de supervisión y control de la seguridad de las actividades operativas, con el objeto de asegurar la participación de todo el personal de la organización, directamente o a través de sus representantes, y de velar por la mejora continua de la seguridad en la circulación.

Según el ámbito de actuación y alcance de sus funciones se constituyen diferentes órganos de participación: Comisión Técnica Central de Seguridad en la Circulación, Comisiones Operativas de Seguridad en la Circulación de las Direcciones Generales y Comisiones Técnicas Territoriales de Seguridad en la Circulación. Durante 2019, estos órganos de participación se han convocado un total de **56 ocasiones.**

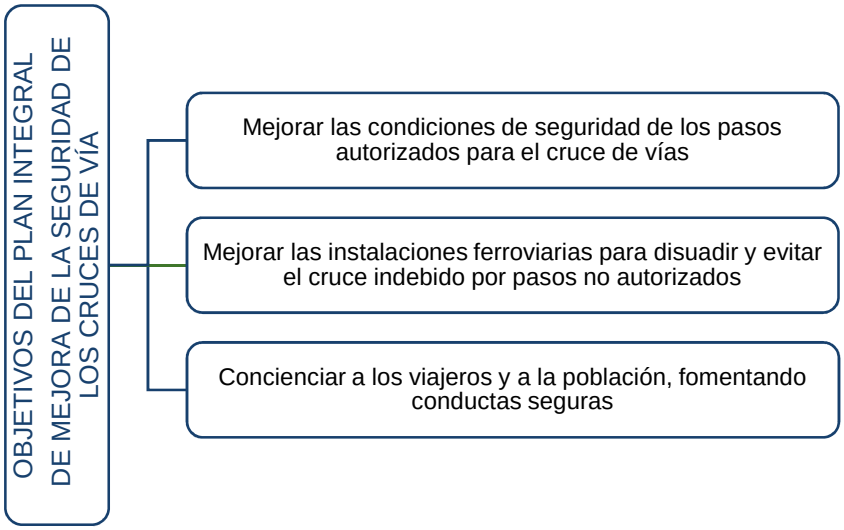
Además, Adif-AV, participa activamente en diferentes foros nacionales e internacionales, con el fin de compartir su experiencia en materia de Seguridad en la circulación.

Prevención de arrollamientos accidentales

Según los últimos datos disponibles, entre 2010 y 2019 se produjeron en la Red 522 arrollamientos accidentales, con el resultado de 241 víctimas mortales, 107 heridos graves y 174 heridos leves. Los accidentes se producen en diferentes situaciones: en cruces de pasos a nivel, en cruces por puntos no autorizados, en cruces por pasos autorizados al mismo nivel entre andenes, y en caídas desde el andén a la vía. Estos arrollamientos tienen un alto coste personal y social (cada arrollamiento es un duro golpe desde el punto de vista humano), y es necesario el máximo esfuerzo posible y la colaboración de todos para tratar de evitarlos.

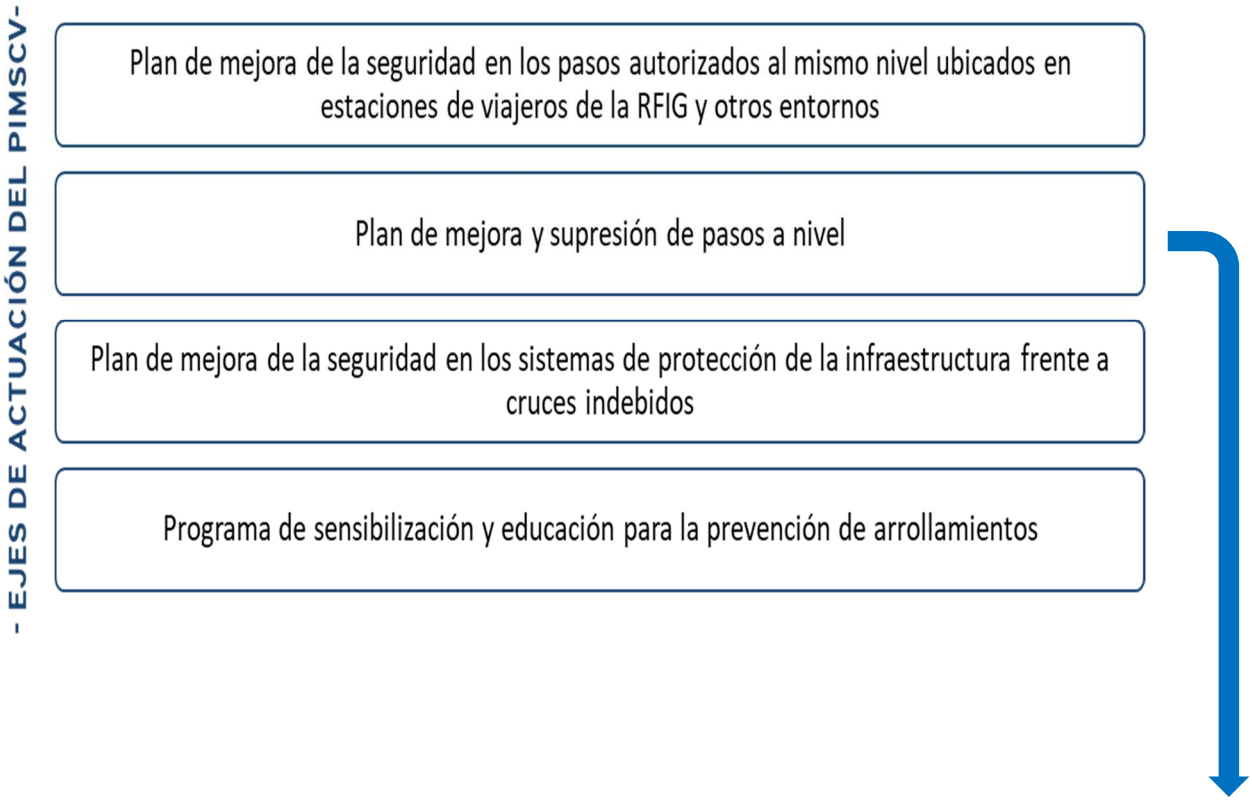
Con el fin de reducir este tipo arrollamientos, Adif ha continuado trabajando durante 2019 para abordar este problema desde un punto de vista integral, siguiendo así el plan de trabajo iniciado en 2017 para reforzar las medidas implementadas hasta ese el momento. El marco de este trabajo, en el que participan diferentes áreas de la organización, es el **Plan Integral de Mejora de la Seguridad de los Cruces de Vía 2018-2028, PIMSCV**.

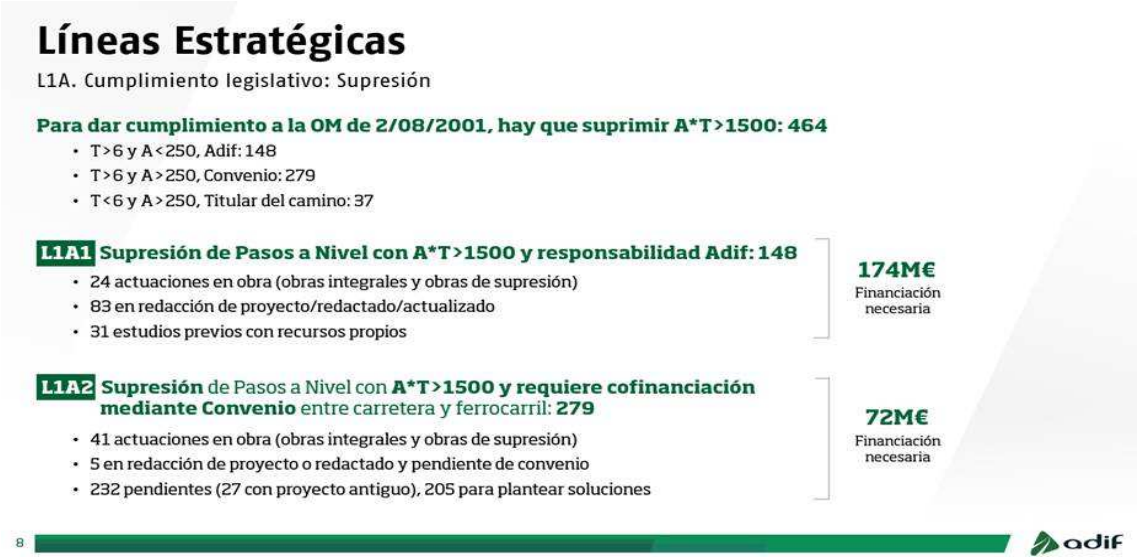
El Plan actual incluye un planteamiento global y planificado que contempla todos los tipos de cruces y las diferentes situaciones en las que se producen los arrollamientos accidentales, abordando tanto la mejora de las condiciones objetivas de seguridad de la infraestructura como la concienciación de la población sobre la necesidad de llevar a cabo conductas seguras.



Así mismo, este Plan es uno de los proyectos relevantes del Plan Estratégico 2030, y contribuye a la consecución del Objetivo estratégico 1 sobre Seguridad en circulación (Pilar de Seguridad). Así mismo, está alineado con los ODS 3 (Salud y Bienestar), ODS 9 (Industria, Innovación e Infraestructura) y ODS 11 (Ciudades y Comunidades Sostenibles).

El PIMSCV se estructura en 4 ejes de actuación:





El presupuesto estimado del Plan Integral asciende a 462,451M€ y, se compone de 48 actuaciones.

Algunas de estas actuaciones realizadas hasta este momento y durante el ejercicio 2019 se resumen a continuación:

- Mejora de la seguridad en los pasos autorizados al mismo nivel ubicados en estaciones de viajeros de la RFIG y otros entornos:
    - Identificación de las medidas de protección mínima provisional a aplicar según la RT 7/2018 de la AESF en cada una de las estaciones.
    - Instalación de señales de acuerdo con lo aplicable dentro de las medidas Clase 1-P de la Recomendación Técnica (4.624 señales).
    - Redacción de pliegos para realizar actuaciones de pasos a distinto nivel en 86 estaciones.

  - Realizado el estudio y planificación de cambio de velocidad y operativa en estaciones concretas con pasos entre andenes al mismo nivel teniendo en cuenta datos de la AESF sobre estaciones sin visibilidad.
  - Actualización Convenio Adif/Renfe para la prestación de servicios en estaciones de cercanías de septiembre de 2011, en virtud de la cual cada entidad acometerá las acciones necesarias para implementación de las medidas clase: 1-P, 1-A1 y 1-A2, según RT 7/2018 de la AESF.
  - Finalización del procedimiento de evaluación provisional del riesgo en cruces entre andenes, así como clasificación de todas las estaciones (729) según nivel del riesgo.
  - Contratación de asistencia técnica para la elaboración de los procedimientos definitivos de evaluación de riesgos de cruces de vía (cruces entre andenes y pasos a nivel) de acuerdo con normativa (RT, MCS, etc.). Se decide alinear los procedimientos de gestión de riesgos de pasos a nivel y cruces entre andenes, de manera que ambos cumplan con el MCS, contemplando los requisitos normativos (RT 7/12018 y futuro RD seguridad operacional e interoperabilidad).
  - Revisión del Plan de Asistencia a las víctimas de accidentes ferroviarios graves y sus familiares y, elaboración del Plan de asistencia a víctimas de arrollamientos y sus familiares.
- Mejora y supresión de pasos a nivel:
  - Contratación de asistencia técnica para la elaboración del procedimiento definitivo de evaluación de riesgos de cruces de vía (pasos a nivel) de acuerdo con normativa (RT, MCS, etc.).
  - Búsqueda de nuevas tecnologías a incorporar para la protección de pasos a nivel que permita aumentar la detección del riesgo de accidentes con suficiente anticipación.
  - Elaboración de catálogo de pasos a nivel a suprimir vía convenio, de acuerdo con el RSF (art. 18).
  - Colaboración con la Dirección General de Tráfico para fomentar la seguridad de los PPNN desde los usuarios de la carretera/camino.
- Mejora de la seguridad en los sistemas de protección de la infraestructura frente a cruces indebidos:
  - Realizado inventario de pasos viciosos ubicados en plena vía.
  - Preparación de documentación para la licitación de asistencia técnica para la redacción de los proyectos constructivos de cerramientos.

5.3.3. Prevención de Riesgos Laborales

La seguridad y salud de los empleados es fundamental para Adif-AV y forma parte de uno de sus objetivos estratégicos. En este sentido, se trabaja diariamente para mantener a Adif-AV como un referente en el sector debido a su baja accidentabilidad laboral, realizando un esfuerzo permanente de prevención.

La prevención de riesgos laborales y las acciones realizadas para asegurar la seguridad y salud de los empleados, se desarrolla en el apartado 5.6.4. Equipo humano – Prevención de riesgos laborales.

5.3.4. Ciberseguridad

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 2030, se ha incluido 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 el mundo. Los incidentes de seguridad a los que están expuestos los sistemas de la Administración Pública española son cada día más numerosos y además fáciles de llevarse a cabo y de propagarse a través de Internet. Además, la trascendencia 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.

Siendo así, la ciberseguridad representa otro de los pilares fundamentales de la seguridad dentro de Adif-AV y forma parte de uno de los objetivos estratégicos, con el fin de proteger sus sistemas de información frente a intrusiones y agresiones y, en caso de que ocurran, minimizar su impacto en la actividad.

El sector ferroviario ha pasado a estar hiperconectado en pocos años, lo que ha supuesto la introducción de nuevos factores de riesgo emergentes. Por ello, Adif-AV tiene el objetivo estratégico de 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 del negocio, siendo imprescindible el trabajo en equipo de todas las áreas.

PLAN DE SEGURIDAD INTEGRAL DE LOS SISTEMAS DE INFORMACIÓN (PSISI)

El Plan de Seguridad Integral de los Sistemas de Información (PSISI) surgió con el objetivo de definir un modelo corporativo de Gestión de la Seguridad de la Información con un alcance integral, estableciendo 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.

El PSISI engloba tanto entornos informáticos como operacionales que soportan, fundamentalmente, el negocio de Adif-AV y son de naturaleza muy heterogénea. Para el control y seguimiento del proyecto se constituyeron un Comité Directivo, Comité Técnico y un Grupo de Trabajo Operativo, siendo todos ellos los responsables de identificar los activos, desarrollar, supervisar y aprobar las acciones que han permitido asegurar los objetivos previstos en el Plan. Además, se ha realizado un análisis de riesgos de la Entidad, con el fin de identificar vulnerabilidades y el nivel de madurez de la compañía, estableciendo planes de acción que mitiguen los riesgos.

Durante 2019 se ha formalizado contrato para proteger la infraestructura ferroviaria española frente a ciberataques, dando servicio y soporte a las dos áreas principales: Área de GRC (Gobierno, Riesgo y Cumplimiento) y Área de Operaciones y SOC (Centro de Operaciones de Seguridad Gestionada).

Durante el 2020, se desarrollará el marco normativo, se pondrá en marcha el Modelo de Gobierno

En 2019, la presidenta de Adif y Adif-AV, Isabel Pardo de Vera, firmó la nueva **Política de seguridad de la Información**, que garantizará un sistema de infraestructuras ferroviarias más ciberseguras, de acuerdo con la legislación vigente: Real Decreto-ley 12/2018, de 7 de septiembre de Seguridad de las Redes y Sistemas de Información, trasposición de la directiva NIS (UE) 2016/114 y Real Decreto 3/2010, de 8 de enero, que fue modificado por el Real Decreto 951/2015 por el que se regula el Esquema Nacional de Seguridad.

5.4. Mejoras del servicio

Con el fin de desarrollar sus funciones bajo los más altos estándares de calidad, Adif-AV cuenta con un equipo de trabajo altamente cualificado y dispone de los medios técnicos necesarios para llevar a cabo sus actividades de construcción, mantenimiento y explotación. En este contexto, la Entidad trabaja para:

- Garantizar la seguridad en la circulación en coordinación con otras entidades con responsabilidades en materia de seguridad.
- Aplicar criterios de eficiencia y sostenibilidad desde el punto de vista económico y medioambiental en la planificación, diseño, construcción y mantenimiento de infraestructuras ferroviarias, con la finalidad de garantizar el mayor grado posible de seguridad, fiabilidad y disponibilidad.
- Optimizar la calidad del servicio a través del aseguramiento de la calidad y la fiabilidad de proyectos y suministros, minimizando a la vez el coste de mantenimiento y ciclo de vida de las instalaciones.
- Garantizar la disponibilidad de la infraestructura y proporcionar a los operadores ferroviarios la máxima fiabilidad de las instalaciones.
- Aplicar criterios de calidad, seguridad y respeto al medio ambiente con los empleados y trabajadores.
- Fomentar el desarrollo de la tecnología para gestionar las infraestructuras ferroviarias, tanto en las de nueva construcción como en las ya existentes.

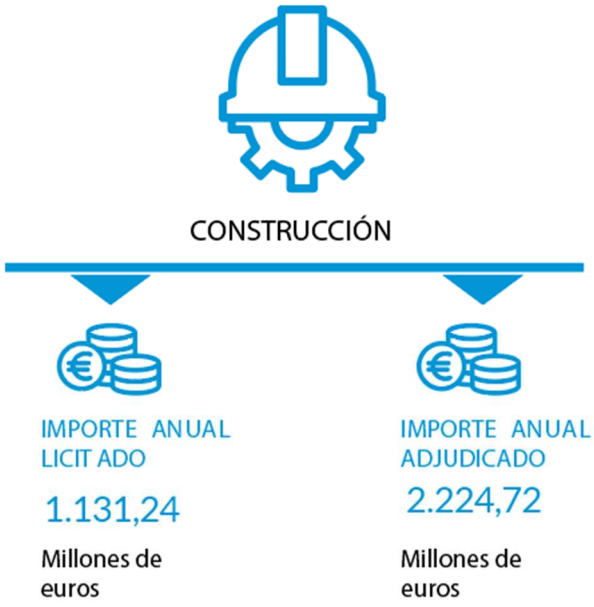
Estas actividades cuentan con certificaciones de acuerdo con las principales normas de calidad, medio ambiente y seguridad laboral, para que estén alineadas con su compromiso con la sociedad.

5.4.1. Construcción

Durante más de 25 años de historia de la alta velocidad en España, se ha desarrollado uno de los ferrocarriles de este tipo más modernos y avanzados del mundo. Esta infraestructura ha generado desarrollo, mejorando la vertebración del país y la calidad de vida de las personas.

En la actualidad, la estrategia de Adif-AV, continúa con los objetivos de vertebración del territorio y cohesión social aprovechando los fondos europeos dados a los proyectos actualmente en ejecución, y permitiendo la finalización de los mismos.

Adif-AV cerró el ejercicio 2019 en una ejecución del presupuesto de inversiones de 1.199,5 millones de euros (IVA incluido) de los cuales 1.110,22 millones de euros se refieren a construcción de nuevas líneas y el resto a reposición y mejora de activos en explotación.



PRINCIPALES ACTIVIDADES DE CONSTRUCCIÓN Y MEJORA DE LAS INFRAESTRUCTURAS

Se detalla a continuación el estado de algunas de las obras de construcción de mayor relevancia de Adif-AV.

- Línea de Alta Velocidad Madrid-Extremadura: continúan los trabajos de la plataforma de las obras entre Talayuela y Badajoz. En el tramo Plasencia – Cáceres - Badajoz se encuentra casi finalizada la plataforma, y se han iniciado los trabajos de montaje de vía, electrificación y señalización.

  Se han iniciado las obras de actuaciones arquitectónicas en las estaciones de Cáceres, Mérida, Plasencia y Badajoz.
- Línea de Alta Velocidad Antequera-Granada: las obras han sido finalizadas y puestas en servicio el 25 de junio de 2019.

  Se encuentran en ejecución las obras de acceso en ancho convencional a la estación de Antequera y próximamente se iniciarán las obras de plataforma entre Quejigares y Variante de Loja.
- Línea de Alta Velocidad León-Asturias (Variante de Pajares): durante 2019, se han finalizado todos los trabajos de plataforma y se ha continuado con la electrificación, protección civil, energía e instalaciones de seguridad y comunicaciones.
- Línea de Alta Velocidad Almería-Murcia: existen 4 tramos con las obras de plataforma finalizadas entre Vera y Los Arejos y se han iniciado los trabajos de ejecución de plataforma de otros 10 tramos
- Línea de Alta velocidad a Galicia: se han finalizado las obras entre Zamora y Pedralba de la Pradería, estando pendiente su puesta en servicio.

  En el tramo Pedralba de la Pradería – Taboadela se han finalizado casi todos los trabajos de plataforma, y se han iniciado los trabajos los trabajos de montaje de vía, electrificación, protección civil e instalaciones de telecomunicaciones.

  Se han iniciado, asimismo, los trabajos de montaje de vía, electrificación, señalización y telecomunicaciones en el tramo Taboadela – Orense.

Plataforma de Gestión de Activos (PGA)

Adif-AV cuenta con un Sistema de Gestión de Activos basado en la norma ISO 55000, con un Proceso sistemático de funcionamiento (PR 110 Estrategia de Activos), que permite la actualización de los activos de la organización de manera rentable durante todo el ciclo de vida, en donde se combinan los análisis de ingeniería y matemáticas con las buenas prácticas comerciales y la teoría económica.

La Gestión de Activos (GA) es hoy un referente en la transformación de las empresas hacia modelos de gestión excelente tanto dentro como fuera del sector de las infraestructuras ferroviarias. Aunque sostenido desde hace más de 20 años, su desarrollo ha experimentado un salto cualitativo gracias a normas como la PAS 55 (2008) o la más reciente ISO 55000 (2014). Esta última se ha convertido en la guía fundamental para la consecución de una gestión de activos "best in class" a nivel internacional que establece los 4 fundamentos en los que se basa la gestión de activos:

1. **Valor:** los activos deben proporcionar valor a la organización y a sus grupos de interés.
2. **Alineación:** los objetivos organizacionales se deben traducir en decisiones, planes y actividades técnicas y financieras.
3. **Liderazgo y compromiso** de todos los niveles gerenciales.
4. **Aseguramiento de que los activos cumplen su propósito.**

En la actualidad Adif-AV cuenta con una Plataforma de Gestión de Activos (PGA), implantada para la red convencional de ancho ibérico, que permite la actualización de los activos de la organización de manera rentable durante su ciclo de vida.

Con el objetivo de reforzar una cultura de gestión basada en el conocimiento que permita obtener el máximo valor de los activos de la empresa aprovechando, desde ahora y en el futuro, la integración paulatina de nuevas capacidades, técnicas y herramientas tecnológicas, en 2019 se ha procedido a consolidar y evolucionar el proceso de gestión de activos implantado en ADIF siguiendo tres líneas de trabajo:

- Integración del Proceso Estratégico de Gestión de Activos de la Infraestructura (ADIF-PR-110-001-001) en el Sistema de Gestión Integral de ADIF mediante la elaboración de los procedimientos e instrucciones técnicas pertinentes.
- Estudio y análisis para la inclusión de la red de ancho estándar y ancho métrico en el proceso de gestión de activos.

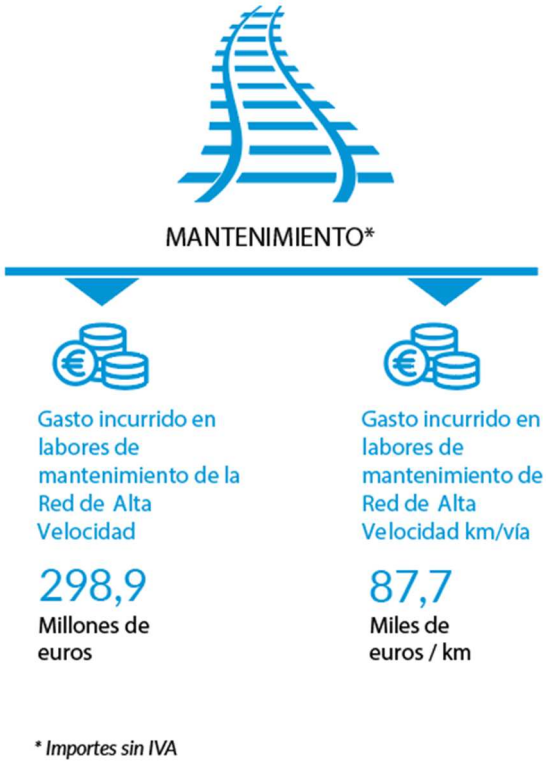
Inicio del diseño e implementación de un modelo de gestión de activos corporativo certificable según la ISO 55000 y un nuevo modelo de gestión de mantenimiento que sea fruto de la revisión del actual modelo de mantenimiento y de los requisitos y criterios que fije el modelo de gestión de activos.

5.4.2. Mantenimiento

En el mantenimiento de las infraestructuras titularidad de Adif-AV, la Entidad centra sus recursos, tanto humanos como técnicos, en las actividades que aportan mayor valor, optimizando el mantenimiento preventivo, gestionando más eficientemente las actividades de inspección y reduciendo las incidencias. Todo ello posibilita ofrecer a los operadores de transporte la máxima disponibilidad de las instalaciones ferroviarias.

Adif-AV destina recursos tanto humanos como técnicos para el desempeño de la actividad de mantenimiento, con el objeto de optimizar el mantenimiento preventivo, gestionando de una forma lo más eficiente posible las actividades de inspección, reduciendo con ello las incidencias.

El gasto total incurrido en labores de mantenimiento de la red de alta velocidad fue de ~~281,2~~ 298,9 millones de euros en 2019 (IVA no incl.).



PRINCIPALES ACTIVIDADES DE SEGURIDAD

- En la Línea de Alta Velocidad Cáceres – Badajoz: 100% de ejecución del tendido de cable de fibra óptica. Redactado y supervisado el Proyecto de Fase II Plasencia-Cáceres y actualmente está en ejecución.
- En la Línea de Alta Velocidad Antequera-Granada, se han finalizado los trabajos en Telecomunicaciones fijas y puesta en servicio de todas las redes.
- En la Línea de Alta Velocidad Olmedo-Zamora-Lubián-Orense:
  - Realizado el 60% de todos los tendidos de fibra óptica troncales
  - Equipado el 60% de los edificios con los elementos que conforman las redes de telecomunicaciones
- En la Línea de Alta Velocidad Chamartín-Atocha, se han finalizado los trabajos en Telecomunicaciones fijas y puesta en servicio de todas las redes.
- En la Línea de Alta Velocidad Monforte del Cid-Murcia, se ha ejecutado el acceso a Murcia y está en servicio el tramo El Reguerón – Murcia.
- En la Línea de Alta Velocidad Valladolid-Burgos, se están ejecutando desde febrero los tendidos de cable de fibra óptica en el viaducto del Río Arlanzón con lo que quedaría completa la instalación hasta Burgos.

PRINCIPALES ACTIVIDADES DE ENERGÍA

En el ámbito de la Gestión de la Energía Eléctrica, ADIF-Alta Velocidad ha gestionado durante el año 2019 el suministro de energía eléctrica de 3.402 puntos de suministro, que ha supuesto un volumen de energía consumida entrante 2,830 TWh. El 99% del consumo, se corresponde con un total de 1.255 puntos de suministro dotados de sistemas de telemedida, para los cuales se han obtenido los siguientes costes medios:

Coste de Energía: 63,72 €/MWh

Coste de ATRs: 36,30 €/MWh

Coste total del MWh consumido: 100,02 €/MWh

Los restantes 2.147 puntos de suministro, que representan 1% del consumo se corresponde con puntos de suministro de baja tensión con demandas de consumo muy bajas, que no están dotados de sistemas de telemedida, y para los cuales se ha obtenido un coste total de 174,76 €/MWh (energía y ATR incluidos).

En 2019 se ha continuado avanzando en la obtención de resoluciones del Ministerio para la Transición Ecológica para el reconocimiento económico de la compensación por la energía de frenado de los trenes devuelta al sistema eléctrico en la red UIC, obteniendo en octubre de 2019 la autorización para 10 subestaciones correspondientes a las líneas Madrid-Valladolid, Córdoba-Málaga y Galicia, que iniciaron el neteo el 1 de diciembre de 2019. Con estas 10 subestaciones autorizadas, el total de subestaciones de UIC que están compensando la energía vertida por el frenado de las composiciones ferroviarias asciende a 36, lo que ha supuesto en 2019 un ahorro de 3,18 millones de euros (sin IVA), correspondientes a la compensación por 46,7 GWh de energía vertida.

En octubre de 2019 se adjudicó el Concurso de Suministro de Energía Eléctrica durante los años 2020 y 2021 en los puntos de suministro No telemedidos, con posibilidad de prórroga en 2022. Se obtuvo una bajada de precios del 15,7% respecto al periodo octubre 2018-septiembre 2019, lo que supone un ahorro estimado de 1,35 millones de euros para el periodo 2020-2021. Adicionalmente cabe resaltar que el contrato incluye certificados de energía de origen renovable.

Los restantes 2.147 puntos de suministro, que representan 1% del consumo se corresponde con puntos de suministro de baja tensión con demandas de consumo muy bajas, que no están dotados de sistemas de telemedida, y para los cuales se ha obtenido un coste total de 174,76 €/MWh (energía y ATR incluidos).

Respecto a la facturación con proveedores (comercializadores y distribuidores) se ha consolidado durante 2019 la gestión individualizada de las facturas de ATR por punto de suministro tras la adaptación a finales de 2018 al procedimiento de intercambio entre Comercializadores y Distribuidores establecido por la CNMC. En 2019 se han comprobado técnicamente 55.907 recibos, representando un volumen de facturación estimado cercano a los 282,3 millones de euros (sin IVA).

En el marco de liberalización actual, la subdirección de Gestión de la Energía ha llevado a cabo los siguientes trabajos para poder cumplir con los hitos establecidos en el reglamento de ejecución (UE) 2018/868 de la Comisión de 13 de junio de 2018 en lo que respecta a las disposiciones relativas al sistema de medición de energía y al sistema de captación de datos:

- Se ha publicado la evolución del modo de facturación del Servicio Complementario del Suministro de Corriente de Tracción en la Declaración sobre la Red permitiendo la facturación a más de un operador en líneas UIC.

PRINCIPALES ACTIVIDADES DE ENERGÍA

- Así mismo, con el objeto de cumplir con los criterios de transparencia y no discriminación, se ha licitado la contratación de la definición de la metodología ("Establecimiento de la Metodología de Facturación del Servicio Complementario de Suministro de Corriente de Tracción en la Red de ADIF y ADIF -Alta Velocidad") que defina la facturación del servicio complementario de suministro de corriente de tracción de manera auditable, transparente y no discriminatoria introduciendo la medida embarcada como unidad de facturación. Se estima que la adjudicación de esta licitación se llevará a cabo en enero/2020.
- Medida Embarcada de Energía: Se ha realizado la transposición de la norma EN 50463-4:2017 (UNE-EN 50463-4:2018 versión española) dando como resultado la Norma de Adif NAT 760 de "Comunicación de medida embarcada de energía" la cual define las comunicaciones entre un EMS (Equipo de medida embarcada) registrado en Adif y el DCS (Concentrador de medidas en tierra) de Adif. Norma cuya aprobación por el comité de Normativa se estima se realice en enero 2020 para su publicación.
- Basado en la NAT 760 se ha comenzado a estudiar cómo debería ser el desarrollo y/o evolución del Concentrador de Medida Embarcada (DCS) actual. Estos trabajos continuarán a lo largo del 2021.
- Se ha llevado a cabo el proceso de Adhesión a la Asociación ERESS con fecha 01/01/2020, para dotar a ADIF Alta Velocidad de un sistema de facturación de energía consumida basado en la medida embarcada de las unidades de tracción. ERESS, es una asociación sin ánimo de lucro que ha desarrollado un sistema de facturación de energía consumida fiable, flexible, eficiente y preciso para las compañías ferroviarias europeas.

RED DE FIBRA

En 2019 se ha continuado prestando los servicios de apoyo a la facturación y elaboración de informes comerciales, desarrollo del Plan Renove y prestación de Servicios Profesionales.

Los ingresos adicionales para Adif-AV derivados de las actuaciones para la obra de Reintel han supuesto 776.871€. Los ingresos recurrentes han supuesto 181.118€.

Para el Plan Renove en el ejercicio 2019 se han certificado más de 1,3 millones de euros, entrando en servicio los nuevos cables en Astorga-Ponferrada, Miranda de Ebro-Orduña y Alsasua-Zumárraga.

5.4.3. Explotación de la infraestructura renovable

En lo relativo a la explotación de las infraestructuras titularidad de Adif-AV, Adif es la Entidad encargada de la gestión del tráfico de la red, adjudicando la capacidad a las empresas ferroviarias y demás candidatos, dirigiendo y coordinando el tráfico, programando y verificando las instalaciones.

En la actualidad, Adif-AV cuenta con los siguientes recursos para la planificación y gestión del tráfico ferroviario:

- 1 departamento de adjudicación de la capacidad
- 22 Centros de Regulación y Control (18 de ellos en la red convencional y 4 en la de alta velocidad)
- 1 Centro de Gestión de Red H24
- Gabinetes de Circulación

- Servicios Itinerantes de Circulación (SIC)

La adjudicación de la capacidad a empresas ferroviarias y la gestión de la circulación de sus trenes, 24 horas al día, los 365 días del año, se orientan a satisfacer las necesidades de estas empresas, aplicando un trato no discriminatorio y garantizando la circulación segura de los trenes con criterios de óptimo aprovechamiento de la red ferroviaria.

CENTRO DE GESTIÓN DE RED H24

Este Centro, que funciona las 24 horas todos los días de la semana, lidera y coordina las áreas territoriales de Circulación y es el interlocutor central con las áreas de mantenimiento y construcción de Adif, Adif AV y con las empresas ferroviarias, tanto para compatibilizar las restricciones temporales de capacidad en la RFIG, que los primeros generan, con las necesidades de uso de estos últimos, como para dar una pronta respuesta a las contingencias que perturben el normal desarrollo del Plan de Transportes y la ejecución programada de trabajos y obras en la infraestructura.

Acoge representantes de comunicación y otras áreas operativas de la empresa con el objeto de coordinar acciones y compartir información en tiempo real.

Para ejercer sus labores de dirección y control dispone de herramientas informáticas compartidas con todas las áreas de Circulación y resto de intervinientes en el tráfico ferroviario.

Adif lleva a cabo las tareas materiales de gestión de la circulación y adjudicar la capacidad también en la red de titularidad de Adif-AV.

La longitud de red cuya gestión corresponde a Adif-AV es de 3.456* km y se resume de la siguiente manera:

Cifras en km/línea (dato a 31 de diciembre)	2017	2018	2019
Red total gestionada	3.152	3.300	3.456
Red de alta velocidad en ancho estándar (UIC)	2.514	2.514	2.619

**La red total gestionada aumenta por traspasos de titularidad de Adif a Adif-AV, de trayectos de red de ancho ibérico y red estrecha necesarios para el desarrollo de la red de alta velocidad.*

Por otro lado, los indicadores relativos al volumen de tráfico gestionado por Adif-AV son los que siguen:

	2017	2018	2019
Circulaciones (media diaria del nº de trenes)	747	845	952
Circulaciones (total)	272.730	308.390	347.480
Km-tren (media diaria)	156.019	162.333	169.503
Km-tren (total)	56.946.995	59.251.500	61.868.768

A lo largo del año 2019, se ha producido un ligero aumento del tráfico en la Red Ferroviaria de Interés General, RFIG, administrada por Adif y Adif-AV, aumentando en viajeros un 0,04% y en mercancías un 1,24%.

Gestión de las estaciones

La gestión de las estaciones es un elemento fundamental en el desarrollo del transporte ferroviario, ya que es a través de estas infraestructuras que Adif completa el servicio de calidad a los viajeros, operadores ferroviarios y operadores comerciales. El diseño, construcción, mantenimiento y explotación de las estaciones de ferrocarril se realiza con criterios de sostenibilidad integral (innovación, seguridad, eficiencia, intermodalidad, accesibilidad, etc.) contemplando todo el ciclo de vida de estas infraestructuras y la prestación de unos servicios con altos estándares de calidad, teniendo en cuenta:

- Un funcionamiento y dimensionamiento correcto de las instalaciones (limpieza, mantenimiento, conservación, climatización, etc.).
- La creación de entornos seguros.
- Una oferta comercial adaptada a las necesidades de los clientes y la ciudad.
- La información adecuada relacionada con la estación y los servicios que se ofrecen en la misma, en castellano y, en su caso, en las lenguas cooficiales de las respectivas Comunidades Autónomas.

En 2019, Adif/Adif-AV es **titular de 1.495 estaciones** (42 son de AV). De éstas**, 639 estaciones son gestionadas por dichas entidades**, y **en 856 la gestión ha sido encomendada a Renfe Operadora** en virtud de Convenio para la prestación de servicios en estaciones de cercanías, firmado por ambas entidades en septiembre de 2011.

Liberalización del transporte de viajeros

2019 ha sido el año en el que se han ido dando los primeros pasos para la liberalización del transporte de viajeros, principal tema en el que estamos enfocados de cara a cumplir los compromisos antes de diciembre de 2020.

En este sentido, durante todo el año 2019, se ha realizado una labor de definición de aquellos servicios comerciales en las estaciones de viajeros que se han ofertado en la Declaración de Red con el objeto de posibilitar la entrada de nuevos operadores de transporte en el sector del transporte de viajeros por ferrocarril.

En concreto se ha trabajado en la elaboración del catálogo de servicios donde se han desarrollado los aspectos relacionados con los servicios prestados en el ámbito de las estaciones

de viajeros; así como en la descripción de las prestaciones ofrecidas en las mismas (elaborando una ficha de información de todas las estaciones), el procedimiento para la solicitud y adjudicación de los servicios, los precios de aplicación por su prestación, los principios generales y las condiciones que regulan el proceso de operación de las empresas ferroviarias de transporte de viajeros. El documento elaborado como resultado de este trabajo ha sido publicado en la página web de Adif dentro de la Declaración de la Red, y servirá de punto de partida para el año 2020 en el que se concretarán las necesidades particulares de cada operador y se deberá trabajar para poder dar servicio a todas ellas de forma eficiente.

Transformación digital de las estaciones

Si bien en 2018 se inició la transformación digital en las estaciones, definiéndose el **Plan Director de Transformación Digital de Estaciones de Viajeros** partiendo de la experiencia del cliente y apoyándonos en las nuevas tecnologías disponibles, 2019 ha sido el año en el que se empieza a dar forma a la transformación digital iniciada, buscando evolucionar hacia estaciones personales, con un mejor servicio a los clientes, más competitivo y que contengan conceptos multidimensionales, estaciones en las que además de viajar se pueda trabajar, disfrutar, culturizarse, etc.

En colaboración con la D. de Transformación Digital y Sistemas, se ha diseñado la **Oficina de Transformación Digital (OTD)**, con la misión del lanzamiento y seguimiento de las iniciativas definidas en el Plan, definiéndose sus competencias, procesos, modelos de gobierno de relación operativa y de seguimiento, e iniciando formalmente su actividad en el mes de mayo, realizándose desde entonces reuniones del Comité Estratégico, Comité Técnico, creación de un espacio colaborativo, desarrollo del cuadro de mando, talleres y monográficos, de forma que de las 41 iniciativas se ha trabajado principalmente en 20 iniciativas (1 finalizada, 7 lanzadas y 12 en ejecución) como son, entre otras, la Identificación de coche en andén, nuevos formatos digitales, estudio para guiado inteligente, Espacio Adif o **Centro Neuronal de Estaciones**.

Asimismo, en colaboración con otros departamentos de Adif, se han definido los casos de uso a desplegar en la estación de Málaga María Zambrano durante los años 2020 y 2021 (mejora servicio Wifi en estación, acceso biométrico transparente en estación, registro digital personal ferroviario y BIM-5G) para la convocatoria pública de RED.ES de ayudas para el desarrollo de **proyectos piloto de tecnología 5G** en la CCAA de Andalucía.

Hitos en 2019

Además, en 2019 se han llevado otras actuaciones:

- En relación con el **centro VIALIA Estación de Vigo:**
    - Inicio de la construcción y comercialización, por parte de la adjudicataria CEETRUS, del **centro VIALIA Estación de Vigo**. El centro comercial integrado en la estación ferroviaria cuenta con 35.000 metros cuadrados de superficie lucrativa y se convierte en un referente para la ciudad de Vigo.
    - Redacción de una adenda al convenio y puesta en común con las administraciones implicadas para los accesos y nueva viabilidad urbana, que se firmará a principios en 2020
    - Aprobación del Proyecto constructivo de Accesos, permitiendo el inicio de las obras de la estación de autobuses por la Xunta de Galicia.

En definitiva, durante 2019 se ha trabajado de manera coordinada, a fin de mantener el objetivo marcado por las tres administraciones de finalizar las obras en abril de 2021.

- Otras **actuaciones comerciales**:
    - Licitación para la contratación de una consultoría que establezca la **estrategia comercial de las estaciones de viajeros en el futuro**, llevada a cabo en el segundo semestre de 2019. Ante los retos del proceso de liberalización del transporte de viajeros por ferrocarril descrito, Adif debe definir un nuevo modelo comercial que aporte soluciones al nuevo escenario de entrada de nuevas empresas ferroviarias y el correspondiente aumento de capacidad. Asimismo, posicionar la actividad comercial de las estaciones de Adif con un modelo comercial de referencia en el sector del "retail" en nuestro país y a nivel internacional en el sector del "travel". En paralelo, se ha ido avanzando en la herramienta de grandes formatos digitales en donde se vincula un concepto museístico de video arte, Atocha Visual Art, que relaciona la estación con un nuevo concepto cultural digital, y que servirá de base para la redacción de un Plan Rector para Madrid Puerta de Atocha, uno de los primeros trabajos a desarrollar por la consultoría.
    - Desarrollo de la **marca Ecomilla de Adif-AV**, que tiene como objetivo la creación de áreas de cero emisiones en torno a las estaciones, para fomentar una movilidad sostenible en la primera y última milla de los viajeros (traslado desde el destino inicial a la estación y desde la estación al destino final). Consecuencia de este desarrollo, se va a implantar la prueba piloto del proyecto Ecomilla en la estación Madrid Puerta de Atocha.
    - Realización de labor de comercialización de nuevos productos que ayuden a mejorar la percepción y la satisfacción de nuestros clientes:
        - continuidad de la implantación de nuevos locales "multitienda" bajo la marca paraguas de Adif **MASCOSAS** (implantado en 3 nuevas estaciones), ha supuesto una consolidación de este nuevo formato comercial implantado hace escasamente dos años. Esta marca unifica las actividades de restauración y tienda en un único local explotado por un operador especializado. Actualmente operan bajo esta marca cinco tiendas.
        - continuidad del proceso de implantación del **nuevo servicio de consignas**, consolidado con la implantación de un local en Barcelona Sants y, planteada una nueva licitación que amplía el servicio de aseos de pago en las estaciones.
        - **aplicación informática SAP Real Estate** para la Gestión del inventario de inmuebles de la Dirección de Estaciones, se ha desarrollado en 2019 una interface para su conciliación con SAP Financiero que permitirá la gestión económica de los inmuebles de la citada Dirección.
        - implantación de la **actividad de "co-working"** social por primera vez en una de nuestras estaciones (estación vialia María Zambrano).

En cuanto a la mejora de las estaciones desde el punto de vista de la edificación, durante 2019 la actividad se ha centrado en la redacción de proyectos y ejecución de obra para mejorar la funcionalidad y la explotación de las mismas, optimizando el rendimiento de las instalaciones y aumentando su vida útil, haciendo especial hincapié en la mejora de la accesibilidad y en el uso de las nuevas tecnologías con el objetivo de que las estaciones evolucionen hacia el concepto de instalación inteligente.

En 2019 se ha acometido una inversión para la redacción y ejecución de obras por un importe de 25,87 M€ (IVA incluido) de los que **12,7 M€ (IVA incluido) corresponden a actuaciones relacionadas con la accesibilidad**. Actualmente el 85,07% de los viajeros transitan por estaciones accesibles.

- **Mejora de la funcionalidad y la explotación de las estaciones,** redacción de proyectos y ejecución de obras, dando continuidad a los trabajos necesarios por el **traspaso del canal de venta** por parte de Adif a Renfe Operadora en el que es necesario acometer la separación entre el local de venta arrendado a Renfe Viajeros y el resto del local propiedad de Adif y, sobre todo, con vistas a las nuevas necesidades derivadas de la liberalización principalmente en las estaciones de Alta Velocidad de Madrid Puerta de Atocha, Madrid Chamartín, Barcelona Sants y Sevilla Santa Justa.

- **Mejora de la accesibilidad de las estaciones**, ejecución de complejas obras para la ampliación de andenes que permitan la construcción de pasos inferiores o superiores con ascensores o rampas que suponen en muchos casos afecciones a la vía que hay que resolver sin interrumpir el normal servicio de la estación.

En este sentido, tanto en activos propios de la entidad como las derivadas de las encomiendas de gestión suscritas con Adif Alta Velocidad, se han finalizado obras importantes de mejora de la accesibilidad en Areta, Barcelona França, Portbou, Valencia Nord, Xeraco, Villarrobledo y Cabeza de Buey, así como obras de emergencia para la rehabilitación de la cubierta de Barcelona França, la adaptación de la instalación de climatización de Zaragoza Delicias o pequeñas actuaciones de adaptación con vistas a la liberalización en Chamartín y Barcelona Sants. Además, se han finalizado proyectos como la Mejora de la evacuación de andenes de Barcelona Sants, ampliación del aparcamiento de Cádiz, mejora de la accesibilidad de Legazpi, anteproyecto para la rehabilitación de la estación de Barcelona Plaza de Cataluña o mejora de la estación de Torre Pacheco. Por último, se han iniciado importantes otras como la nueva estación de Albal o la mejora de la accesibilidad y evacuación de Madrid-Recoletos.

- **Optimización del mantenimiento de las estaciones y aumento del control** de las mismas de forma centralizada y remota, destacando principalmente el avance en la ejecución de trabajos para la gestión remota de estaciones de viajeros e inicio de la actuación de puesta en marcha del futuro Centro Neuronal de Estaciones, habiéndose ejecutado actuaciones en 35 estaciones interviniéndose en instalaciones de servicios básicos, principalmente para apertura y cierre de puertas de acceso, iluminación o interfonía para comunicación con los clientes. Asimismo, se han preparado licitaciones en otras 13 y una Asistencia técnica de apoyo para el proceso de redacción del proyecto y ejecución del centro, así como de los sistemas asociados y actuaciones en las estaciones.

- Definición del **modelo de red de fibra multipropósito en Estaciones de Viajeros**, que se ha concretado en la licitación (a finales de 2019) de la “Redacción de proyectos constructivos, ejecución de obra y mantenimiento de redes de telecomunicaciones fijas y Wifi en las estaciones de viajeros de Adif y Adif AV” a implantarse en 2020-2021.

Por último, otro hito de gran repercusión para la mejora de la seguridad de los pasos entre andenes, dando respuesta a la **“Recomendación Técnica 7/2018 de la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria sobre Cruces de Vía entre Andenes para Pasajeros”** de 31 de octubre de 2018, es la licitación y adjudicación en 2019 del acuerdo marco para la adecuación de cruces de vía (iluminación, señalización, pavimento táctil, etc.), que fije los precios a aplicar en las obras de edificación a llevar a cabo, así como el suministro e instalación de señales, y la asistencia técnica para la redacción de los proyectos y dirección facultativa de las mismas. En 2019, se han redactado 12 de los 26 proyectos de acuerdo con los lotes del acuerdo marco. En relación a las

señales, se ha ejecutado la medida de clase 1P de protección pasiva relativa a actuaciones de señalización, con alcance a 396 estaciones, y la medida de clase 1-A1 de protección activa de aviso al usuario de la llegada de trenes, en el alcance de 255 estaciones de viajeros y se ha efectuado la instalación de un total de 615 señales, cuyos trabajos de instalación no afectaban al galibo de seguridad en la circulación, y se ha realizado la entrega y acopio de 3.522 señales que se instalarán en 2020 junto a las actuaciones, contratadas en 2019, de balizamiento e iluminación en andenes de los pasos de cruces de vía.

Además, en las **encuestas de calidad** realizadas durante 2019 sobre los servicios prestados en las estaciones de alta velocidad y convencional, la valoración global obtenida es de 7,76 sobre 10, superando la valoración del año 2018.

5.5. Medio ambiente y lucha contra el cambio climático

Adif-AV siempre ha tenido presente la integración de criterios ambientales en su gestión empresarial. Prueba de ello es la existencia de documentos como la Política de Medio Ambiente, o el Código Ético y de Conducta. El PT2030 sitúa al medio ambiente como una de las prioridades de la estrategia empresarial. Así queda reflejado en Objetivo estratégico 17 sobre Medioambiente y Clima del Pilar de Sostenibilidad, que pretende contribuir a un transporte respetuoso con el medio ambiente y responsable en el uso de recursos.

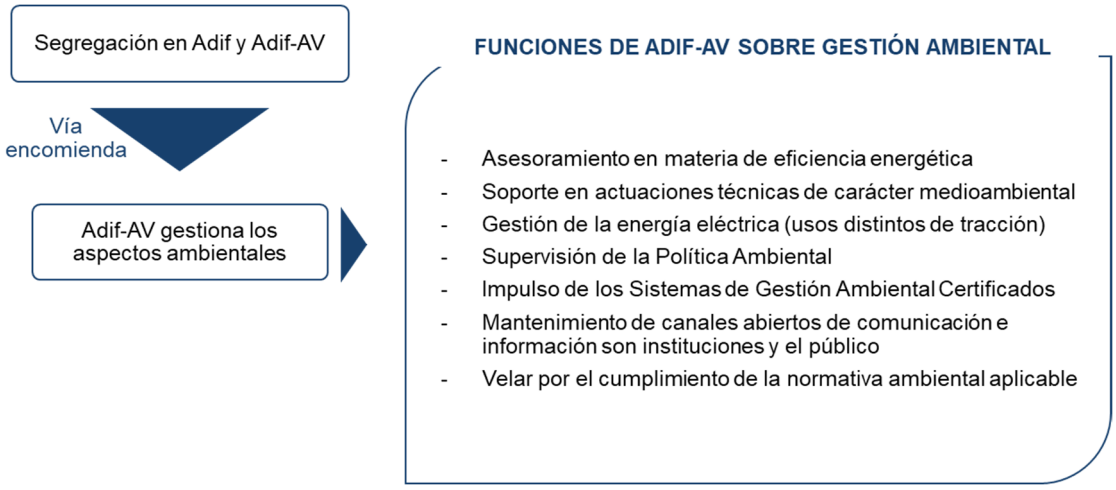
Si bien es cierto que el ferrocarril supone una ventaja medioambiental frente al uso de otros medios de transporte por su bajo impacto en la contaminación y sus bajas emisiones de gases de efecto invernadero, Adif-AV es consciente del impacto negativo que sus obras generan en el entorno. Por esta razón, la Entidad entiende la importancia de asegurar la prevención y la vigilancia ambiental.

5.5.1. Gestión medioambiental

Los aspectos relacionados con la sostenibilidad empresarial y la eficiencia energética son gestionados por la Dirección de Estrategia de Adif mientras que, de los aspectos operativos se encarga la Subdirección de Medio Ambiente de Adif-AV.

Así, la estrategia y política ambiental de Adif-AV se define conjuntamente desde la Subdirección de Responsabilidad Corporativa y Sostenibilidad, perteneciente al área de estrategia de Adif, y la Subdirección de Medio Ambiente de Adif-AV.

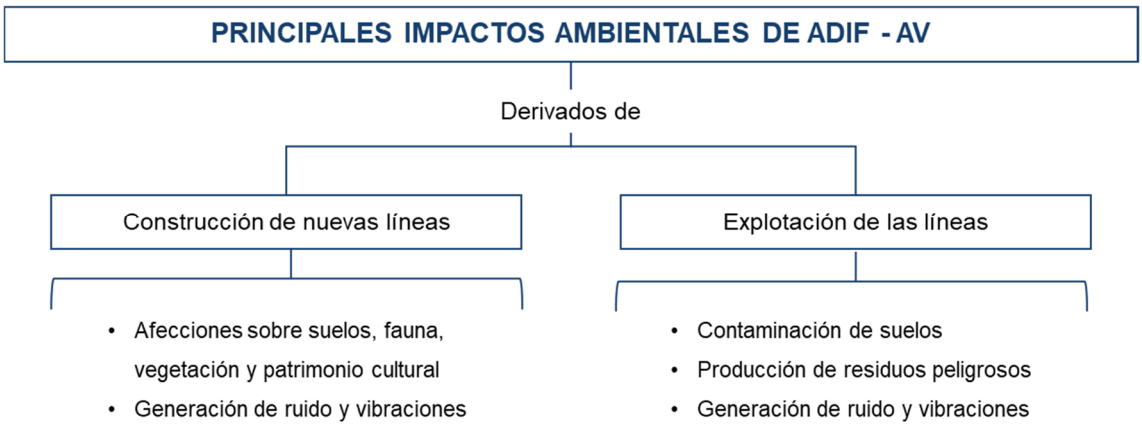
Es Adif-AV la que, tras la segregación en Adif y Adif-AV, y vía encomienda, implanta y supervisa dicha política tanto en Adif como en Adif-AV. Adif-AV, presta además, otros servicios de gestión ambiental a Adif.



El Procedimiento General de Gestión y Coordinación de Actividades Ambientales de Adif-AV, recoge las directrices a seguir para la gestión ambiental a nivel interno, con el fin de reducir riesgos ambientales, optimizar los recursos disponibles y definir pautas de actuación.

La Entidad ha desarrollado un Sistema de Gestión Ambiental, con el fin de prevenir, mitigar, corregir o compensar los impactos ambientales derivados de su actividad. El objetivo de esta iniciativa es el cumplimiento legal ambiental, así como la preservación del entorno y la biodiversidad.

Este Sistema de Gestión Ambiental, se inicia con la identificación de aquellos aspectos ambientales derivados de la actividad de Adif-AV y que principalmente se deben a la explotación de las nuevas líneas, incluyendo la propia circulación de trenes y la conservación y mantenimiento de las infraestructuras, instalaciones y estaciones asociados a las mismas, además de los derivados de las actividades de construcción de nuevas líneas.



El Sistema de Gestión Ambiental de Adif-AV se basa en la Norma ISO 14001:2015 y se encuentra certificado por AENOR. Con esta certificación, Adif-AV se asegura de:

- 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 mejorar la gestión ambiental de dichas actividades.

El alcance de esta certificación cubre los siguientes aspectos de la actividad de Adif-AV:

- La dirección y coordinación de la redacción de estudios y proyectos de la infraestructura e instalaciones ferroviarias de la Red de Alta Velocidad.
- El control y vigilancia del cumplimiento de las condiciones ambientales establecidas en las Declaraciones de Impacto Ambiental (DIAs), en los Planes de Vigilancia Ambiental y requisitos aplicables en las actividades de construcción de infraestructura e instalaciones ferroviarias de la Red 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 relevancia de la gestión medioambiental en el desarrollo de la actividad empresarial tiene su respaldo como todo componente estratégico en el modelo de Gestión Integral de Riesgos, requiriendo la correspondiente monitorización y control periódico desde la perspectiva de la gestión del riesgo. Para ello Adif-AV destina los recursos humanos especializados que, junto con su Sistema de Gestión Ambiental, permiten minimizar cualquier impacto negativo.

Como resultado de las buenas prácticas ambientales de la Entidad, **durante 2019 no se han registrado sanciones administrativas ambientales** graves o muy graves impuestas en firme a Adif-AV.

INICIATIVAS VOLUNTARIAS

Con el firme compromiso de actuar en consonancia con la protección del medio ambiente, Adif-AV lleva a cabo diversas actuaciones y participa en diferentes iniciativas voluntarias con terceros para promocionar el respeto por el entorno natural y minimizar los impactos ambientales derivados de su actividad. Las principales actuaciones dirigidas a la protección de los recursos naturales en el entorno de las infraestructuras ferroviarias que construye, mantiene y explota, son las siguientes:

- Seguimiento del consumo de recursos naturales: Adif-AV elabora periódicamente. indicadores sobre consumo de agua, energía y combustibles.
- Homologación de canteras de balasto: Adif-AV cuenta con una relación de canteras que cuentan con el Estudio de Impacto Ambiental y el correspondiente Plan de Restauración.
- Utilización de energía solar: Adif continúa desarrollando actuaciones de utilización de este tipo de energía renovable que contribuye al desarrollo sostenible sin afectar a la calidad del aire y los suelos.

Históricamente, Adif-AV ha participado en diversas iniciativas para mejorar el conocimiento tanto del medio natural, como del impacto de sus actividades sobre éste. Adif participa en las actividades de la Plataforma de Medio Ambiente, Energía y Sostenibilidad de la UIC (Union Internationale des Chemins de Fer).

5.5.2. Uso sostenible de recursos

Adif-AV consume diferentes recursos necesarios para el desarrollo de su actividad. Con el fin de desarrollar buenas prácticas ambientales y con el apoyo de su Sistema de Gestión Ambiental, la Entidad pretende minimizar, en la medida de lo posible, el consumo de los recursos necesarios para el desarrollo de su actividad, así como el impacto de sus actividades sobre el entorno.

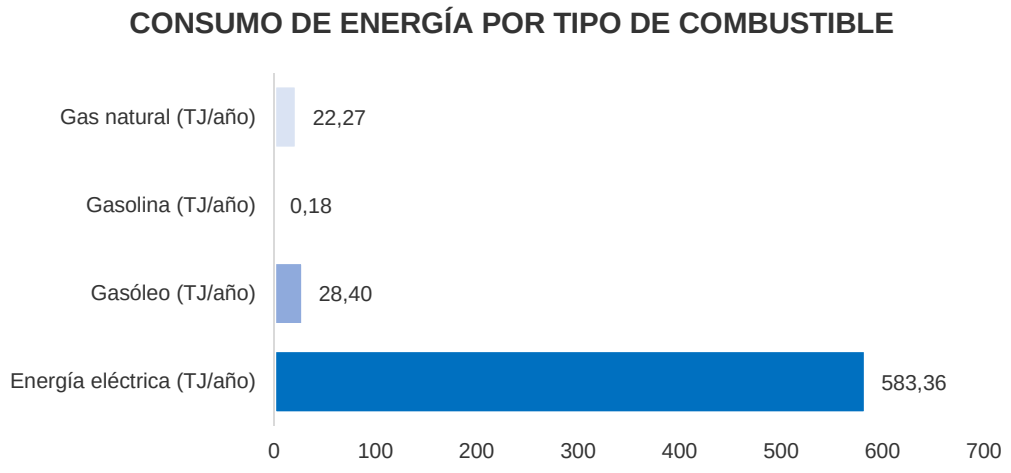
Los principales recursos empleados se relacionan con el consumo de energía, agua, materiales, emisiones a la atmósfera, contaminación del suelo, gestión de residuos y otros impactos potenciales significativos.

Consumo de energía

El consumo de energía en actividades propias en Adif-AV proviene principalmente de la electricidad (92%). En menor medida, aparecen consumos bajos de gasóleo (4,5%) y gas natural (3,5%). Por último, existe un consumo de gasolina prácticamente nulo (0,03%).

Tipo de Energía/Combustible	2017	2018	2019
Energía eléctrica (TJ/año)	531,56	570,79	583,36
Usos Tracción (UT)	218,34	254,39	267,10
Usos Distintos de Tracción (UDT)	313,22	316,40	316,27
Gasóleo (TJ/año)	28,59	26,73	28,40
Gasóleo A - Automoción	1,29	1,21	1,21*
Gasóleo B - Mantenimiento Vía	26,30	8,46	10,02
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	0,00	16,77	17,17
Gasóleo C - Calefacción	1,01	0,28	0,00
Gasolina (TJ/año)	0,00	0,18	0,18*
Autogas (TJ/año)	0,00	0,00	0,00
Gas Natural (TJ/año)	40,67	35,85	22,27
TOTAL	**600,82**	**633,56**	**634,22**

*Valores de 2018. Pendiente de actualización.



Como se observa en el gráfico, el consumo de energía en actividades propias en Adif-AV proviene principalmente de la electricidad.

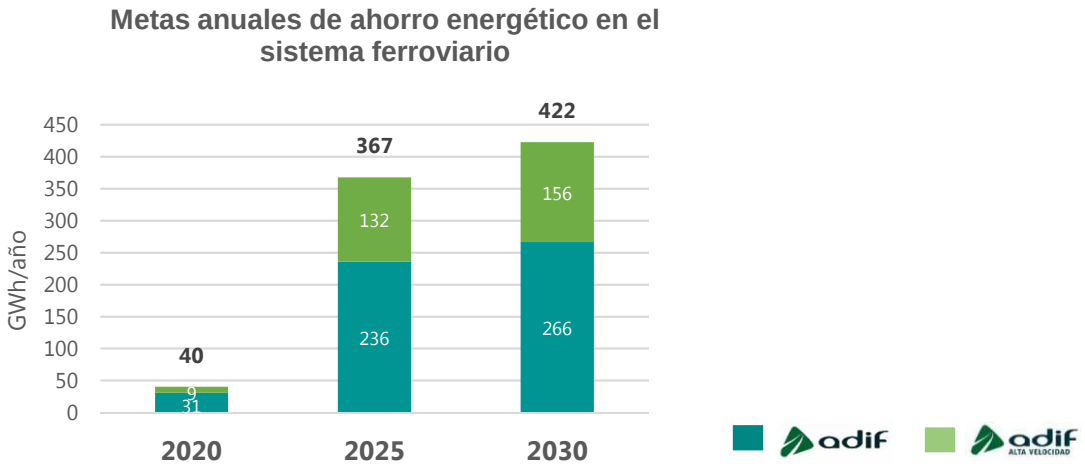
Dentro de los objetivos estratégicos de Adif se encuentra la mejora de la eficiencia energética que se traduce en una reducción del consumo energético (GWh equivalentes). Este año 2019, gracias a la implementación de las actuaciones derivadas del **Plan de Lucha Contra el Cambio Climático de Adif y Adif-AV 2018-2030**, así como a las medidas implantadas desde 2009 como

consecuencia de los anteriores Planes Directores de Ahorro y Eficiencia Energética, se han conseguido obtener los siguientes datos de ahorro energético en el sistema ferroviario, tanto para uso de tracción como para uso distinto a tracción:

	2017 (GWh/año)	2018 (GWh/año)	2019 (GWh/año)
UT (uso tracción)	56,36	56,36	77,86
UdT (uso distinto de tracción)	25,09	25,11	25,70
TOTAL	**81,45**	**81,47**	**103,56**

103,56 GWh_{eq}/año de consumo energético ahorrado desde 2009.

En materia de ahorro energético, en el citado Plan de Lucha Contra el Cambio Climático de Adif y Adif-AV para el periodo 2018-2030 se han establecido las siguientes metas para tres diferentes momentos:



A través de la implantación de los proyectos incluidos en este Plan, la **reducción acumulada** del consumo energético estimada para el periodo 2018-2030 es de un total de **2.900 GWh_{eq} para ambas entidades**.

Por otro lado, el consumo indirecto de energía primaria se atribuye principalmente al consumo de energía eléctrica. Así, se expone en la siguiente tabla el consumo indirecto derivado del consumo final de energía eléctrica, desglosado por tipo de fuente de energía primaria:

Fuentes de energía primaria (TJ/año)	2017*	2018*	2019
Carbón	267,49	263,86	80,22
Gas Natural y fuel	-	-	-
Ciclo combinado	212,74	200,23	386,18
Nuclear	350,39	402,34	421,63
Cogeneración y residuos no renovables	193,97	233,92	238,80
Turbinación bombeo	14,08	14,97	13,06

Recursos fósiles	**1.038,67**	**1.115,32**	**1.139,89**
Hidráulica	48,32	81,32	133,14
Eólica	124,73	116,68	35,30
Solar (fotovoltaica y térmica)	35,26	28,29	11,15
Otras renovables [2]	11,75	10,02	241,51
Recursos renovables	**220,07**	**236,31**	**241,51**
TOTAL	**1.258,73**	**1.351,63**	**1.381,41**

Nota: Valores calculados con base en los datos de Red Eléctrica de España sobre la estructura de generación de electricidad anual peninsular.

* Datos actualizados según metodología aplicada para el año 2019.

Intensidad energética final y primaria

La intensidad energética se entiende como el consumo de energía final o primaria (en MJ consumidos) por unidad de producción representativa de la actividad de Adif-AV (tráfico gestionado, en km-tren).

Estos dos indicadores permiten cuantificar la eficiencia energética de la gestión de la Entidad, además de la dependencia del consumo de energía en relación al crecimiento de la actividad.

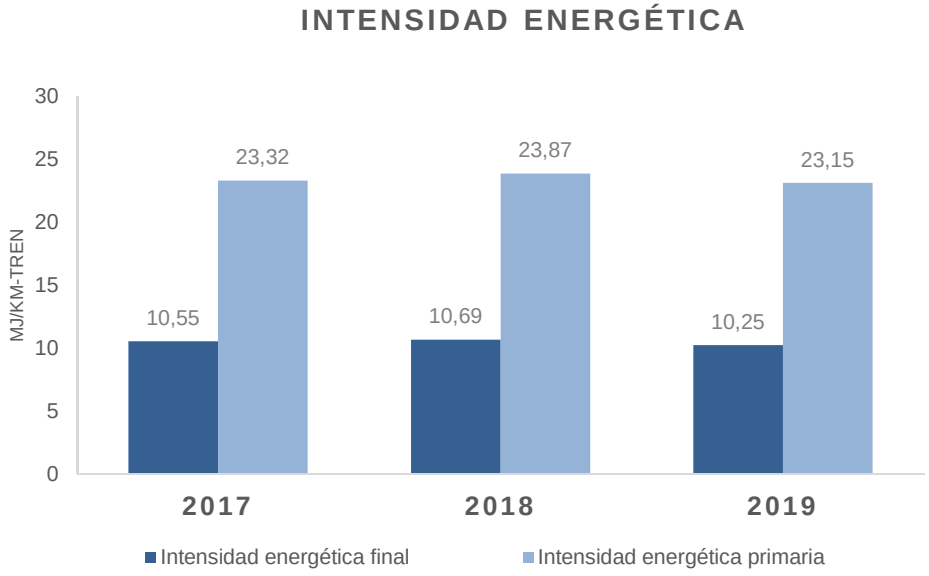
	2017	2018	2019
Km-tren gestionados (km-tren/año)	56.946.995	59.251.500	61.868.768
Intensidad energética final (MJ/km-tren)	10,55	10,69	10,25
Intensidad energética primaria (MJ/km-tren)	22,06*	22,57*	23,15

* Datos actualizados según metodología aplicada para el año 2019.

A pesar de que los km-tren gestionados han ido en aumento, en el periodo 2017-2019 se observa en la intensidad energética primaria un descenso del 0,7%, teniendo en 2019 un valor de 23,15 MJ/km-tren, un 3% inferior a la del año anterior.

En el caso de la intensidad energética final, se ha disminuido un 3% con respecto 2017, alcanzando los 10,25 MJ/km-tren en 2019, y un 4% con respecto a 2018.

[2] Otras renovables incluyen biogás, biomasa, hidráulica marina y geotérmica

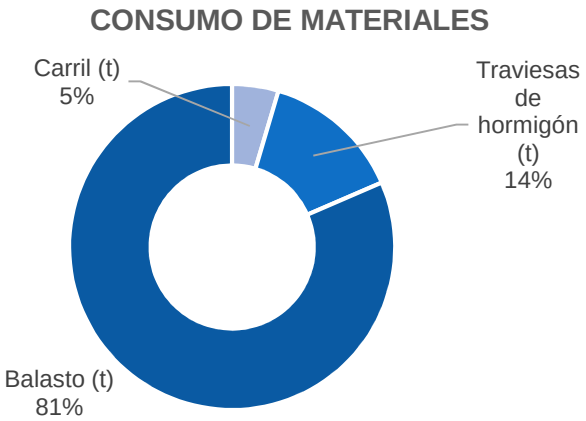


La intensidad energética final **se reduce en Adif-AV durante el año 2019**, lo que se traduce en un uso más sostenible de la energía por parte de la Entidad.

Consumo de materiales en operaciones de construcción y mantenimiento

El consumo de materiales en Adif-AV se concentra mayoritariamente en los materiales ferroviarios utilizados en las actividades de mantenimiento y construcción de la red, como las traviesas, el carril y el balasto.

Total material ferroviario	2016	2017	2018	2019
Carril (t)	12.356	11.815	21.638	45.947
Traviesas de madera (t)	0	0	0	0
Traviesas de hormigón (t)	94.488	27.354	64.638	139.102
Balasto (t)	387.275	461.593	638.051	813.005



El consumo de materiales se reduce principalmente al uso de balasto (81%), seguido de las traviesas de hormigón, que suponen un 14% del consumo total de materiales.

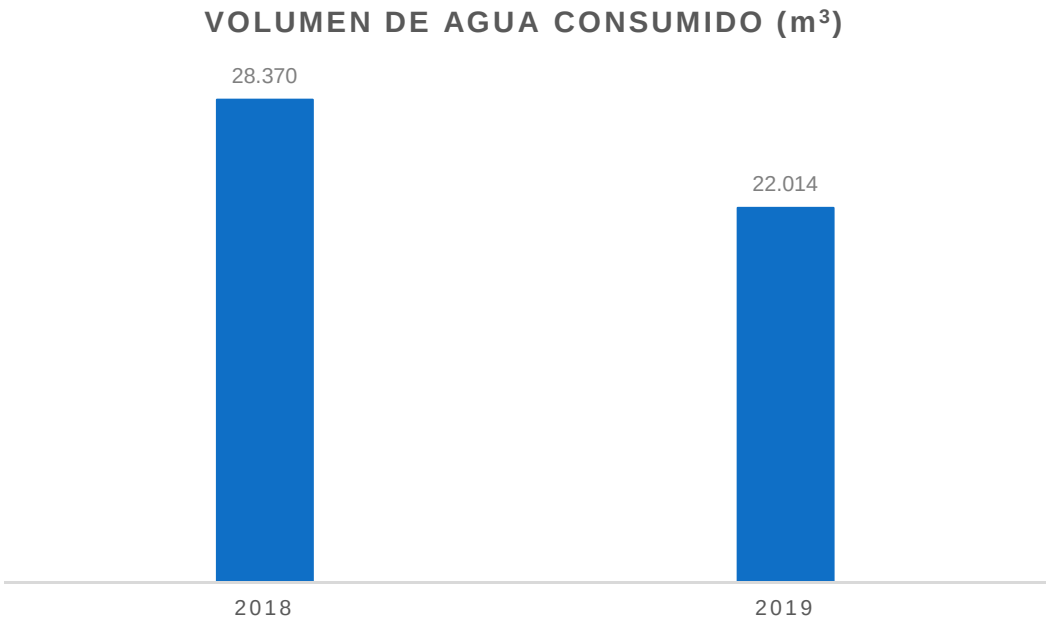
Consumo de herbicidas

Adif-AV emplea herbicidas con objeto de impedir el crecimiento de las plantas herbáceas en las infraestructuras e instalaciones de su propiedad, cuyo crecimiento puede generar problemas en la circulación y un mayor riesgo de que se produzcan incendios en los márgenes de las vías. El consumo de herbicidas por unidad de superficie tratada en 2018 se ha reducido un 31% respecto al año 2017.

**Último dato disponible*

Consumo de agua

El consumo de agua en Adif-AV se debe principalmente al uso sanitario y la limpieza de las instalaciones. La fuente principal de abastecimiento es la red pública de abastecimiento, aunque existe un pequeño consumo procedente de pozos.



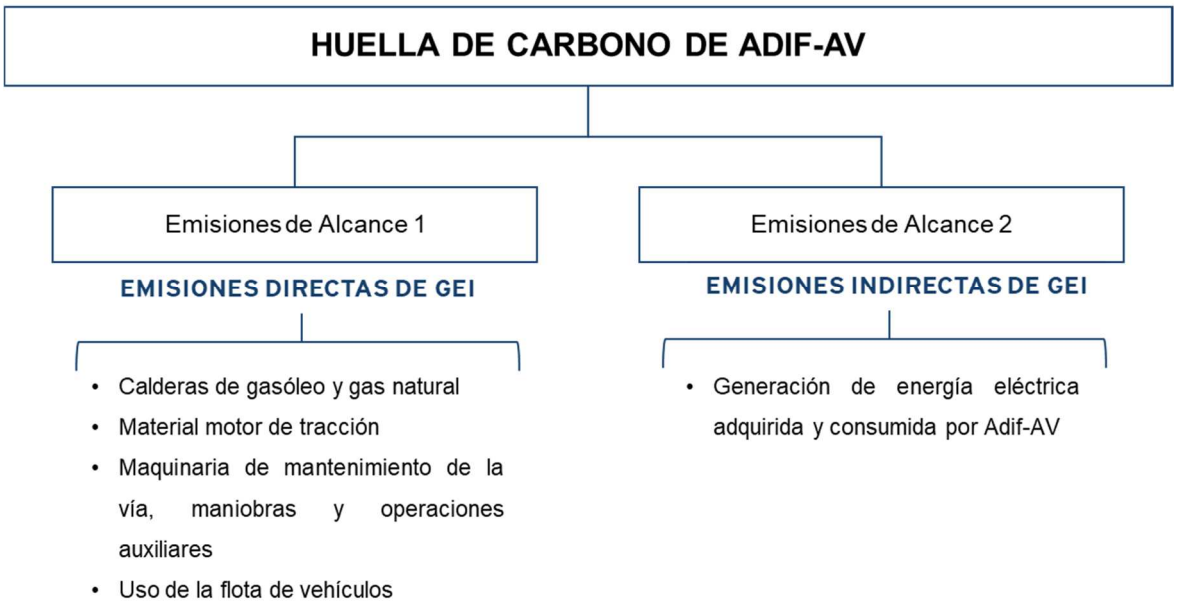
5.5.3. Lucha contra el cambio climático

Adif-AV cumple con la normativa vigente que establece los parámetros en materia de emisiones a la atmósfera.

Emisiones en las actividades propias de Adif-AV

Las emisiones generadas por la actividad de Adif-AV son emisiones indirectas (originadas en la generación de la energía eléctrica que consume) y emisiones directas (procedentes del consumo de las calderas de gasóleo y gas natural, del material motor de tracción y la maquinaria utilizada y aquellas de la flota de vehículos).

Estas emisiones son monitorizadas mediante el cálculo de la huella de carbono, herramienta que permite conocer las emisiones de gases de efecto invernadero (GEI) asociadas a las actividades desarrolladas por una organización. Estas emisiones se definen en base a dos alcances:



La siguiente tabla muestra las emisiones de CO_2 equivalente (tCO_{2eq}/año) para el periodo 2017-2019.

		2017	2018	2019
Alcance 1	Instalaciones de combustión	2.377,07	2.046,72	1257,14
	Mto. de vía, maniobras y operaciones auxiliares	1.870,99	1.795,76	1.934,58
	Vehículos	92,10	99,01	99,01*
	Suma Alcance 1	4.340,16	3.941,49	3.292,38
Alcance 2	Consumo de energía eléctrica	38.135,11	34.684,49	25.963,29
TOTAL (tCO_{2eq})		**42.475,26**	**38.625,98**	**29.254,02**

(*) Según valores de 2018

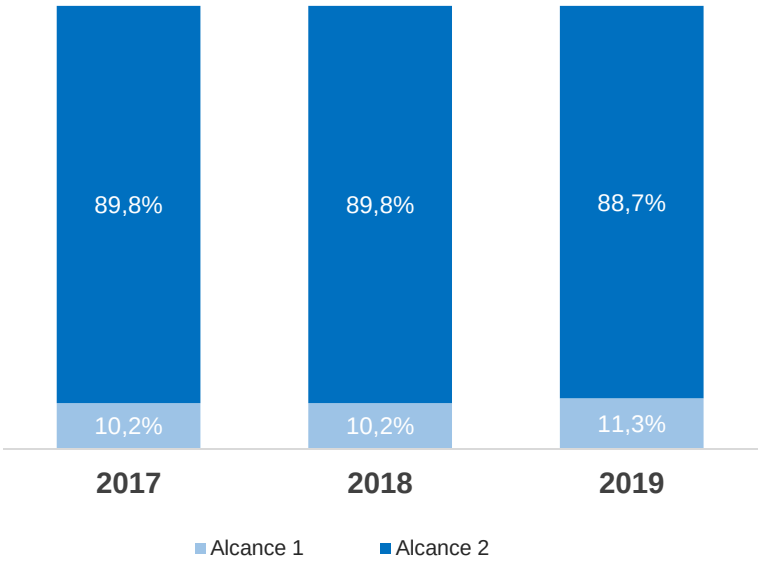
La **Huella de Carbono** de Adif-AV en el periodo 2017 - 2019 **se ha reducido un 31,1%, siendo del 24,3% dicha disminución con respecto a 2018.**

La reducción de la Huella de Carbono con respecto a 2018 se debe principalmente a las emisiones correspondientes al alcance 2 y se explica porque, habiéndose registrado un consumo de electricidad superior, el factor de emisión de CO_2 de 2019 ha sido inferior. Asimismo, la Huella disminuye en el alcance 1 por un menor consumo en las instalaciones de combustión, mientras que en los vehículos ferroviarios de mantenimiento, maniobras y operaciones auxiliares ha aumentado.

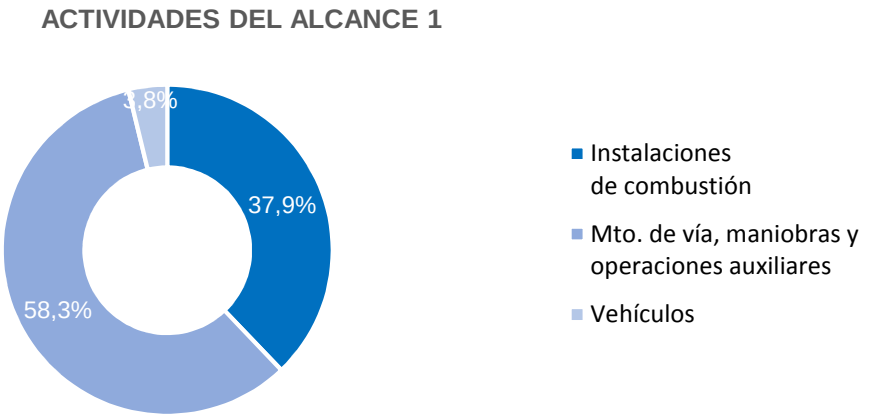
Por otro lado, en 2019, toda la energía eléctrica consumida por Adif ha sido con **certificados de Garantía de Origen** (GdO), por lo que, si tenemos en cuenta esta circunstancia, se puede hacer

un cálculo de la Huella de Carbono asumiendo que las emisiones correspondientes al alcance 2 son nulas. De esta manera, en 2019, la Huella sería de 3.292,38 tCO_{2eq}, correspondientes al alcance 1. Esto implicaría que la reducción con respecto al año 2017 sería de un **92%** y de un **91%** con respecto a 2018, lo que pone de manifiesto el peso de la electricidad en el balance de consumo energético de Adif-AV.

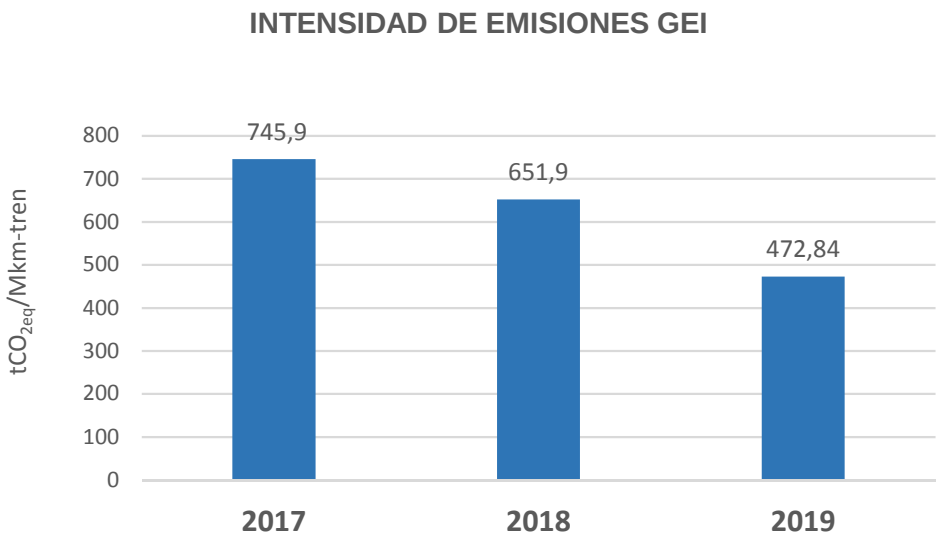
La contribución de los dos alcances a la Huella de Carbono se expresa en la siguiente gráfica:



Se observa que la contribución del alcance 2 es mayoritaria, rozando el 90%. Dentro del alcance 1, se encuentran las actividades relacionadas con el mantenimiento de vía, maniobras y operaciones auxiliares las que originan una mayor cantidad de emisiones directas de GEI (58,3%), seguidas de las emisiones provocadas por las instalaciones de combustión (37,9%).

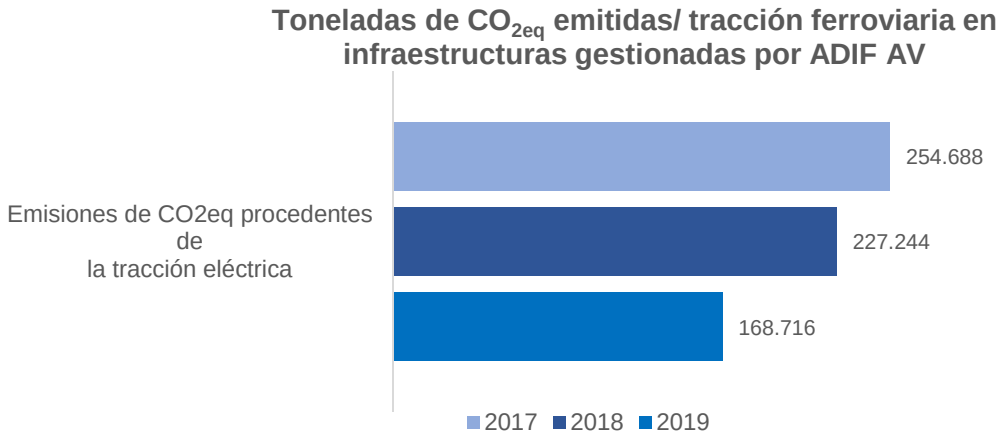


Analizando las emisiones y teniendo en cuenta la unidad de producción representativa (Mkm-tren), se observa como la intensidad de emisiones de GEI se ha reducido un 27,5% en el periodo 2018-2019 y una disminución del 36,5% desde 2017.



Emisiones de la tracción ferroviaria en las infraestructuras gestionadas por Adif-AV

En el caso de la red de alta velocidad, sólo existe consumo energético eléctrico de las empresas operadoras ferroviarias, por lo que la emisión de gases de efecto invernadero es indirecta y está relacionada con la generación de dicha electricidad consumida. La evolución de estas emisiones para la serie 2017–2019 se muestra a continuación:



En el periodo 2017–2019 se reducen las emisiones generadas por la tracción eléctrica en un 34%. Estas emisiones no se producen durante la circulación del ferrocarril, sino que se originan en las instalaciones de generación de electricidad, situación que las hace dependientes del sistema de generación eléctrico peninsular (cuyo esquema varía anualmente).

Plan de Lucha contra el Cambio Climático de Adif y Adif-AV 2018-2030

En el ámbito de la mitigación del cambio climático, tal y como se ha comentado en apartados anteriores, Adif contaba con un Plan Director de Ahorro y Eficiencia Energética 2014 – 2020 que ha permitido reducir las emisiones de CO_2 gracias al desarrollo e implantación de medidas que

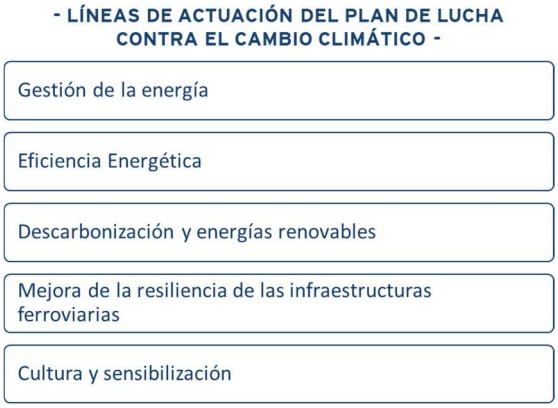
han logrado un ahorro del consumo energético desde que comenzó a implantarse el anterior Plan Director en 2009.

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-AV que, desde su aprobación el primer trimestre de 2019, sustituye a los Planes Directores de Ahorro y Eficiencia Energética 2014 – 2020 de ambas entidades.

La finalidad de este Plan es **aumentar la contribución de Adif y Adif-AV a la Lucha Contra el Cambio Climático**.

Para ello, este Plan, alineado con el Plan Director de Lucha contra el Cambio Climático 2018-2030 elaborado conjuntamente con Renfe, 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. Asimismo, incluye una línea de actuación relacionada con el ámbito de la adaptación al cambio climático cuya finalidad es mejorar la resiliencia de las infraestructuras ferroviarias que gestionan Adif y Adif-AV.

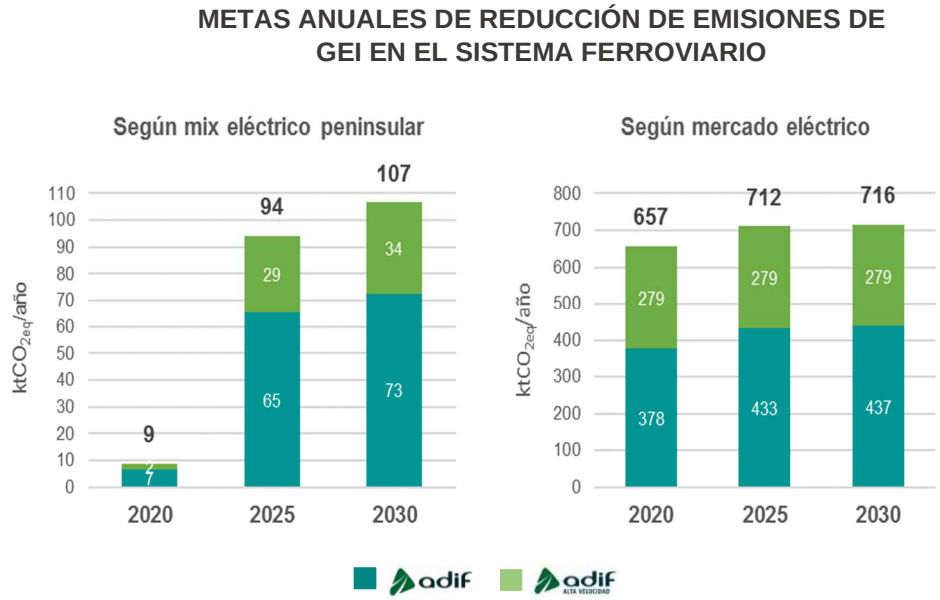
Así, el Plan de Lucha contra el Cambio Climático de Adif y Adif-AV se estructura en las siguientes líneas:



El **Plan de Lucha Contra el Cambio Climático** de Adif y Adif-AV ha sido aprobado en el primer trimestre de 2019, estableciendo objetivos de reducción del consumo energético y de emisiones de GEI y fijando metas específicas para los años 2020, 2025 y 2030.

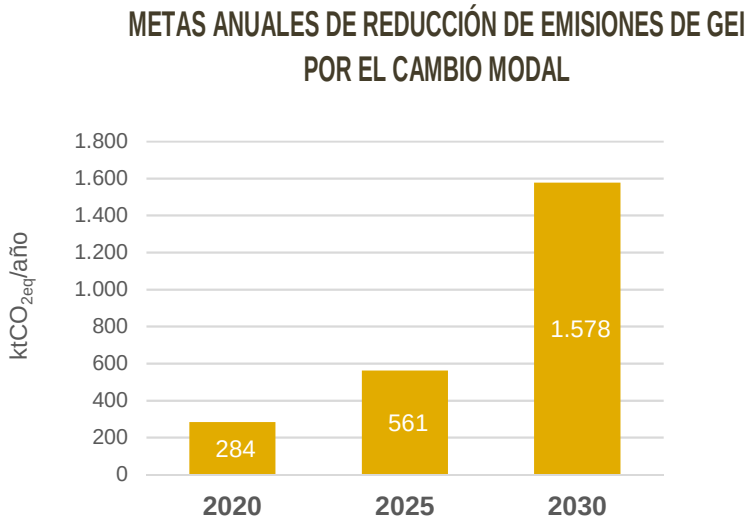
En el marco de este Plan, cabe destacar que desde 2019, Adif y Adif-AV han apostado por la **Compra de Energía Eléctrica Verde** con Certificados de Garantía de Origen (GdO), de manera que las emisiones de GEI asociadas al consumo de energía eléctrica se podrían considerar nulas.

Sin embargo, para la definición de los objetivos de reducción de emisiones de GEI del Plan se ha realizado un doble cálculo aplicando las recomendaciones de los estándares internacionales, por lo que se han establecido metas anuales de reducción de emisiones de GEI para Adif y Adif-AV según el mix eléctrico peninsular y según el mercado eléctrico con la Compra de Energía Verde con GdO:



La reducción de emisiones acumulada para el horizonte del Plan a 2030 de Adif-AV, sería de **777 $ktCO_2eq$** (según mix eléctrico) y de **3.700 $ktCO_2eq$** (según mercado eléctrico con la compra de energía verde con GdO).

El Plan también tiene en cuenta como contribuyen las actuaciones desarrolladas para fomentar el trasvase modal al ferrocarril. Así, a partir de una hipótesis de incremento de la cuota modal del ferrocarril a 2030 tanto para el transporte de pasajeros como de mercancías, alineada con los objetivos del Libro Blanco del Transporte y los objetivos establecidos por la Unión Europea y la Agencia Internacional de la Energía, se estiman las emisiones de GEI evitadas por la transferencia modal al ferrocarril.



La reducción acumulada de emisiones para 2030 derivadas del cambio modal se estima en más de **8.400 $ktCO_{2eq}$**.

De esta manera, sumando las emisiones estimadas para el trasvase modal, el Plan de Lucha Contra el Cambio Climático de Adif y Adif-AV generarían en su totalidad una reducción de emisiones de GEI acumuladas para 2030 de **9.100 $ktCO_{2eq}$** según mix eléctrico y de **12.000 $ktCO_{2eq}$** según mercado eléctrico con la compra de energía verde con GdO.

Al igual que en el caso del consumo energético, existe un indicador estratégico que mide la reducción de emisiones de GEI gracias a la implementación de las actuaciones derivadas del **Plan de Lucha Contra el Cambio Climático de Adif y Adif-AV 2018-2030**, así como a las medidas implantadas desde 2009 como consecuencia de los anteriores Planes Directores de Ahorro y Eficiencia Energética.

Los datos de dicho indicador para el periodo 2017-2019 son:

	2017	**2018(1)**	**2019**
UT (tCO_2/año)	14.471	12.375	17.083
UdT (tCO_2/año)	6.449	5.499	5.629
TOTAL(tCO_2/año)	**20.921**	**17.874**	**22.712**

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

En el ámbito de la adaptación, en relación con la **mejora la resiliencia de las infraestructuras ferroviarias** cabe destacar que en 2019 se ha seguido trabajando en el Grupo de Trabajo de cambio climático de Adif y Adif-AV creado el año anterior. En este se ha estado trabajando en la elaboración de 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.

5.5.4. Contaminación

Contaminación acústica

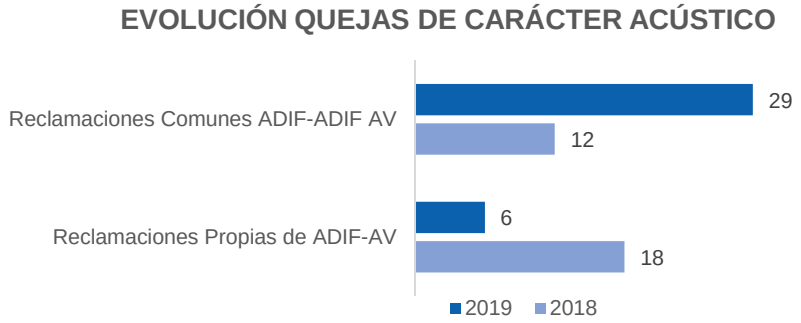
Otro de los aspectos ambientales adversos resultado de la actividad ferroviaria de Adif-AV, es la contaminación acústica. La emisión de ruido y vibraciones proviene fundamentalmente de la circulación de los trenes de viajeros y mercancías. Adicionalmente existen otras fuentes de emisión de ruido y vibraciones, como son:

- Las actividades llevadas a cabo en las estaciones de viajeros de Adif-AV, como los sistemas de megafonía, las maniobras para la composición de trenes y los sistemas de climatización de los edificios.

- Las operaciones de mantenimiento de la infraestructura, fundamentalmente derivadas del uso de los equipos mecanizados de vía.
- Las obras de construcción de las nuevas líneas de alta velocidad.

Adif-AV dispone de un procedimiento de recepción, documentación y tramitación de quejas de carácter acústico en el marco de su Sistema de Gestión.

Aproximadamente el **90 %** de las quejas recibidas están relacionadas con **problemas de ruido** y el **10 %** restante con **problemas de vibraciones** (datos agregados Adif/Adif-AV).



Adif-AV viene realizando, por encomienda del Ministerio de Fomento, los denominados Mapas Estratégicos de Ruido (MER) y los Planes de Acción (PAR) correspondientes a los Grandes Ejes Ferroviarios de Alta Velocidad (ejes con circulación superior a 30.000 trenes anuales).

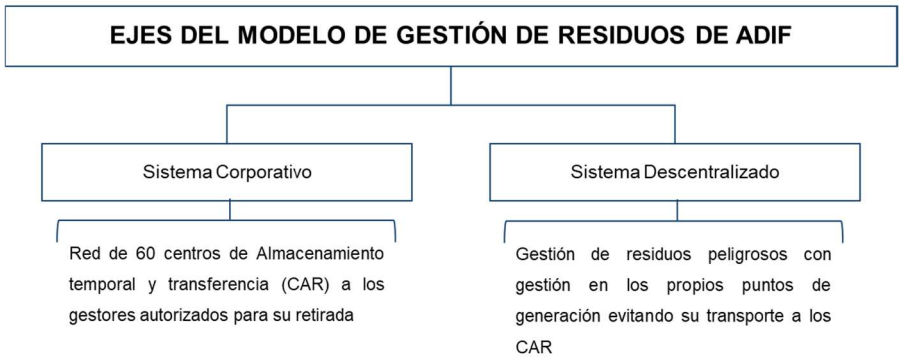
Contaminación de suelos

Como es habitual en la ejecución de proyectos en líneas de alta velocidad, Adif-AV contempla todos los aspectos necesarios para evitar la contaminación de los suelos donde se ejecutan las obras. Sin embargo, en ocasiones, durante la ejecución de las obras puede surgir una afección al suelo, originada por diversas causas. En 2019, no se registró ningún incidente de este tipo en las obras de Adif-AV.

5.5.5. Gestión de residuos y economía circular

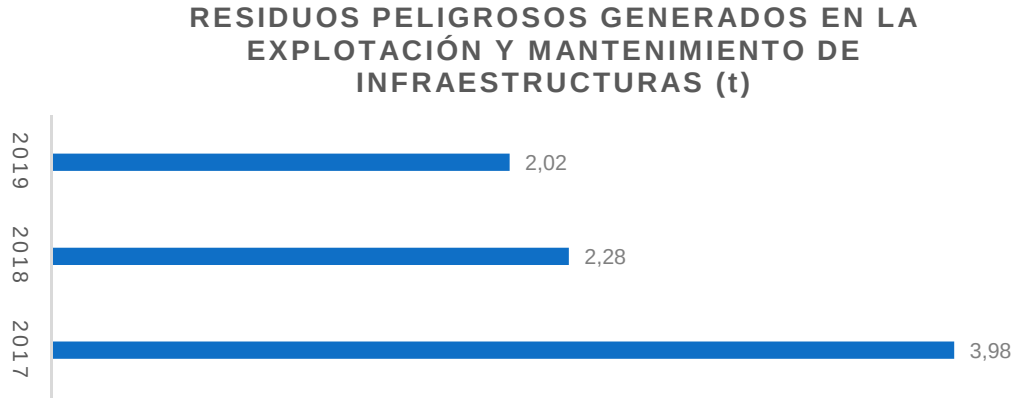
Adif-AV genera residuos de tipo comercial, industriales y peligrosos, derivados principalmente del desarrollo de actividades en las estaciones de viajeros y los centros logísticos.

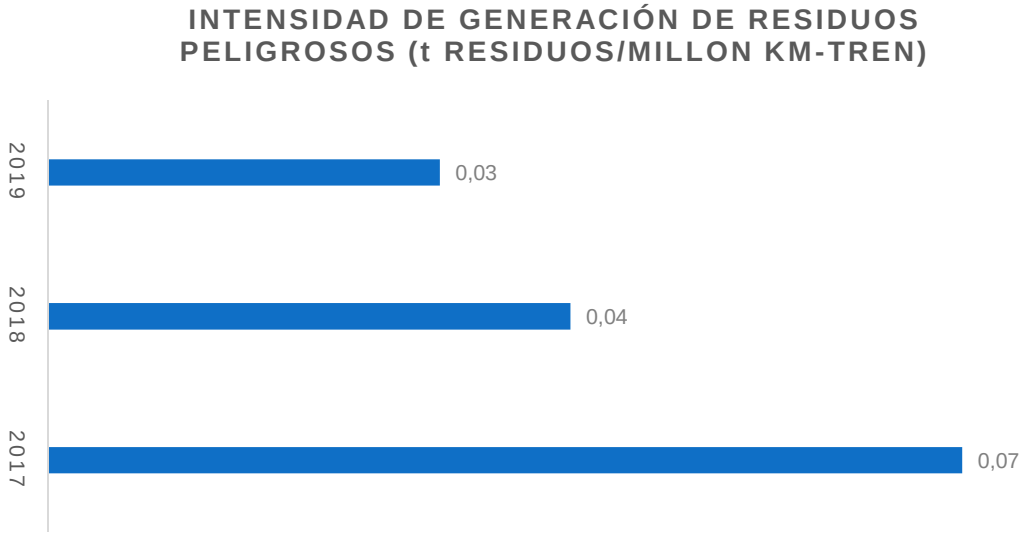
El modelo de Gestión de Residuos de Adif se basa en dos ejes: un sistema corporativo y un sistema descentralizado.



En el año 2019 Adif-AV generó un total de 2,02 toneladas de residuos peligrosos, destacando en magnitud la producción de los residuos de aparatos eléctricos y electrónicos (RAEE), los gases en recipientes a presión y las pinturas. La intensidad de generación de residuos se sitúa en 0,03 t de residuos/millones km tren (no se incluyen en el cálculo PCB, amianto ni residuos sanitarios al considerar que su generación no está relacionada con las actividades propias de Adif-AV).

Adif-AV dispone de un **sistema de gestión de residuos peligrosos**, que se complementa con un Manual de Gestión Integrada y sus correspondientes procedimientos.





En relación con los residuos comerciales y domésticos, estos son generados principalmente en las estaciones de Adif-AV como consecuencia del tránsito de viajeros y de las actividades comerciales y de restauración existentes que tienen lugar en los establecimientos. Estos residuos son retirados habitualmente por los servicios públicos de limpieza o de recogida de basuras, por lo que se desconoce su destino final. Por la recogida de estos residuos se ha abonado en total, el año 2018*, más de 260.000 euros en concepto de tasas por recogida de basuras.

En relación con los vertidos, los más significativos proceden de la utilización de los aseos públicos existentes en las estaciones. En las estaciones con importantes tráficos, las aguas residuales sanitarias se vierten a la red pública de saneamiento para su tratamiento en las Estaciones Depuradoras de Aguas Residuales (EDAR) correspondientes. Sin embargo, en el resto de las estaciones de la red convencional se sigue trabajando en la sustitución de pozos negros por conexiones a la red.

(*) *Último dato disponible.*

Estrategia Española de Economía Circular[2]

Durante 2018 y 2019, Adif junto con Adif-AV colaboraron 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 para formar parte de la EEEC fueron:

- 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-AV fomenten la estrategia de la Economía Circular y la Contratación Pública Ecológica de manera transversal.
- Proyecto "Ecomilla" (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.
- 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 EEEC pasó a finales de 2018 la fase de información pública y se encuentra pendiente de aprobación.

5.5.6. Protección de la Biodiversidad

En el ámbito de la gestión ambiental, Adif-AV considera la protección de la biodiversidad como una prioridad debido fundamentalmente a la alta ocupación del suelo tanto dedicado a la red como a las instalaciones gestionadas por Adif-AV. La red ferroviaria en activo tiene una longitud

total de 3.403 km, siendo la superficie ocupada de aproximadamente de 10.889 ha, con un área de afección estimada de 31.257 ha.

Según datos de 2007, último año con información disponible, un 11,11 % de la longitud total de la red ferroviaria gestionada por Adif y Adif-AV afectaba a Espacios Naturales Protegidos y a otros con alguna figura de protección ambiental.

Con el fin de cumplir con la normativa vigente en materia de biodiversidad, la Entidad se asegura de que tanto los proyectos constructivos como su actividad cumple los requisitos de las Declaraciones de Impacto Ambiental (DIAs).

En 2019 Adif-AV en relación con la gestión medioambiental de sus proyectos, llevó a cabo **225 informes de revisión ambiental**, incluyendo **15 informes de adecuación ambiental,** según cumplimiento de legislación ambiental.

En 2019 Adif-AV en relación con la gestión medioambiental de sus obras, llevó a cabo **39 informes de seguimiento medioambiental** de obras no sometidas a DIA y, **248 informes normativos periódicos de seguimiento ambiental** de obras con DIA.

Plan de prevención contra incendios en la vía y sus proximidades

Las medidas encaminadas a la prevención del riesgo de incendios forestales se articulan en el **Plan de Prevención contra Incendios en la Vía y en sus Proximidades** en todo el territorio nacional. Este Plan, elaborado de conformidad con la normativa sobre prevención de incendios, identifica riesgos, zonas de riesgos y acciones preventivas y correctoras, así como recomendaciones a tener en cuenta en operaciones típicas de corte y soldadura y en el funcionamiento de los detectores de ejes calientes.

Desde el año 2006 Adif-AV suscribe convenios de colaboración con las comunidades autónomas para desarrollar actuaciones conjuntas de prevención y, en su caso, de extinción de incendios forestales en zonas cercanas a la plataforma ferroviaria, en el marco del desarrollo del Plan.

En virtud de estos convenios la Entidad se compromete a poner en marcha Planes de Autoprotección que tienen por finalidad la integridad y conservación de las instalaciones de su propiedad y prevenir las consecuencias potenciales de posibles incendios en zonas forestales o dentro del límite perimetral de los municipios.

Independientemente de las medidas adoptadas por Adif-AV, la traza ferroviaria y el personal de conducción y de gestión de la circulación adquieren importancia como herramientas eficaces no sólo en la detección, sino también en la extinción de incendios forestales próximos a la infraestructura.

El trazado hace las funciones de cortafuego y el personal ferroviario puede avistar en muchas ocasiones incendios de forma temprana, lo que permitirá dar aviso, a través de los puestos de mando y del Centro de Gestión de Red H24 de Adif-AV, a los organismos de extinción de incendios de las distintas administraciones.

PRINCIPALES MEDIDAS Y ACCIONES DE PREVENCIÓN CONTRA INCENDIOS

- Control de los sistemas de freno de los trenes.
- Vigilancia de los trabajos en la vía con fuentes de ignición.
- Vigilancia periódica del buen funcionamiento de los detectores de temperatura de los ejes de los trenes, a su paso por los mismos y actuación reglamentaria ante alarmas.
- Limpieza química y mecánica de la vegetación y material de desecho en los márgenes de la vía.
- Vigilancia de los trenes al paso de las estaciones para determinar si existen anomalías en su funcionamiento.

Durante el año 2018 no se produjeron incendios en los márgenes de la vía de la red de Alta Velocidad causados por fallos en instalaciones o por labores de mantenimiento de las líneas.

	2016	2017	2018	2019
Gastos en prevención de incendios (€)	2.833.756	1.701.007	999.724,73*	-
Incendios	0	0	0*	-

(*) último dato disponible

Indicadores de gestión medioambiental en diseño y construcción

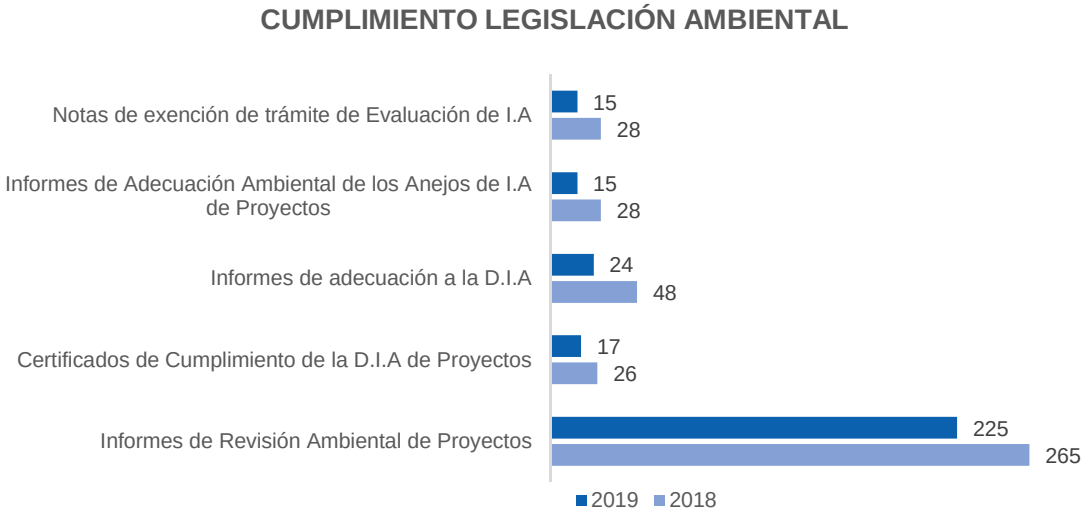
❖ En proyectos de Infraestructura

El Ministerio de Fomento tiene delegada en la presidencia de Adif-AV la aprobación de los proyectos encomendados a esta entidad pública empresarial. Además, de acuerdo con el estatuto de Adif-AV, esta entidad ostenta la supervisión de los proyectos que sean aprobados por ella; y así como, la certificación del cumplimiento de la Declaración o del Informe de Impacto Ambiental de los mismos, si fuera el caso.

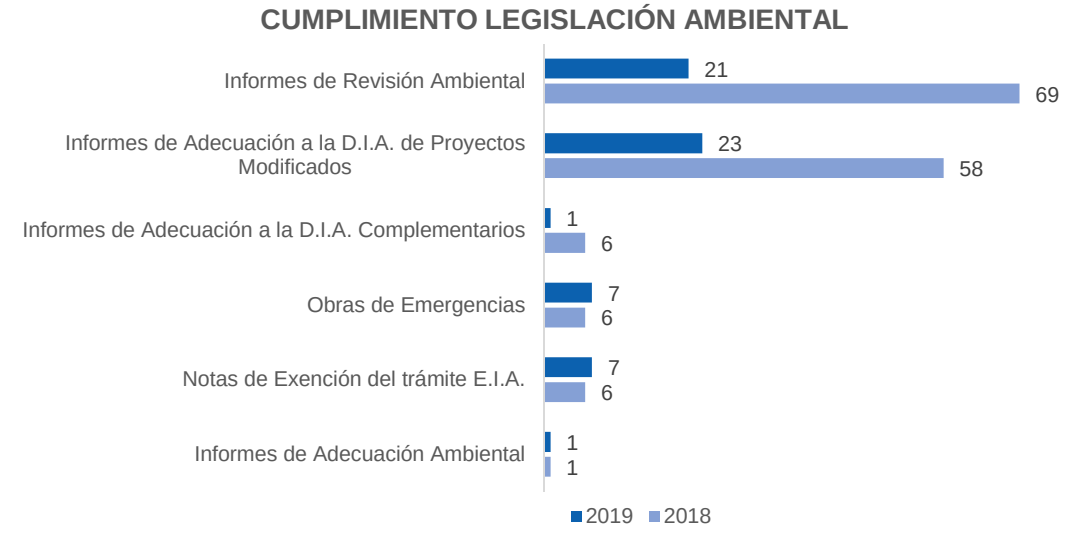
Adif-AV, en su calidad de órgano sustantivo a los efectos previstos en la legislación sobre Evaluación de Impacto Ambiental, cumple un papel fundamental para que las infraestructuras ferroviarias se ajusten a lo previsto en la legislación, tanto a nivel de proyecto como en las obras. En este sentido, todos los anejos de integración ambiental (I.A.) de los proyectos se supervisan, con el fin de asegurar el cumplimiento de lo establecido por la legislación ambiental vigente, por las normas y por las recomendaciones internas de Adif-AV.

La evolución de los indicadores relacionados con la gestión medioambiental en proyectos en los 2 últimos años ha sido la siguiente:

Fase de diseño:



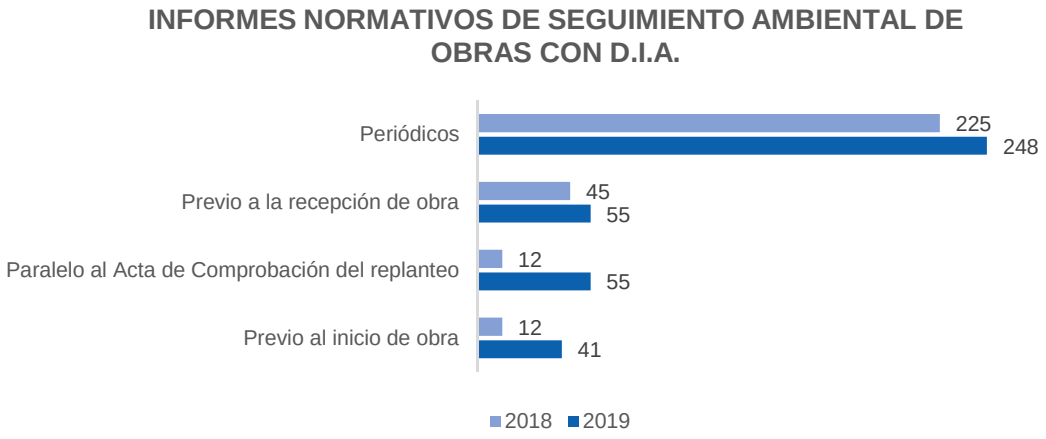
Fase de construcción:

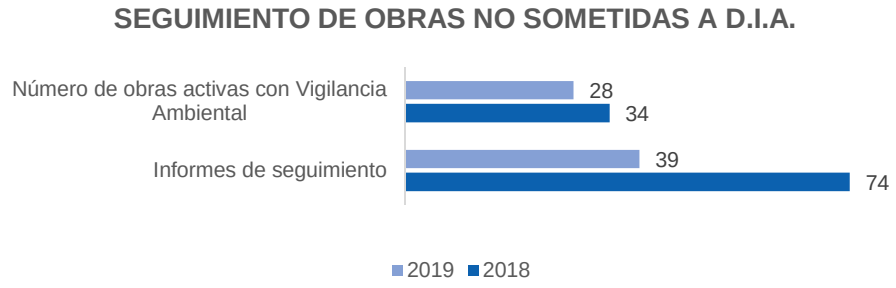


- **Relativo al seguimiento ambiental de obras:**

Al igual que desde el año 2005 se viene realizando la supervisión ambiental en obras con DIA, mediante la figura de los Directores Ambientales de Obra, desde mediados de 2018 se consolida la supervisión ambiental de obras sin DIA en el mantenimiento de red AV mediante Vigilantes Ambientales de Obra, debido a la cada vez mayor presencia de esta tipología de actuación.

La evolución de los indicadores relacionados con la gestión medioambiental en construcción, en los 2 últimos años, ha sido la siguiente:





❖ **En la explotación ferroviaria**

Impulsar compromisos de mejora continua medioambiental sobre la base de la implantación, certificación y auditoría periódica de Sistemas de Gestión basados en la Norma ISO 14001 de Gestión Ambiental, constituye uno de los puntos de la política de Medio Ambiente de Adif-AV.

Desde la creación de Adif-AV en 2014, se conservó la certificación ambiental de Adif en lo relativo a la gestión de estaciones de viajeros y terminales de mercancías; y desde aquel año, Adif-AV ha ido profundizando en el alcance de la certificación, incluyendo nuevas instalaciones. En los 2 últimos años, la evolución ha sido la siguiente:

	2017	2018	2019
Porcentaje de viajeros en estaciones certificadas según la norma de Gestión Ambiental ISO: 14.001, en relación al total de viajeros en estaciones de Adif-AV	45,3%*	46%*	59,3%*

(*) en estaciones gestionadas por la D.G. de Negocio y Operaciones Comerciales

5.6. Equipo humano

Para Adif-AV sus empleados son personas antes que empleados. Con esta máxima en mente, se esfuerza en ofrecer a su equipo humano un entorno atractivo donde poder desarrollarse profesionalmente y donde conciliar la vida personal con el trabajo, con la igualdad de oportunidades, la transparencia y la salud y la seguridad como principios básicos de gestión.

En noviembre de 2019 Adif AV acometió una reestructuración organizativa cuyo cambio más relevante supuso el cambio del modelo de la función de Construcción, pasando de un modelo en

el que se distingue entre Construcción de Red Convencional y Construcción de Alta Velocidad, a otro en el que se diferencia la Construcción de Corredores Europeos e Integración en Ciudades, de la Construcción de Ejes de Alta Velocidad.

OFERTA DE EMPLEO PÚBLICO

En 2019 se publicó la Convocatoria de Oferta de Empleo Público. En total se presentaron 578 solicitudes de las que 498 fueron admitidas. Con esta OEP se ha buscado cubrir un total de 5 plazas.

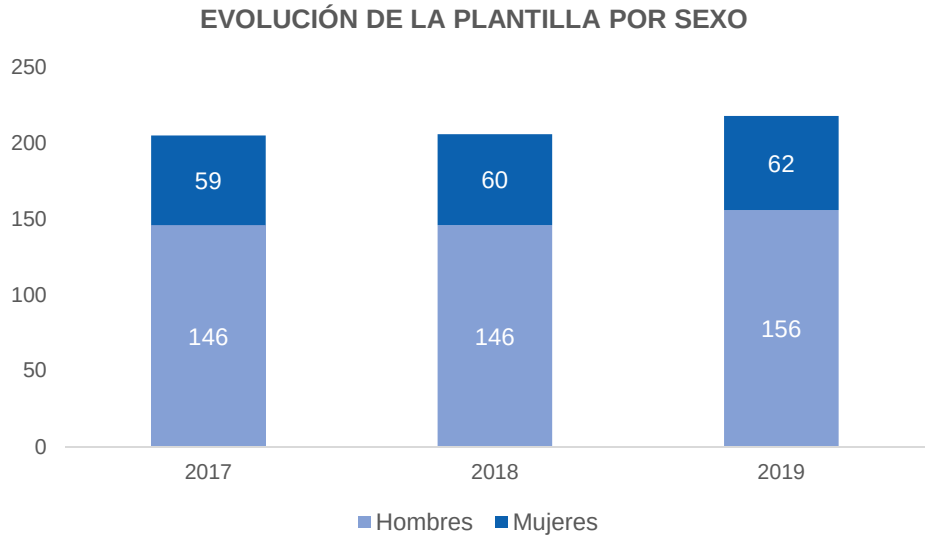
5.6.1. Empleados

Con el cumplimiento de los objetivos estratégicos como base, la gestión de las personas es un aspecto fundamental en la actividad de la Entidad. Adif-AV considera que la satisfacción, productividad, talento y participación de sus empleados es clave para la consecución de la misión, la visión y los valores definidos en el Plan Transforma 2020. A 31 de diciembre de 2019 Adif-AV contaba con 218 empleados con la siguiente distribución:

Áreas de gestión	Hombres	Mujeres	Totales
Construcción A.V.	113	49	**162**
Telecomunicaciones	31	10	**41**
Energía Eléctrica	6	2	**8**
Dirección de Seguridad en la Circulación	4	1	**5**
Corporación y Servicios Generales	2	-	**2**
TOTALES	**156**	**62**	**218**

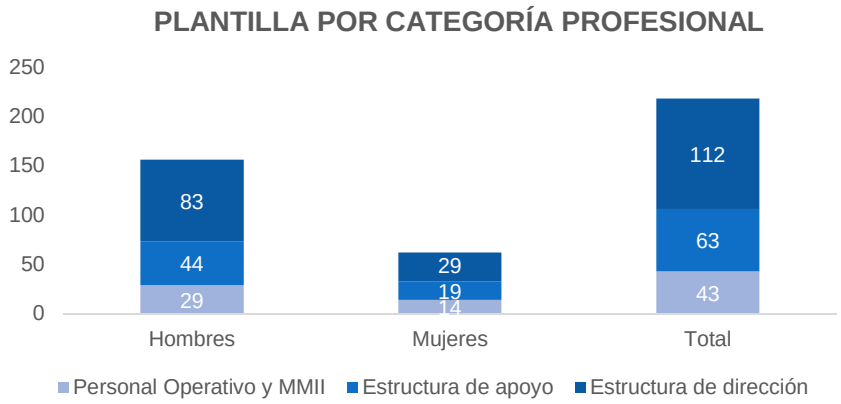
La evolución de la plantilla por sexo en los tres últimos ejercicios es la siguiente:

En 2019 la plantilla de Adif-AV ha estado formada por **218 empleados**, doce más que en 2018.



La plantilla se distribuye según su categoría profesional de la siguiente forma:

El **97,57%** de los empleados tiene **contrato indefinido** y el **97,56%** trabaja a **jornada continua.**



Alrededor del **19,72%** es **personal operativo y mandos intermedios**, mientras que un **80,28%** están en la **estructura de apoyo y dirección**.

La **tasa de mujeres** en la plantilla es del **28,44%**, decreciendo ligeramente respecto a 2018.

Por su parte **por edad y por antigüedad** se pueden observar los siguientes desgloses:

Edad	Hombres	Mujeres	Totales
Hasta 35 años	2,75%	-	**2,75%**
Entre 36 y 50 años	40,83%	19,27%	**60,10%**
Más de 50 años	27,98%	9,17%	**37,15%**

Antigüedad	Hombres	Mujeres	Totales
Entre 0 y 11 años	20,64%	9,18%	**29,82%**
Entre 12 y 19 años	29,82%	13,30%	**43,12%**
Entre 20 y 27 años	4,59%	2,29%	**6,88%**
Entre 28 y 35 años	3,67%	1,83%	**5,50%**
Más de 35 años	12,84%	1,84%	**14,68%**

Los empleados de Adif-AV están **distribuidos geográficamente** por toda la Península (nº trabajadores medios en 2019):

CC.AA.	TOTAL	HOMBRES	MUJERES
GRANADA	2	1	1
MALAGA	3	3	0

SEVILLA	10	8	2
ANDALUCIA	**15**	**12**	**3**
LEON	8	7	1
SALAMANCA	1	1	0
VALLADOLID	3	2	1
CASTILLA LEON	**12**	**10**	**2**
BARCELONA	8	6	2
CATALUÑA	**8**	**6**	**2**
BADAJOZ	1	1	0
CACERES	1	1	0
EXTREMADURA	**2**	**2**	**0**
MADRID	168	117	51
MADRID	**168**	**117**	**51**
VIZCAYA	3	1	2
PAIS VASCO	**3**	**1**	**2**
ALICANTE	2	2	0
VALENCIA	2	2	0
COMUNIDAD VALENCIANA	**4**	**4**	**0**
EXTRANJERO	1	0	1
EXTRANJERO	**1**	**0**	**1**
TOTALES	**213**	**152**	**61**

Información NO financiera (Ley 11/2018, de 28 de diciembre)	Texto descriptivo	Indicadores de resultado / impacto DATOS CUANTITATIVOS				
		Descripción indicador	Unidades	2017	2018	2019
CUESTIONES SOCIALES Y RELATIVAS AL PERSONAL	Distribución de empleados por categoría profesional	Personal Operativo y MMII	nº trabajadores	25	30	43
		Estructura de Apoyo	nº trabajadores	75	69	63
		Estructura de Dirección	nº trabajadores	105	107	112
	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	0,25	1,87
	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	2,84	3,64	7,11

			transferido en 2017 al Grupo RENFE			
	Nuevas incorporaciones	Nuevos empleados (OEP)	Crecimiento de la plantilla en el período (nº trabajadores incrementados)	0	0	8
	Negociación colectiva	Negociación colectiva	nº convenios colectivos firmados en vigor	1	1	1
		Empleados cubiertos por convenio colectivo	% de empleados cubiertos por convenio colectivo	48,78	48,06	50,96

Adif-AV favorece e impulsa el empleo estable y de calidad entre sus empleados. A consecuencia de ello, prácticamente la totalidad de la plantilla tiene un contrato fijo y a jornada continua. La distribución de contratos en la plantilla por género, edad y categoría profesional es la siguiente:

Distribución de modalidades de contrato de trabajo	2019
Indefinidos	214
Temporales	4
Tiempo parcial	0
TOTAL	**218**

Sexo	Indefinidos	Temporales	Tiempo Parcial	TOTAL
Hombres	153	3	0	**156**
Mujeres	61	1	0	**62**
TOTAL	**214**	**4**	**0**	**218**

Edad	Indefinidos	Temporales	Tiempo Parcial	TOTAL
Hasta 35 años	5	1	0	**6**
Entre 36 y 50 años	128	3	0	**131**
Más de 50 años	81	0	0	**81**
TOTAL	**214**	**4**	**0**	**218**

Categoría profesional	Indefinidos	Temporales	Tiempo Parcial	TOTAL
Estructura de Dirección	112	0	0	**112**
Estructura de apoyo	63	0	0	**63**

Mandos intermedios	32	3	0	**35**
Operativos	7	1	0	**8**
TOTAL	**214**	**4**	**0**	**218**

En 2019 las **remuneraciones medias por categoría profesional y género** han sido las siguientes:

Remuneración media por categoría profesional y género		
Estructura Dirección	**Salario medio**	**Brecha salarial***
Mujer	60.448,67	6,57%
Hombre	64.697,55	
Estructura apoyo	**Salario medio**	**Brecha salarial***
Mujer	51.293,27	-2,94%
Hombre	49.826,35	
Mandos Intermedios	**Salario medio**	**Brecha salarial***
Mujer	35.134,33	1,97%
Hombre	35.840,35	
Operativos	**Salario medio**	**Brecha salarial***
Mujer	28.446,69	-17,88%
Hombre	24.130,14	

(*) $Calculada\ como$: $\frac{Remuneración\ media\ hombres - Remuneración\ media\ mujeres}{Remuneración\ media\ hombres} \times 100)$

Remuneración media por edad	Hombres	Mujeres
Hasta 35 años	-	-
Entre 36 y 50 años	54.512,78	52.815,70
Más de 50 años	52.371,15	50.815,23

La normativa laboral y las tablas salariales aplicadas por Adif-AV impiden cualquier tipo de discriminación por razón de género. La diferencia en las retribuciones medias entre hombres y mujeres es motivada por la posterior incorporación de la mujer al mercado laboral, lo cual afecta también de forma particular a Adif y Adif-AV. Por tanto, es de esperar que la tendencia en los próximos años sea a reducir de forma continuada la brecha salarial, con la equiparación salarial media entre hombres y mujeres.

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 reciben remuneración alguna en concepto de dietas por asistencia a las reuniones del Consejo de Administración y tampoco por ningún otro concepto.

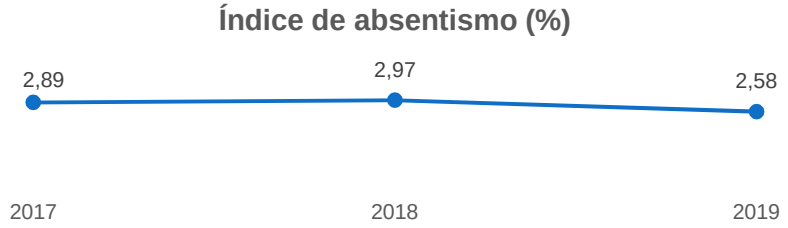
Respecto a la integración de personas con discapacidad, en 2019 el 0,46% de la plantilla de Adif-AV presentaba algún tipo de discapacidad, es decir, un empleado.

En 2019, en Adif-AV no se ha producido ningún despido de empleados.

5.6.2. Organización del trabajo

El Convenio Colectivo de Adif y Adif-AV establece las horas de trabajo anuales a cumplir. Existen diferentes horarios y turnos de trabajo en función del puesto de trabajo y las tareas a desempeñar.

En 2019 el índice de absentismo, medido como porcentaje de ausencias sobre las jornadas teóricas a trabajar, ha sido del 2,58% siendo de un total de 1.353 horas, lo que supone una disminución del 0,39% respecto a 2018. En los tres últimos ejercicios la evolución experimentada ha sido la siguiente:



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-AV 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:

- Promoción de la salud: reconocimientos médicos, campañas de medicina preventiva, ayudas para gastos médicos extraordinarios, campañas de vacunación, ayudas por incapacidad temporal complementarias a la Seguridad Social, complementos a las prestaciones por incapacidad temporal, ayudas contra la drogodependencia y el alcoholismo, etc.
- Seguro de vida.
- Títulos de transporte con tarifa gratuita en cercanías y trenes regionales, y tarifas especiales en grandes líneas y AVE.
- Ayudas por hijos con discapacidad.
- Ayudas graciables y ayudas por incapacidad temporal.
- Prestaciones por defunción.
- Anticipos: máximo tres mensualidades.
- Protección jurídica: en casos de accidentes ferroviarios que puedan determinar responsabilidad penal.
- 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.
- Acoplamiento a otros puestos por pérdida de facultades.
- Movilidad por reunión de cónyuge o pareja de hecho.
- Facilidades y/o descuentos en servicios: banca, ocio, viajes, viviendas, etc.
- Tablón de anuncios del personal.

Además de las medidas ya mencionadas, tras la firma del II Convenio Colectivo de Adif y Adif-AV, se ha mejorado sustancialmente el régimen de ayudas por hijos con discapacidad intelectual y las prestaciones por defunción.

Por otro lado, los indicadores del I Plan de Igualdad en Adif-AV no recogían datos referentes al número de empleados que han utilizado el permiso de maternidad o paternidad. En los nuevos indicadores del I Plan de Igualdad de Adif Alta Velocidad, si estarán incluidos.

	Hombres	Mujeres
Empleadas que se han acogido al permiso de maternidad	0	0
Empleados que se han acogido al permiso de paternidad	1	0
TOTAL	**1**	

5.6.3. Relaciones Laborales

La interlocución entre Adif-AV y su plantilla se realiza a través de reuniones periódicas entre la Entidad y diferentes comisiones y modalidades de representación de los empleados, que participan en la toma de decisiones:

- **Comités de Empresa y Delegados de Personal**: Comité en Madrid y delegados de personal en Sevilla, León y Barcelona. El Comité realiza reuniones bimestrales con la Dirección, en las que se tratan los asuntos propios de su ámbito territorial.
- **Comisión de Seguridad y Salud**: es el órgano de participación en materia de prevención de riesgos laborales
- **Comisión de Seguridad en la Circulación**: es el órgano de consulta y tratamiento de aspectos técnicos de seguridad en la circulación, aprobación de planes y seguimiento de índices específicos.
- **Consejo Asesor de Formación**: este Consejo se ha generado para la elaboración y seguimiento del Plan de Formación de Adif AV.
- **Comisión de Política Social e Igualdad**: esta comisión gestiona y realiza el seguimiento del fondo de ayudas sociales, propone medidas de actuación y gestiona el seguimiento de los indicadores de igualdad de oportunidades y no discriminación. En 2019 aprobó el I Plan de Igualdad de Adif Alta Velocidad, el primero que como tal que tenía la empresa, que fue posteriormente ratificado con la unanimidad de la Comisión Negociadora del Convenio y publicado en el BOE.
- **Comisión de Conflictos Laborales**: esta comisión sirve para mediar o resolver los conflictos de interpretación y aplicación del convenio colectivo o ante el anuncio de una convocatoria de huelga.

El II Convenio Colectivo Tiene vigencia de 1 de enero de 2019 hasta el 31 de diciembre de 2023, con posibilidad de prórroga hasta el 31 de diciembre de 2015, por acuerdo entre las partes.

El **II Convenio Colectivo de Adif y Adif-AV** se firmó el 9 de mayo de 2019

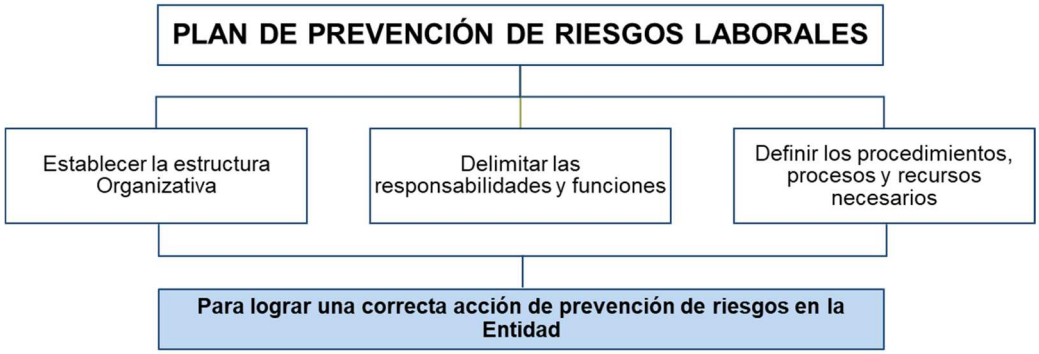
El convenio recoge, entre otras medidas, las relativas a flexibilización de jornada, aspectos sociales, de igualdad y de conciliación laboral que amplían los ya existentes en la normativa laboral, también establece diferentes mesas (empleo, normativa, ordenación profesional, jornada y horarios y conciliación) que desarrollarán aspectos estratégicos de transformación, entre los que destaca la elaboración del nuevo modelo de ordenación profesional estructurado en grupos

profesionales, adaptando las funciones y entornos operacionales para afrontar con garantías los retos que se plantean en el futuro de la entidad.

El **50,96%** del personal de Adif-AV está cubierto por el **Convenio Colectivo.**

5.6.4. Prevención de Riesgos Laborales

En cumplimiento con lo establecido en el artículo 16 de la Ley 31/1995, de 8 de noviembre, de Prevención de Riesgos Laborales, Adif-AV cuenta con un Plan de Prevención de Riesgos Laborales.



Además, anualmente Adif-AV lleva a cabo la Planificación de la actividad preventiva (Programación del Servicio de Prevención) con diferentes fines:

Las principales actuaciones en materia de Prevención de Riesgos Laborales durante 2019 son las que siguen:

- Formación en PRL: se han impartido 806 horas de formación de las 1.115 previstas, lo que representa un 72,3% de cumplimiento del objetivo.
- Se han realizado una jornada técnica en prevención de riesgos laborales.
- Programa de auditorías internas: Se han realizado 3 auditorías programadas.
- Consolidación y refuerzo de la cultura preventiva: con el fin de consolidar el compromiso de la organización con el Sistema de Gestión de Prevención, en 2019 se llevó a cabo una acción prevista de consolidación (campaña informativa).
- Vigilancia de la Salud: Exámenes de Salud y Reconocimientos Psicofísicos. En el año 2019 se llevaron a cabo 13 exámenes de Vigilancia de la Salud. Además, se han realizado 61 Campañas médicas y 13 Vacunaciones.

En el ejercicio 2019, se ha producido 1 accidente in itinere con baja, y no se ha registrado ninguna víctima mortal.

			Accidentes	Acc. In itinere	Recaídas	Enfermedades profesionales
2016	Total	Con baja	0	1	0	0
		Sin baja	0	4	0	0

2017	Total	Con baja	3	0	0	0
		Sin baja	2	2	0	0
2018	Hombre	Con baja	0	0	0	0
		Sin baja	4	0	0	0
	Mujer	Con baja	0	0	0	0
		Sin baja	0	1	0	0
	Total	**Con baja**	**0**	**0**	**0**	**0**
		Sin baja	**4**	**1**	**0**	**0**
2019	Hombre	Con baja	0	0	0	0
		Sin baja	2	0	0	0
	Mujer	Con baja	0	1	0	0
		Sin baja	2	0	0	0
	Total	**Con baja**	**0**	**1**	**0**	**0**
		Sin baja	**4**	**0**	**0**	**0**

		2016	2017	2018	2019
Índice de gravedad de accidentes*	Hombre	0	0,01	0	0
	Mujer	0	0,08	0	0
	Total	**0**	**0,03**	**0**	**0**
Índice de frecuencia de accidentes**	Hombre	0	3,74	0	0
	Mujer	0	20,79	0	0
	Total	**0**	**8,19**	**0**	**0**
Índice de accidentabilidad laboral***	Hombre	0	6,62	0	0
	Mujer	0	33,06	0	0
	Total	**0**	**14,06**	**0**	**0**

*(*) Índice de gravedad es: (Nº de jornadas perdidas/nº de horas trabajadas) *1.000*

*(**) Índice de frecuencia es: (nº accidentes / horas trabajadas) *1.000.000*

*(***) Índice de incidencia (Nº de accidentes *1.000) / Nº trabajadores medios*

De acuerdo con lo anterior, no se ha producido ninguna jornada perdida por accidente de trabajo (no in itinere) o enfermedad profesional.

		2016	2017	2018	2019
Jornadas perdidas por accidente laboral o enfermedades profesionales*	Hombre	0	3	0	0
	Mujer	0	8	0	0
	Total	0	11	0	0

En 2019 se han celebrado 2 reuniones de la Comisión de Seguridad y Salud Laboral de Adif-AV, órgano de la empresa de máximo nivel participativo sobre temas de seguridad, higiene y salud laboral, del que emanan las directrices en estas materias.

Descripción indicadores		Unidades	2016	2017	2018	2019
Cuestiones sociales y relativas al personal	Índice en medicina preventiva	% de empleados participante en medicina preventiva	25	19,72	21,62	20,42
	Complemento de ayuda social	Importe EUROS de la ayuda social (para gastos médicos) por empleado	1.800	1.226	2.472	793

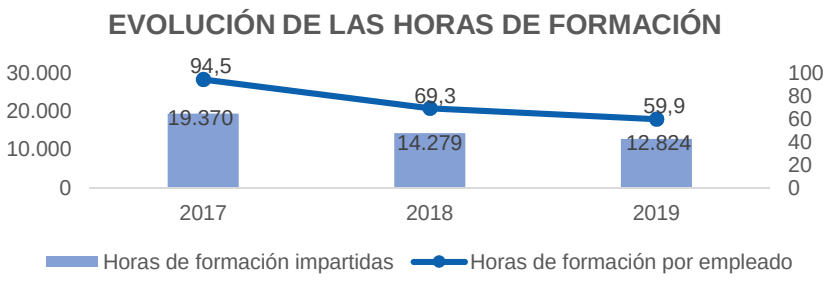
5.6.5. Formación

La formación en Adif-AV es una actividad soporte para lograr la consecución de los objetivos de las áreas. El principal objetivo de Adif-AV en materia de formación es potenciar el desarrollo profesional y personal de los trabajadores, de modo que contribuyan a su excelencia operativa. La formación, además de orientar su efectividad en los procesos y la optimización de los resultados, concede importancia a la implicación de los trabajadores en los valores clave de la Entidad, como la innovación, la mejora continua, la excelencia, la responsabilidad social y la sostenibilidad, entre otros.

La identificación de necesidades formativas se lleva a cabo de forma conjunta por todas las áreas de actividad y por los representantes legales de los trabajadores. Con base en las necesidades identificadas, se elabora un Plan de Formación Anual, en el que se planifican, detallan y conforman las iniciativas formativas a abordar durante el ejercicio.

El Plan de Formación anual de Adif-AV desarrollado en 2019 ha supuesto impartir una media de 59,9 horas de formación por trabajador, lo que supone un total de 12.824 horas de formación. Esta formación se ha realizado atendiendo a las necesidades de competencia específicas de cada negocio y siempre alineada con la Misión, Visión y Valores de la Entidad. 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.

En 2019 se han impartido **9 horas menos** de media por empleado que en 2018, lo que supone en total **1.455 horas** menos.



Categoría profesional	Horas de formación
Personal Operativo	71
Mandos Intermedios	2.727
Estructura de Apoyo	4.750
Estructura de Dirección	5.277
TOTAL	**12.824**

En 2019 se han invertido **4.227.744€** en **formación** para **Adif y Adif-AV**.

Para llevar a cabo una gestión eficiente del Plan de Formación, Adif-Alta Velocidad emplea diversos sistemas o aplicaciones informáticas conectadas a red que introducen mejoras continuas. Adicionalmente, se utilizan nuevas metodologías y herramientas para hacer más eficaz y eficiente el proceso formativo, como es la utilización de simuladores, videoconferencias o teleformación. Alrededor del 65% de la formación que se desarrolla utiliza metodologías no presenciales a través de diferentes plataformas, como son el Centro de Formación Virtual (CFV), el Aula Virtual, Sistema de Videoconferencia, y el Portal Formación TV, entre otros.

5.6.6. Gestión del talento y desarrollo profesional

Los procesos de selección de personal de Adif-AV están establecidos en la Normativa Laboral para el personal sujeto a Convenio Colectivo. En 2019 se incorporaron 8 personas a Adif-Alta Velocidad procedentes de la Oferta de Empleo Público.

La **tasa de rotación de la plantilla** en 2019 ha sido de 7,11 incrementándose frente al año anterior y de 1,87 en directivos, que también ha aumentado.

El éxito de la actividad llevada a cabo por Adif-AV depende fundamentalmente del desempeño de sus trabajadores, mientras que este depende directamente de su satisfacción y motivación. Para lograrlo adquiere especial relevancia el impulso de los líderes de la organización, siendo la Gestión Directiva 3C el sistema metodológico que articula y desarrolla el Modelo de Liderazgo de Adif, con criterios de transparencia, racionalidad y eficiencia.

El modelo gestiona, de manera sistemática, las Capacidades, Comportamientos y Crecimiento de los líderes de la organización, en un contexto presidido por el Compromiso (actuando como modelos de referencia de la obligación contraída con la Misión, Visión y Valores de Adif-AV), la Colaboración (como eje prioritario de mejora) y la Creatividad (para cuestionar e innovar los paradigmas existentes).

El **Modelo de Liderazgo: Gestión Directiva 3C** busca impulsar el desempeño de los líderes de la organización.

Desde su nacimiento en el año 2013, han sido numerosos los proyectos y actividades realizadas en ese marco y para reforzar el espíritu que subyace en el modelo e incrementar el impulso que proporciona, se ha querido renovar su imagen haciendo un guiño al lema olímpico *Citius altius fortius* (más rápido, más alto, más fuerte), buscando transmitir la importancia de seguir mejorando para superar los imponderables que inevitablemente aparecerán en el camino, y recordando que siempre se puede llegar "más allá" en el desarrollo de la Misión, Visión y Valores.

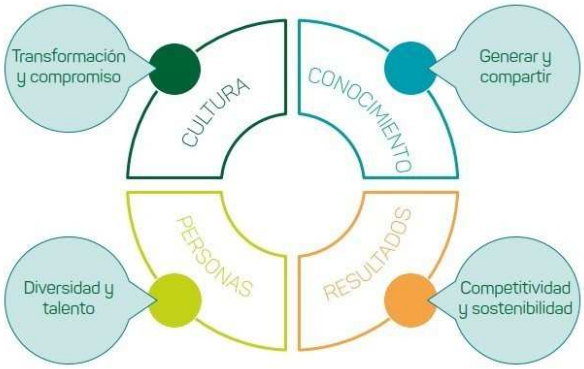
En 2019, se ha continuado con el despliegue del Modelo de Gestión por Competencias – Transformación Digital, que puso en marcha la Dirección de Recursos Humanos en 2016 para adecuar los comportamientos de su catálogo a los que demanda el nuevo escenario de la Transformación Digital.

CATÁLOGO DE COMPETENCIAS – TRANSFORMACIÓN DIGITAL

En el año 2016 se revisa el catálogo de competencias, vigente desde el año 2006, incorporando conceptos asociados a la transformación digital: agilidad, flexibilidad, colaboración y cooperación, eficiencia, transparencia, participación, rapidez, etc.

El nuevo catálogo, vigente en 2019, se articula en torno a cuatro dimensiones:

- **Conocimiento**: no sirve sólo con adquirirlo y mantenerlo; es necesario generarlo y compartirlo, aprovechando las posibilidades que ofrecen las Tecnologías de la Información y la Comunicación (TICs).
- **Resultados**: la competitividad y la sostenibilidad son los ejes que soportan esta dimensión.
- **Personas**: capacidad para gestionar la diversidad, que cada vez es más amplia, y el talento, cada vez más complejo.
- **Cultura**: compromiso para asumir, y trasmitir, el escenario de transformación permanente y cada vez más acelerada en que vivimos.



El Catálogo de Competencias – Transformación, como en el año anterior, articuló la Evaluación de Desempeño 360 de 2018. El modelo de Evaluación del Desempeño 360 ofrece diferentes visiones (la propia, la del jefe, y la de pares y colaboradores) de los comportamientos de los evaluados y permite a éstos tomar conciencia de fortalezas y oportunidades, a la vez que pueden descubrir aspectos de esos comportamientos que con su sola visión no habrían sido capaces de detectar, facilitando la mejora continua y promoviendo una cultura de desarrollo del talento.

En 2019 el **Desempeño Global Medio de Adif-AV** fue del **87,26%** y se realizaron **85 evaluaciones** a empleados, cerca del 40% de la plantilla.

Por otra parte, en 2019 se ha continuado aplicando el Modelo Integrado de Dirección por Objetivos (DPO), que apoyado en tres pilares (transparencia, coherencia y facilidad), favorece el desarrollo y el despliegue de los objetivos de empresa y de área a todo el personal sujeto al Sistema de Objetivos, generando así un mayor compromiso del personal con los objetivos clave de la Entidad. La Alta Dirección está implicada directamente en la elaboración de los objetivos de la empresa y todos ellos se gestionan con un formulario absolutamente trasparente para el evaluador y el evaluado. En 2018* el grado de consecución de los objetivos de Adif-AV fue del 98%, evaluando a un total de 191 personas, lo que representa un 92% de la plantilla. *(*) último dato disponible*

Derivado de esta evaluación por desempeño y del Modelo Integrado de Dirección por Objetivos se han llevado a cabo dos actuaciones destacadas:

- Profundizar en la implantación de la Comunidad de Desarrollo Directivo, integrada dentro de la plataforma Conecta 3.0, que genera contenidos propios relacionados con el

desarrollo de competencias y fomenta el intercambio de conocimientos y la inteligencia colectiva de la organización.

- Continuar con la elaboración del boletín de noticias mensual titulado “La marmita”, que reciben todos los miembros de la comunidad por correo electrónico y que incluye las principales novedades del blog. Hasta 2018 se han realizado 65 ediciones, con más de 400 entradas en el blog y cerca de 200 archivos compartidos.

En línea con los resultados de la evaluación de desempeño y durante 2019 se ha continuado profundizando en el desarrollo del Portal Formación TV, la plataforma de Vídeos bajo demanda (VOD) de Adif, que fomenta el aprendizaje, la participación y el reconocimiento. A continuación, se muestran las definiciones de cada uno de los canales y los resultados acumulados hasta 2019. Como dato más relevante podemos resaltar que la Cartelera de Éxitos, el escaparate que muestra los estrenos de cada uno de los canales, ha superado, en 2019, las 100.000 visualizaciones.

El **98% de los evaluados** en el Modelo Integrado de Dirección por Objetivos (DPO) ha alcanzado los objetivos marcados.

	Experiencias de Éxito	En Primera Persona	El Club de la Gestión Directiva	Mi Día en Adif	Cartelera de Éxitos
Definición	Circunstancias o acontecimientos profesionales vividos por los protagonistas que produjeron resultados exitosos. (2013)	Los Procesos de Gestión contados por sus protagonistas. (2014)	El humor en formato monólogo como herramienta de persuasión. (2015)	Ponle cara a la diaria. Un canal destinado a universalizar el protagonismo. (2016)	El escaparate, alojado en el Portal Corporativo, que anuncia los estrenos de los distintos canales del Portal Formación TV. (2015)
VÍDEOS	208	36	30	27	550
VISUALIZACIONES	52.083	4.486	6.359	6.419	101.371
COMENTARIOS	4.656	124	809	231	7.733
“ME GUSTA”	7.275	106	941	342	11.547
VALORACIÓN MEDIA	4,48 / 5	4,50 / 5	4,59 / 5	4,53 / 5	4,51 / 5

Por último, en 2019 se han seguido desarrollando otros programas de Desarrollo singulares como son:

COACHING ENTRE PARES

Práctica innovadora de Desarrollo del Talento destinada a poner en valor la experiencia y habilidades directivas de las personas mediante una labor profesional de apoyo y acompañamiento que se refuerza en el autoconocimiento y el aprendizaje entre compañeros y sobre la base del compromiso ético, la colaboración, la confianza y la horizontalidad.

El programa, que se inició en 2015, cuenta con 3 líneas de formación evolutivas L1 “Coaching entre Pares”, L2 “Comunidad del Coaching” y L3 “Coaching Interno” siendo esta última línea la que otorga la acreditación profesional de “Coach Interno”. En la actualidad, el programa cuenta ya con 8 Coaches internos acreditados y con 43 personas integradas en las 3 líneas formativas. En 2019 el programa ha recibido el Premio Honorífico en el primer certamen de AECOP “Cultura de Coaching en la Empresa” como reconocimiento a la labor de difusión del coaching ejecutivo.

PERSONAS QUE CAMBIAMOS LA EMPRESA

Este programa pretende identificar las tendencias de futuro enmarcadas en el Plan Estratégico Transforma 2020, así como reflexionar sobre el impacto de la tendencia en nuestro ámbito de influencia, favoreciendo el establecimiento de estrechas relaciones entre los participantes del programa. Las personas que participan en el programa las seleccionan las áreas de actividad, favoreciendo la participación de los directivos más jóvenes.

Se realizan conferencias de carácter mensual grabadas para favorecer la transmisión del conocimiento y en la que los participantes trabajaron en equipo como un Think Tank, detectando tendencias para la mejora personal, tendencias organizativas y tendencias sociales.

En el año 2019 este programa se ha desarrollado otorgando el protagonismo absoluto a los participantes:”De Espectador a Protagonista”, y ha cumplido su tercera y definitiva etapa cerrando el ciclo que se inició en el año 2017 con los siguientes objetivos:

- Identificar las tendencias de futuro.
- Reflexionar sobre el impacto de la tendencia en nuestro ámbito de influencia.
- Establecer estrechas relaciones entre los participantes en el programa.

Mantener permanentemente actualizados capacidades, comportamientos y conocimientos sobre las nuevas tendencias para satisfacer las necesidades del mapa organizativo cuando sea necesario.

DEJANDO HUELLA

En 2019 se ha concluido la segunda edición del programa “Dejando Huella” e iniciado la tercera temporada que concluirá en 2020. Dejando Huella es un programa en el que los directivos seniors de la organización actúan como agentes de transmisión de conocimientos, experiencia, actitudes y cultura empresarial en tres formatos: algo para leer (un libro), algo para contar (una presentación en power point) y algo para ver (un vídeo).

RECONOCIMIENTOS EXTERNOS

En 2019 se han presentado las iniciativas de desarrollo mencionadas anteriormente a los distintos premios de ámbito nacional, que reconocen las mejores prácticas en RRHH: A los Premios Cegos Equipos & Talento en su X edición, presentamos “Experiencias de Éxito” ; a los de Expansión a la innovación en RRHH en su XVII edición presentamos “Dejando Huella” y los del Club de Excelencia en la Gestión a las Buenas Prácticas en su III edición presentamos “Formación TV, plataforma de vídeos bajo demanda (VOD) de Adif”.

5.6.7. Igualdad

Adif-AV ha mostrado siempre su interés y compromiso en la participación y realización de acciones a favor de la no discriminación entre mujeres y hombres en el empleo, como principio esencial de la política de recursos humanos.

De esta forma, el I Convenio colectivo de Adif, vigente en Adif Alta Velocidad, desde su origen, en base al acuerdo de garantías por la segregación de Adif conforme al RD 15/2013, supuso un hito determinante en esta materia al recoger en el mismo temas tan importantes como la conciliación, medidas de selección y formación, creación de la Comisión Mixta para la Igualdad de Oportunidades y no Discriminación, medidas contra la violencia de género, elaboración de diagnósticos de situación en igualdad y negociación y la aprobación del primer Plan de Igualdad de la Empresa.

El II Convenio Colectivo de Adif y Adif Alta Velocidad ha continuado avanzando en estas materias, creando mesas técnicas de desarrollo en temas como normativa, jornada y horarios y conciliación, así como asuntos tales como fijación de la jornada anual en 1642 horas en cómputo de ocho horas diarias, incremento de las prestaciones por defunción y ayudas por hijos con discapacidad, excedencia por cuidado de personas dependientes, nuevo régimen de licencias hasta el 2º grado de consanguinidad o afinidad, permisos no retribuidos de hasta un mes por fallecimiento de determinados familiares, licencia no retribuida por reproducción asistida, teletrabajo, nuevo régimen de horarios, incorporación al cuerpo del convenio colectivo del nuevo plan de igualdad cuando sea acordado, entre otras muchas medidas.

El I Plan de Igualdad de Adif Alta Velocidad fue aprobado con la unanimidad de la empresa y de todos los sindicatos representados en la Comisión de Política Social e Igualdad de Adif Alta Velocidad y posteriormente ratificado también con la unanimidad de la Comisión Negociadora del II Convenio Colectivo e incorporado al mismo en el BOE de 9 de noviembre de 2019. En el mismo se recogen múltiples acciones a desarrollar conforme a sus distintos objetivos específicos: acceso al empleo, igualdad, condiciones de trabajo y carrera profesional, formación, información y sensibilización, tiempo de trabajo y conciliación, retribuciones y violencia de género.

MEDIDAS DE CONCILIACIÓN

Adif-AV clasifica la normativa laboral aplicable al personal de convenio colectivo en materia de conciliación de la vida laboral, familiar y personal en seis grupos:

Generales

- **Parejas de hecho**: los derechos reconocidos a las parejas de hecho lo son con independencia de su orientación sexual.
- **Flexibilidad horaria**: Nuevo régimen de flexibilidad de jornada y establecimiento de hora límite de salida en las 18:00 en muchas de las dependencias de la empresa.
- **Reducción de jornada**: Establecimiento de un nuevo régimen de reducción de jornada acordado con la representación de personal de acuerdo con lo establecido en los PGE 2018, consistente en una reducción de 10 días menos de jornada en 2019 y 2020 en las condiciones pactadas.
- **Jornada a tiempo parcial.**
- **Permisos retribuidos**: por matrimonio (quince días laborables), fallecimiento de familiares (de 2 a 6 días), cumplimiento de un deber inexcusable de carácter público y personal, traslado del domicilio habitual, asuntos propios sin justificar (tres días por año laboral). Tras la firma del II Convenio Colectivo, se amplían hasta el segundo grado de consanguinidad o afinidad.
- **Permisos no retribuidos**: entre seis y noventa días por cada año natural.
- **Vacaciones**: treinta y cinco días naturales más fiestas.
- **Excedencia voluntaria**: entre cuatro meses y cinco años.
- **Movilidad geográfica:** por reunión con cónyuge o pareja de hecho y temporal por causas médicas o motivos sociofamiliares.

Específicas

- **Protección a la maternidad**: permisos retribuidos; cambio de puesto de trabajo cuando el desempeño laboral influya negativamente en la salud de la madre o el hijo/a; suspensión temporal del contrato de trabajo en embarazos de riesgo; protección frente al despido.
- **Nacimiento de hijos/as, adopción-acogimiento**: reducciones de jornada; permisos durante hospitalización y tratamiento continuado; ausencias o reducciones por nacimientos prematuros; permiso retribuido de 2-3 días por nacimiento de hijos/as; ampliación del permiso de paternidad, permisos de lactancia; excedencias voluntarias; movilidad geográfica; protección frente al despido.

Atención a familiares

- **Permisos de tutela de mayores incapacitados.**
- **Reducciones de jornada** por guarda legal o cuidados de un familiar.
- **Permisos retribuidos**: por enfermedad grave o intervención quirúrgica sin hospitalización. Y ampliación de los no retribuidos por fallecimiento de algunos familiares.
- **Excedencias para atender al cuidado de un familiar** hasta el segundo grado de consanguinidad o afinidad.

Protección contra la violencia de género

- **Reducciones de jornada**, excedencias, movilidad geográfica, excedencia, faltas de asistencia justificadas permitidas.

Facilidades para la formación

- **Preferencia para elegir turnos** de trabajo.
- **Permisos retribuidos** para presentación a exámenes para obtener un título profesional.
- **Formación profesional** facilitada por Adif-AV.

En cuanto a la conciliación laboral, el Plan de Igualdad establece las iniciativas promovidas y ofrecidas en materia de conciliación laboral y personal a los empleados de Adif-AV. Todas las

medidas de conciliación existentes en Adif-AV se encuentran recogidas en su normativa laboral y su contenido puede ser consultado por todos los trabajadores dentro del Portal Inicia.

INICIATIVAS A FAVOR DE LA IGUALDAD DE GÉNERO

En 2019 Adif-AV ha participado en diferentes iniciativas a favor de la mujer y la igualdad de género:

- **Proyecto "Mujeres e Ingeniería"**: Adif-AV ha iniciado los trámites para participar y patrocinar el proyecto Mujer e Ingeniería", impulsado por la Real Academia de Ingeniería (RAI). El proyecto persigue contribuir a solucionar el problema de la escasez preocupante de mujeres en el ámbito de las ciencias y la tecnología y en profesiones MINT (matemáticas, ingeniería, ciencias de la naturaleza, tecnología), con una brecha de género que lleva a desaprovechar el potencial creativo y el talento que necesitan las empresas y la sociedad en general.
- Campaña **"Paredes que Hablan"**: esta campaña impulsada por la Fundación Mujeres campaña pretende la sensibilización y concienciación sobre la realidad de los hijos e hijas de víctimas mortales de violencia de género, a través del relato de las familias que se ocupan de los y las menores víctimas. Adif-AV ha expuesto en diferentes estaciones cuatro paneles con tecnología de conducción ósea para que la grabación del relato pueda ser escuchada apoyando el oído en ellos.

Además, la presidenta de Adif y Adif-AV Isabel Pardo de Vera, ha participado en 2019 en algunos actos para contribuir al fomento de la igualdad de género en la sociedad:

- Acto en el IES Gerardo Diego de Pozuelo de Alarcón para el Fomento de las vocaciones científicas y tecnológicas.
- Foro de Innovación en STEM & Retail: se trataron temas como el déficit de talento en STEM, los sectores más demandantes, el estado actual y los retos más urgentes a los que se enfrenta el sector.
- Mesa redonda en la iniciativa Women NOW (Museo Reina Sofía) con el título: Mujer & Trabajo: ¿todavía un mundo para hombres?

Por último, en cuanto a otras acciones a favor de la igualdad de género, cabe destacar que Adif-AV ha participado en 2019 en el cuestionario "El empleo de la mujer en las compañías ferroviarias europeas", impulsado por la Comunidad Europea de Empresas de Ferrocarriles e Infraestructuras (CER) y por la Federación Europea de Trabajadores del Transporte (ETF). Con ello se busca compararse con el resto de empresas del sector en materia de igualdad, impulsando así la mejora continua.

Adif-AV ha elaborado un **protocolo de actuación ante las posibles situaciones de acoso sexual, acoso por razón de sexo y acoso moral,** con el acuerdo de todos los sindicatos**.** Igualmente existe un **protocolo de actuación frente al acoso laboral.** Ambos están en revisión.

Por otro lado, además de impulsar la igualdad de género, Adif-AV está en contra de cualquier tipo de discriminación que pueda ocurrir en el desempeño de su actividad. En el Código Ético y de Conducta se establece que ningún empleado podrá ejercer ni permitir un trato degradante frente a cualquier otro, con independencia del puesto que desempeñe, quedando totalmente prohibida cualquier actuación que implique un menosprecio y/o acoso por razones sexuales, religión, etnia, raza, nación, enfermedad, discapacidad o cualquier otra circunstancia personal, familiar o social.

5.7. Orientación al cliente

Adif-AV trabaja diariamente para satisfacer las necesidades de servicio y para mantener relaciones de colaboración con sus clientes. Además de los usuarios del sistema ferroviario, entre sus clientes externos cuenta con operadores ferroviarios, clientes de empresas y comerciantes y gobiernos de otros países.

El fomento de la accesibilidad y de la atención a las personas con discapacidad se antoja como uno de los impactos sociales positivos en los que Adif-AV tiene una mayor implicación, buscando siempre que las infraestructuras gestionadas sean lo más accesibles posible para todos sus clientes.

5.7.1. Satisfacción de clientes

Adif-AV dispone de diferentes vías mediante las cuales mantiene una comunicación continua y actualizada con sus usuarios y otros clientes externos. El canal más utilizado es su página web corporativa, en la que pone a disposición de todos los grupos de interés toda la información actualizada referente a su actividad. Adicionalmente, y como canales más directos de contacto, existen Oficinas de Atención al Cliente, el correo electrónico y el teléfono.

Según el tipo de clientes del que se trate, Adif-AV sondea su opinión de diferentes maneras y establece mecanismos que permitan mejorar el servicio:

Viajeros de estaciones

En 2019 se presentó el resultado del **estudio de Calidad Percibida** por los usuarios de las Estaciones de Viajeros. Este estudio ha arrojado una calidad percibida de las estaciones de 7,76 sobre 10.

En base a estos datos, Adif-AV lleva a cabo un proceso continuo de mejora de las estaciones en diferentes aspectos para poder ofrecer al viajero un mejor servicio. De esta forma se trabaja para mejorar la accesibilidad de las estaciones, en ampliar la sala de espera y embarque, en mejorar los accesos o pasos subterráneos.

Descripción indicadores		Unidades	2016	2017	2018	2019
INFORMACIÓN DESEMPEÑO EN LA SOCIEDAD Y RESPONSABILIDAD DE PRODUCTO	Calidad percibida en estaciones*	puntos/10	7,61	7,55	7,00	7,76
	Calidad percibida en transporte de mercancías	puntos/10	5,6	7,3	7,3	ND

**Encuestas de satisfacción a clientes en Estaciones Viajeros: En 2019 se presentó el resultado del estudio de Calidad Percibida por los usuarios de las estaciones de viajeros. En él, se recogen los resultados de una investigación llevada a cabo.*

Operadores ferroviarios

- **Contacto periódico**: Adif-AV busca conocer de primera mano sus opiniones y expectativas e identificar así oportunidades de mejora que favorezcan el desarrollo del negocio.
- **Estudios bienales de satisfacción**: sobre los servicios prestados.

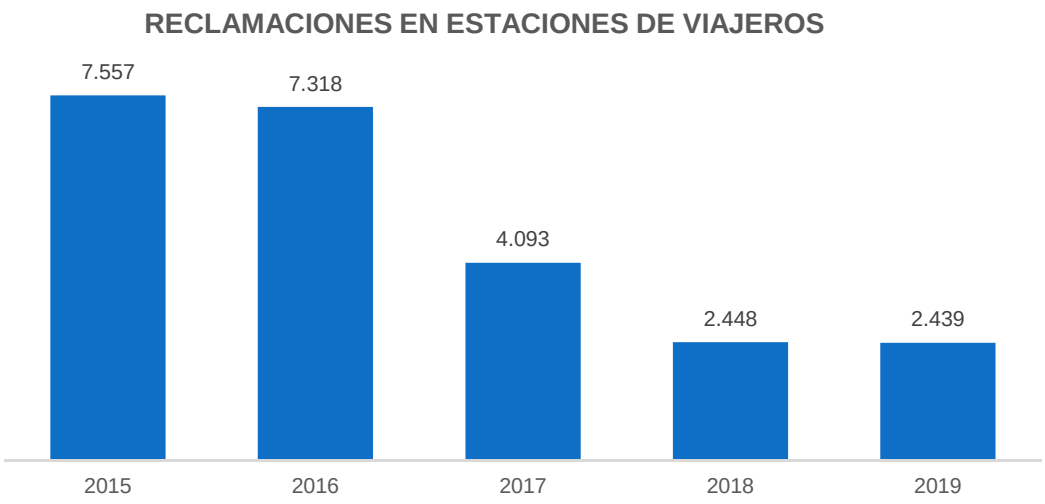
Comerciantes

- **Encuestas de satisfacción:** en el año 2019 no se realizaron al ser bianuales.
- **Gestión y dinamización de los perfiles de tiendas de la estación** en las redes sociales (Facebook, Instagram, Twitter) donde los comerciantes colaboran con contenidos promocionales y los usuarios finales participan en los mismos e interactúan con las marcas.
- **Premio anual al mejor establecimiento** con marca de estación o Vialia.

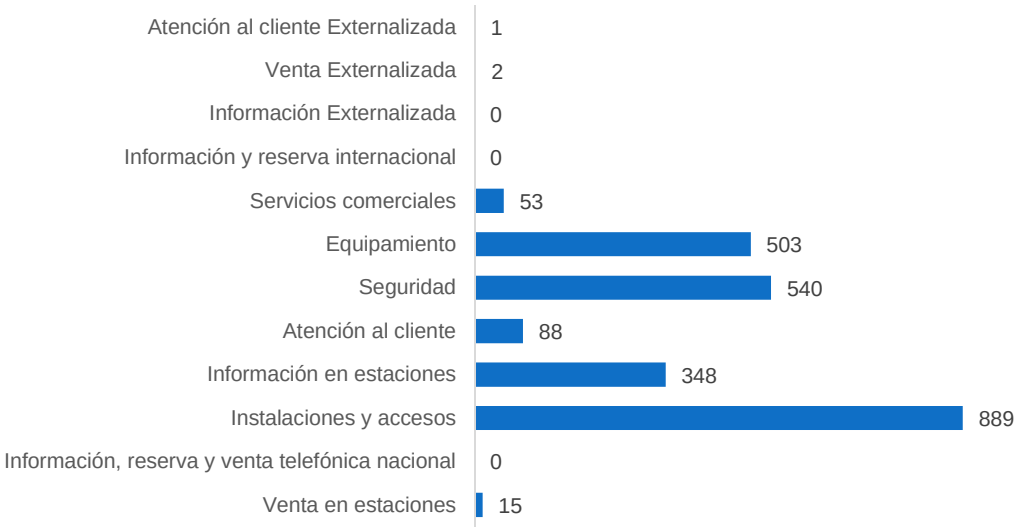
Adif-AV dispone de un servicio de reclamaciones y sugerencias que facilita la comunicación con los clientes para conocer sus expectativas y detectar áreas de mejora en la gestión y su correcto tratamiento. Para la gestión de todos los expedientes se utiliza una aplicación informática denominada RECLAMA. Las respuestas facilitadas a los usuarios se realizan mediante escrito a su dirección postal o a través de correo electrónico. Adicionalmente, en las propias estaciones los ciudadanos disponen de libros de reclamaciones donde pueden expresar sus quejas.

Las reclamaciones, quejas y sugerencias, derivadas de posibles incumplimientos de requisitos legales o de otro tipo, incidencias o desviaciones, facilitan a Adif-AV la comunicación con los clientes para conocer sus expectativas y detectar áreas de mejora en nuestra gestión de las estaciones. Estas pueden ser interpuestas en las Oficinas de Atención al Viajero de las propias estaciones o bien, se pueden recibir en algunos casos por correo electrónico

En 2019 se han resuelto 2.439 reclamaciones correspondientes a estaciones de Adif y Adif-AV y se recibieron 158 sugerencias y 36 felicitaciones. Esta información permite a Adif-AV identificar posibles aspectos de mejora para lograr un mayor grado de satisfacción de los clientes.

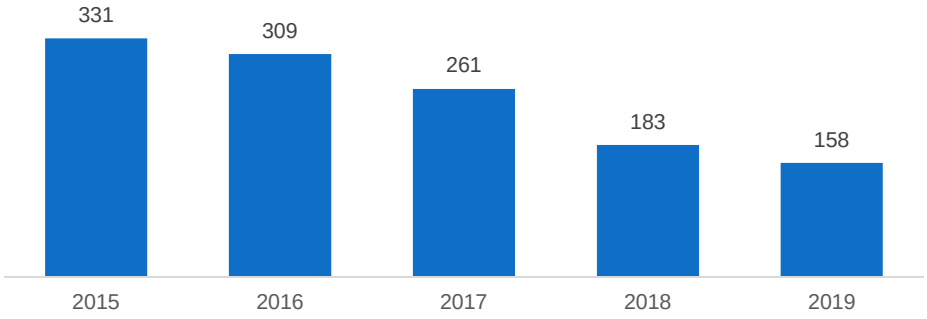


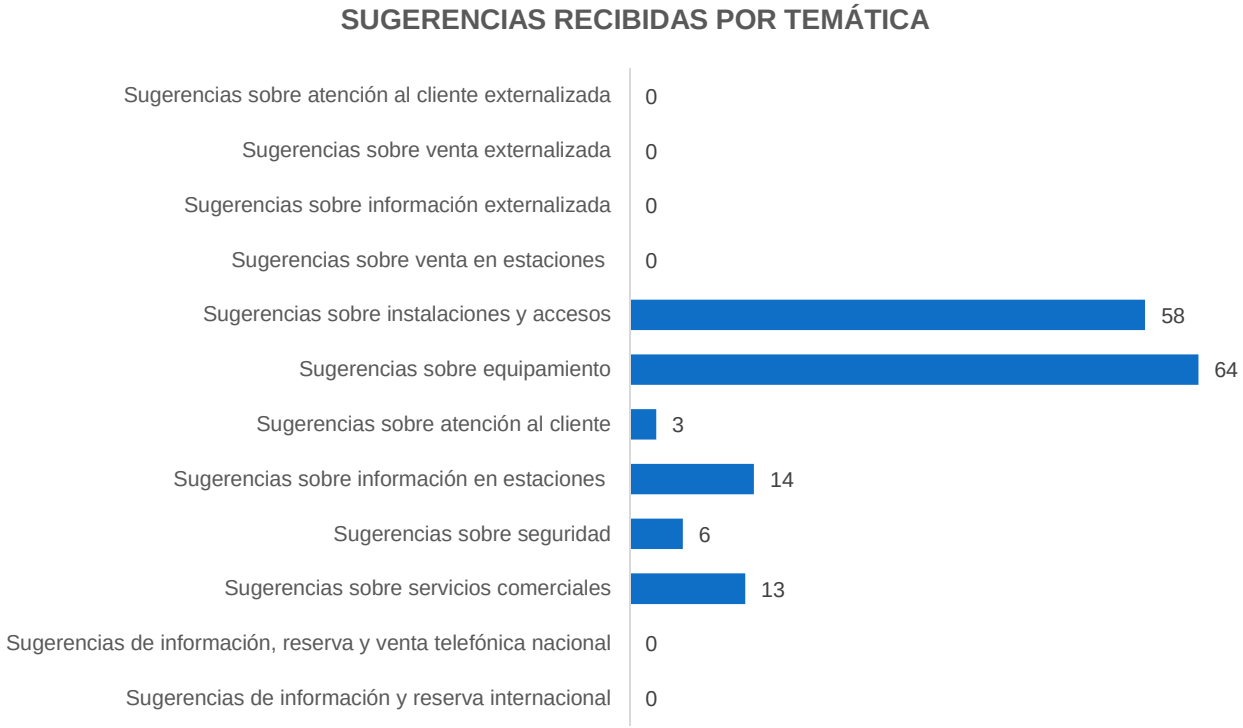
RECLAMACIONES RECIBIDAS POR TEMÁTICA



En 2019 se ha producido un **descenso del 0,37% de reclamaciones** respecto al año anterior, siendo las reclamaciones sobre instalaciones y accesos las más numerosas.

SUGERENCIAS RECIBIDAS EN ESTACIONES DE VIAJEROS





El total de **sugerencias** recibidas en las estaciones de titularidad de Adif y Adif-AV en 2019 **ha disminuido un 15,8%** respecto al año anterior, siendo los equipamientos y las instalaciones y accesos las categorías que más sugerencias han recibido.

5.7.2. Accesibilidad

Dentro del Objetivo Estratégico de cohesión social del PT2030 se sitúan también todas las mejoras realizadas en materia de accesibilidad de las estaciones, siendo esta cuestión, la accesibilidad, un reto social de máxima relevancia para Adif-AV. Por ello, se trata de mejorar progresivamente las condiciones de accesibilidad de las estaciones que gestionamos, eliminando de esta manera las dificultades que puedan suponer una discriminación en el acceso al transporte ferroviario.

En esta línea, Adif/Adif-AV y Renfe-Operadora están trabajando conjuntamente en la elaboración de un Plan Director de Accesibilidad del Sistema Ferroviario (Plan Accede 360), que tendrá como objetivo desarrollar un modelo a corto, medio y largo plazo (2019-2028) que defina el marco para llevar a cabo las actuaciones de mejora de la accesibilidad, desde un planteamiento global (todo el ciclo de viaje) e integrado (infraestructura-trenes), con la finalidad última de garantizar un transporte basado en criterios de igualdad, dignidad, máxima autonomía, comodidad y seguridad, que es accesible y no representa barreras para las personas con discapacidad.

Se trata por lo tanto de una herramienta que puede ser complementada con los planes de acción anuales que defina cada entidad, de forma que sea posible una concreción mayor de las actuaciones que se tiene previsto desarrollar en este marco.

Para ello, en 2018 se creó un grupo de trabajo conjunto Adif/Adif AV-Renfe Operadora, integrado por profesionales de ambas entidades, con el objetivo de disponer de un documento en el ejercicio 2020. Como punto de partida se ha tomado el Plan Integral de Accesibilidad 2019-2023 de RENFE y las acciones planificadas por Adif/Adif AV para los próximos años.

El Plan consta de tres fases:

- Fase 1. – Legal: desarrollo en estaciones de más de 750 viajeros por año o capitales de provincia y en sus sistemas estación-tren (llegada a la estación, tránsito, acceso-estancia-descenso del tren, tránsito, salida de la estación.
- Fase 2 – Despliegue: desarrollo progresivo en estaciones de menos de 750 viajeros por año. Se realizará en función de los recursos disponibles.
- Fase 3 – Continuidad y profundización: ciclo completo del viaje con acciones dirigidas a informar y sensibilizar a la población (canales de comunicación e información previas y posteriores al viaje).

El Plan Accede 360 proporcionará por primera vez a Adif/Adif AV de una herramienta de planificación y actuación para dar cobertura, en colaboración con Renfe, a las tres principales necesidades que se demandan:

- ✓ El derecho de las personas con cualquier tipo de discapacidad a poder usar un transporte público como es el Ferrocarril para desplazarse.
- ✓ La demanda social creciente tanto a nivel de concienciación social en el país como las directrices a nivel internacional (UE/ONU-ODS).
- ✓ El deber de cumplimiento de la normativa de aplicación vigente en los plazos establecidos

Además, se ha continuado colaborando con organizaciones representativas del sector de la discapacidad como por ejemplo la Confederación Estatal de Personas Sordas (CNSE) o el Comité Español de Representantes de Personas con Discapacidad (CERMI), siendo fundamentales estas colaboraciones para mejorar la atención de las necesidades.

En 2019 el Plan Director se encuentra en la fase final de redacción conjunta entre Adif/Adif AV y Renfe. Para su validación es necesario dotar al Plan de una cuantía económica que permita su posterior desarrollo e implementación mediante planes de acción anuales.

Adif-AV dispone de un servicio dirigido a personas con discapacidad auditiva llamado DIALOGA, que permite facilitar la comunicación y el acceso a la información de servicio de las estaciones. DIALOGA consiste principalmente en un servicio de video interpretación en lengua de signos 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-AV se pueden consultar las estaciones de Adif adaptadas en sus servicios e instalaciones a las necesidades de las personas sordas y con discapacidad auditiva.

www.adifaltavelocidad.es

En 2019 el **servicio DIALOGA se ha prestado en 20 estaciones**: Alicante (AV), A Coruña (Multioperador), Albacete Los Llanos (AV), Barcelona Sants (AV), Ciudad Real (AV), Córdoba (AV), Cuenca Fernando Zóbel (AV), Gijón (Multioperador), Girona (AV), León (AV), Madrid Chamartín (AV), Madrid Puerta de Atocha (AV), Málaga María Zambrano (AV), Ourense (AV), Oviedo (Multioperador), Santiago de Compostela (AV), Sevilla Santa Justa (AV), Valencia Joaquín Sorolla (AV), Valladolid Campo Grande (AV) y Vigo Guixar (Multioperador).

Adif-AV es plenamente consciente de que aún queda mucho por hacer en el campo de la accesibilidad. Actualmente, de las 1.495 estaciones de viajeros con que cuenta la red, titularidad del administrador de infraestructuras ferroviarias, concretamente 841 estaciones gestionadas por Adif/Adif-AV son accesibles (datos agregados), y dan servicio 865,9 millones de viajeros/año; y permiten que en torno al 85,07% de los viajeros que transitan por toda la red lo hagan de forma autónoma. En las 654 estaciones restantes que no son accesibles a día de hoy, se está trabajando en 113 de ellas (incluyen 4 estaciones de Alta Velocidad: Alicante, Loja, Murcia y San Sebastián, afectadas por obras), de forma que cuando finalicen estas actuaciones en marcha, 954 estaciones estarán adaptadas, lo que supondrá que en torno al 93 % de los viajeros que transitan por las 1.495 estaciones lo harán de forma autónoma.

En 2019 se ha acometido una **inversión para la redacción y ejecución de obras** por un importe de 25,87 M€ (con IVA) de los que **12,7 M€ (con IVA) corresponden a actuaciones relacionadas con la accesibilidad**.

Descripción indicadores		Unidades	2016	2017	2018	2019
INFORMACIÓN DESEMPEÑO EN LA SOCIEDAD Y RESPONSABILIDAD DE PRODUCTO	Accesibilidad en estaciones*	% de viajeros que acceden a estaciones con itinerarios accesibles gestionadas por Adif / Adif-AV*	80,08	81,21	83,19	85,07

**(indicador integrado de Adif y Adif-AV) Accesibilidad universal para personas con discapacidad*

5.8. Compromiso con las comunidades

Adif-AV 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, así como su seguridad, el impacto de dichas infraestructuras en el desarrollo económico y la cohesión social, entre otros muchos impactos tienen efectos sobre la calidad de vida de los ciudadanos, en línea con el propósito de “mejorar la vida de la gente”.

Por ello, es importante tener en cuenta los diferentes impactos que se generan en los ciudadanos y la estrategia para tratar éstos 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.

5.8.1. Programa Estación Abierta

El Programa Estación Abierta es un programa trasversal que catalizará gran parte de la acción social de Adif-AV, siendo el principal instrumento para materializar la colaboración con el tercer sector. De esta forma, se pone a su disposición, de forma gratuita, una plataforma excelente (cada año más de 150 millones de personas pasan por las estaciones de Adif/Adif-AV) para realizar actividades que les ayuden a sus objetivos, a la vez que las estaciones aumentan su valor para los ciudadanos al proporcionarles contenidos culturales, sociales o ambientales.

El Programa Estación Abierta contribuye, a través de sus actividades, al cumplimiento de los objetivos de Acción Social de Adif-AV y a los **Objetivos de Desarrollo Sostenible**.

El trabajo de colaboración con las organizaciones sin ánimo de lucro está regulado por un procedimiento interno de trabajo ("Procedimiento General de Cesión de Espacio en Estaciones"). Este procedimiento permite asegurar la homogeneidad en las respuestas a las peticiones de espacio, con criterios explícitos y compartidos, independientemente del canal de entrada de las mismas. También hace más ágil y transparente el proceso de atención y respuesta a las organizaciones del tercer sector.

En el marco del Plan Transforma 2030 y ubicado dentro del pilar estratégico de Sostenibilidad, Adif-AV se ha fijado como objetivo **contribuir a la cohesión social**. Este objetivo se formula de la siguiente forma: "Facilitar un **servicio público accesible** y contribuir a la **mejora de las comunidades locales** y de **los colectivos vulnerables**".

COHESIÓN SOCIAL

Por otro lado, y de manera estratégica, en las acciones del Programa Estación Abierta prevalecen como destinatarios los colectivos definidos como prioritarios. El PT2030 incluye en el Objetivo Estratégico "Cohesión Social" dos indicadores estratégicos del Programa Estación Abierta:

Educación cultura y valores: número de personas impactadas (beneficiadas y participantes) por campañas de educación cultura y valores.

Campañas solidarias: retorno económico directo obtenido con las campañas de captación de fondos y socios. En 2019, este retorno ha sido de 146.351 euros, disminuyendo frente a los 379.124 euros del año anterior.

En 2019 las actividades realizadas han aumentado un 18% respecto a las del ejercido anterior, con 486* actividades, en 78* estaciones distintas y con una audiencia estimada de 2,22* millones de personas (*datos agregados Adif/Adif-AV). Sigue la misma tendencia al alza el número de entidades que han llevado a cabo alguna actividad en las estaciones. En 2019, Adif-AV colaboró con 106 organizaciones (asociaciones, fundaciones, ayuntamientos, agencias públicas o ministerios), en este caso el incremento es de un 1% respecto a las 105 entidades con las que se colaboró en 2018. La aportación indirecta de Adif-AV al Programa Estación Abierta, medida como lucro cesante, supuso en 2019, un 65% más que en el ejercicio anterior, con 958.548 € debido al incremento de la duración de las actividades en las estaciones.

En 2019 **ha aumentado el número de actividades y de entidades** con las que Adif-AV ha colaborado

El Programa Estación Abierta Adif-AV cuenta con tres ejes de actuación donde se aúnan las actividades que se llevan a cabo y que se pueden disfrutar en distintas estaciones de la red ferroviaria:

- **Apertura de la estación al entorno**, en el que se encuadran acciones de información y diálogo con los ciudadanos
- **Campañas de sensibilización en valores**
- **Cultura**, destacando manifestaciones artísticas a cargo de artistas noveles, conciertos, exposiciones, etc.

Todas las entidades a las que Adif-AV les cede espacio en el marco de este programa deben cumplimentar un formulario de evaluación de acciones del que se desprenden dos indicadores, la valoración media del resultado de la actividad en su conjunto y la valoración media de la colaboración prestada por estaciones.

En 2019 las **ONG´s** evaluaron su satisfacción con la actividad en el marco de este programa con un 9,3 y la colaboración de Adif-AV en un 8,8

Las evaluaciones de 2019 reflejan unos resultados muy similares a los de ejercicios anteriores. La calificación otorgada a la colaboración prestada por las estaciones continúa siendo alta, habiendo alcanzado un 9,3 y la valoración del resultado de la actividad en su conjunto obtiene una muy satisfactoria nota de 8,8. En el ejercicio 2019 se ha continuado realizando un gran esfuerzo por conseguir que un alto porcentaje de las organizaciones cumplimenten este formulario. Concretamente, lo han completado el 55% de las entidades con las que se ha colaborado.

Algunas entidades han reportado voluntariamente el retorno directo que supusieron sus actividades en el marco del Programa Estación Abierta. El retorno económico reportado por las entidades participantes asciende a 19.871,25€ (2.547,25€ más que en 2018). Una tendencia distinta se mantiene con las captaciones de socios, en 2019 se han conseguido 1.054 socios (1.961 menos que en 2018).

Descripción indicadores		Unidades	2017	2018	2019
INFORMACIÓN DESEMPEÑO EN LA SOCIEDAD Y	Colaboración con ONG's y otras entidades no lucrativas	M personas impactadas	1,81	2,00	2,22

RESPONSABILIDAD DE PRODUCTO*	(Educación, cultura y valores) *(Integrado ADIF – ADIF AV).*				
	Colaboración con ONG's y otras entidades no lucrativas (Campañas solidarias) *(Integrado ADIF – ADIF AV).*	M euros	299,93	379,12	146,35
	Contratos de Patrocinio firmados con asociaciones sin ánimo de lucro	Nº	-	2	2
	Pertenencia a asociaciones de ámbito nacional (RC)	Nº	3	3	3

**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.*

5.8.2. Patrimonio y Urbanismo

Adif y Adif-AV gestionan el patrimonio inmobiliario de su titularidad con el fin último de que tengan un impacto positivo en las comunidades en las que se encuentran, generando un valor compartido que repercuta en un beneficio para toda la sociedad. De esta forma, contribuyen al desarrollo sostenible del sistema ferroviario y a su integración urbanístico-ferroviaria en las ciudades, en línea con las políticas marcadas por las instituciones competentes. En 2019 se ha continuado con el Proyecto Madrid Nuevo Norte:

MADRID NUEVO NORTE

En desarrollo de la Cláusula Duodécima del Contrato de Modificación del 28 de diciembre de 2018, el 8 de marzo de 2019 se constituyó la Comisión de Seguimiento y se acordó la creación de cuatro Comités Técnicos que se han reunido con carácter mensual.

El 22 de abril de 2019, se suscribió entre el Ayuntamiento de Madrid, Adif, Adif-Alta Velocidad, la EMT y DCN el *Protocolo General de Actuación para la Ejecución de las Actuaciones Singulares Identificadas en la Modificación del Plan General de Ordenación Urbana de Madrid Relativa a los Ámbitos APE 05.27 Colonia Campamento y APR 08.03 Prolongación de La Castellana con el fin de Garantizar la Correcta Viabilidad Técnica del Funcionamiento de la Ordenación de la Operación Urbanística Denominada "Madrid Nuevo Norte".*

El 29 de julio de 2019, se aprobó provisionalmente por el Pleno del Ayuntamiento de Madrid la *modificación del Plan General de Ordenación Urbana de Madrid de 1997 para el APR 08.03 "Prolongación de la Castellana" y el APE 05.27 "Colonia Campamento", para la definición de las determinaciones y parámetros de ordenación de la operación urbanística "Madrid Nuevo Norte", con la creación de un Área de Planeamiento Remitido 05.10 "Estación Chamartín" y tres Áreas de Planeamiento Específico denominadas APE 08.20 "Malmea-San Roque-Tres Olivos", APE 08.21 "Las Tablas- Oeste" v APE 05.31 "Centro de Negocios Chamartín".*

Adicionalmente, la Entidad ha continuado desarrollando su actividad habitual de gestión patrimonial, destacando las siguientes actividades:

- **Acuerdos con otras administraciones y organismos:** Se ha colaborado con otras direcciones, en la negociación de convenios en las ciudades de: A Coruña (Futura Estación Intermodal), Lugo (futura Estación Intermodal), Vigo (accesos a Vialia y túneles urbanos), Barcelona, (Nueva ordenación urbana del entorno de la estación de Barcelona-Sants). A Coruña (Futura Estación Intermodal), Lugo (futura Estación Intermodal), Vigo (accesos a Vialia y túneles urbanos), Barcelona, (Nueva ordenación urbana del entorno de la estación de Barcelona-Sants).

- **Informes Planeamiento Urbanístico:** Se han emitido numerosos informes urbanísticos, sugerencias y/o alegaciones a distintos instrumentos de planeamiento, entre los que destacan: Barcelona (Aprobación Inicial MPGM Sector Prim), Logroño (Aprobación Definitiva de la Modificación del PERI Ferrocarril), Lleida (Aprobación Provisional del POUM) y Valladolid (2ª Información Pública de la Revisión del PGOU) Barcelona, (PMU Les Glories). Bilbao (Revisión PGOU). Camargo (PGOU). Irún (Mod nº1 PGOU). Vilafant (POUM).

- **Inventario:** El programa anual de incorporación al Inventario de Bienes Inmuebles de los terrenos correspondientes a líneas de Alta Velocidad en servicio ha conllevado la incorporación de 65 Unidades de Inventario, 15.468 fincas con 45.041 documentos asociados correspondientes a 16,7 millones de m².

- **Informes Patrimoniales y Urbanísticos:** Se han emitido 66 Informes Patrimoniales-Urbanísticos a solicitud de otras Direcciones, correspondiendo 24 de ellos a actuaciones de Alta Velocidad. Igualmente se han emitido diversos Informes a Proyectos y Estudios Informativos de actuaciones de Alta Velocidad.

- **Propuestas de Declaración de Innecesariedad y Acuerdo de Desafectación:** Se han llevado a cabo expedientes de desafectación sobre 364.705,79 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). Expedientes de reducción de la línea límite de edificación y de la zona de dominio público: Se han incoado 3 expedientes de RLLE en zona urbana y se ha resuelto 1 expediente de reducción de zona de dominio público.

5.8.3. Grupo Societario

Respecto a la gestión del Grupo Societario indicar que Adif – AV tiene participación en 20 entidades (sociedades, consorcios, fundaciones, agrupaciones de interés económico y asociaciones).

Las entidades y empresas en las que Adif – AV tiene participación son las siguientes:

Sociedades de Consultoría y Negocio	Ineco, S.M.E, M.P., S.A. [Adif AV (20,68%)]	
Sociedades de Colaboración Público-Privada	Vía e Instalaciones	Albali Señalizaciones, S.A. [Adif AV (10%)]
		Energía Olmedo – Ourense, S.A. Fase I [Adif AV (10%)]
		Vía Olmedo – Pedralba, S.A. [Adif AV (10%)]
Otras	Internacional	Hit Rail, B.V. [Adif AV (4,35%)]

Integración	Alta Velocidad Alicante Nodo del Transporte, S.A. [Adif AV (30%)]
	Almería Alta Velocidad, S.A. en liquidación [Adif AV (40%)]
	Barcelona Sagrera Alta Velocitat, S.A. [Adif AV (30%)]
	Cartagena Alta Velocidad, S.A. [Adif AV (40%)]
	Gijón al Norte, S.A. [Adif AV (30%)]
	León Alta Velocidad, S.A. (en liquidación) [Adif AV (37,50%)]
	Logroño Integración del Ferrocarril, S.A.[Adif AV (30%)]
	Murcia alta Velocidad, S.A. [Adif AV (40%)]
	Palencia Alta Velocidad, S.A. [Adif AV (40%)]
	Valencia Parque Central, S.A. [Adif AV (30%)]
	Valladolid Alta Velocidad, S.A. [Adif AV (30%)]
	Alta Velocidad Vitoria – Gasteizko Abiadura H., S.A. [Adif AV (40%)]
	Zaragoza Alta Velocidad, S.A. [Adif AV (30%)]
Fundaciones	Fundación de los Ferrocarriles Españoles [Adif AV (25%)]
Asociaciones	Asociación ERESS

Adif – Alta Velocidad tiene encomendada a Adif la gestión de su grupo societario. En relación con esta encomienda, en el año 2018, Adif puso en marcha el "Plan de Posicionamiento del Grupo Societario", con la intención de establecer el papel que desarrolla Adif – AV en estas entidades en las que participa y valorar la importancia y la necesidad de que seguir formando parte de las mismas, analizando las ventajas competitivas, económicas, jurídicas, operativas, sociales, de sostenibilidad y medioambientales que puedan derivarse de ello.

Este plan está en línea con los siguientes ODS:

En el marco de este Plan, se desarrollan distintos proyectos:

- Reducción y Racionalización del Grupo Societario, en línea con el acuerdo del Consejo de Ministros de 16 de marzo de 2012 por el que se aprobaba el Plan de reestructuración y racionalización del sector público empresarial y fundacional estatal.
- Definición del Modelo del Grupo Filial de Adif – Alta Velocidad.
- Mejora del impacto de la participación de Adif – Alta Velocidad en las diferentes entidades (fundaciones, asociaciones, sociedades de propósito específico y sociedades de integración).
- Desarrollo de un nuevo marco normativo interno para la mejora de la Gestión del Grupo Societario.

La actividad realizada en el ámbito de la **gestión del Grupo Societario** ha sido la siguiente:

- El seguimiento y control de las diferentes entidades, de sus programas operativos y de las cuentas anuales, así como los informes de gestión.
- La supervisión de los acuerdos adoptados en los órganos de gobierno de estas entidades velando para que dichos acuerdos estén en línea con la estrategia de Adif – Alta Velocidad.
- La supervisión de la viabilidad técnica y económica de las diferentes entidades, así como de sus propuestas de actuación.

Y, en especial, destaca, la continuación del desarrollo del Plan de Posicionamiento, y, en particular, el proyecto de "Definición del Modelo del Grupo Filial" para el que se están manteniendo reuniones con todas las áreas de la empresa con el fin de captar todos los puntos de vista que servirán de base para la futura definición del Grupo Societario de Adif – Alta Velocidad.

Durante los próximos años se pretende continuar el desarrollo del Plan de Posicionamiento con los proyectos que de él deriven y, en los próximos meses está previsto que Adif – Alta Velocidad adquiera el 12,5% de Emfesa.

5.8.4. Sociedades de Integración

En relación con las Sociedades de Integración indicar que Adif AV participa en 13 Sociedades de Integración del Ferrocarril en las siguientes ciudades (Alicante, Almería, Barcelona, Cartagena, Gijón, León, Logroño, Murcia, Palencia, Valencia, Valladolid, Vitoria y Zaragoza).

Estas Sociedades traen causa de convenios suscritos desde 2002 entre el Ministerio de Fomento y sus E.P.E. y las administraciones autonómicas y locales, con el fin de conseguir una mejor integración del ferrocarril en los ámbitos urbanos.

Dichos convenios recogen el conjunto de las actuaciones ferroviarias y urbanísticas necesarias, detallando sus costes y modo de financiación, así como las competencias y obligaciones de los firmantes y de la Sociedad, teniendo esta última como misión gestionar el desarrollo urbanístico y ejecutar las obras de infraestructura y urbanización correspondientes a los terrenos liberados en los distintos ámbitos de actuación de la ciudad.

Además, la Sociedad es la encargada de definir la programación y el balance económico de la operación, teniendo en cuenta que, todos los recursos económicos que se obtengan como consecuencia del desarrollo urbanístico de los suelos transmitidos por los socios y/o titulares privados del suelo se aplicarán, en primer lugar, al pago de las obras ferroviarias recogidas en el convenio.

La actividad realizada en el ámbito de las **Sociedades de Integración** deriva de las decisiones que se tuvieron que adoptar como consecuencia de los desequilibrios que se produjeron en las mismas debido a las dificultades económicas y financieras que sufrió España a partir de 2011. Por ello, en el marco de las Sociedades de Integración ha sido necesario reforzar un trabajo encaminado a garantizar el desarrollo de las actuaciones comprometidas en convenios, fundamentalmente dirigido a:

- Viabilizar las Sociedades de Integración revisando los planes de integración definidos a origen, impulsando cada uno de los hitos que conforman el proyecto global para replantear, modificar o extinguir los Convenios, planteando nuevas soluciones de integración, o adecuando el modelo de integración a la situación actual.
- Adecuar la financiación de estas operaciones a los costes definidos en las soluciones de integración.

- Eliminar el endeudamiento bancario de las Sociedades para minimizar los sobrecostes que conllevan estos contratos.
- Implantar diferentes modalidades de financiación para no vincular estas operaciones a las plusvalías urbanísticas.
- Poner en valor los suelos desafectados para obtener recursos económicos y devolver la deuda bancaria, participativa y mercantil de las SIF.

Para ello, en lo correspondiente a las operaciones de integración vinculadas a Sociedades de Integración, en el año 2019 se han suscrito los siguientes documentos:

- Protocolo para la integración del ferrocarril en la ciudad de Valencia (9/4/2019).
- Convenio para la integración del ferrocarril en la ciudad de Gijón (8/5/2019)
- Adenda modificativa al Convenio para la integración del ferrocarril en la ciudad de Murcia (17/5/2019).
- Adenda modificativa al Convenio para la integración del ferrocarril en la ciudad de Alicante (1/10/2019).

Además de los documentos anteriores, algunos de los cuales plantean nuevas operaciones y otros modifican los acuerdos que dieron origen a las Sociedades de Integración, Adif Alta Velocidad y estas sociedades han suscrito otros necesarios para su gestión o funcionamiento que se relacionan a continuación:

- Contrato de arrendamiento del aparcamiento ubicado junto a la estación de ferrocarril de Palencia, en fecha 25 de febrero de 2019.
- Adenda al Acuerdo Marco para la ejecución de la estación de Sant Andreu Comtal, en fecha 8 de julio de 2019.
- Adenda al Acuerdo Marco para la ejecución de las instalaciones de protección civil y seguridad de los túneles del ámbito de la Sagrera, en fecha 25 de junio de 2019.

Por otra parte, en aras a la mejora en la comunicación entre las administraciones central, autonómica y local, en el año 2019 se han impulsado las Comisiones Técnicas en las que todos los socios comparten información actualizada del avance en las actuaciones de integración y además constituyen foros para solucionar las posibles incidencias generadas por la ejecución de dichas actuaciones de integración.

Por otro lado, y con el objetivo de proporcionar mejoras en la integración del ferrocarril en las ciudades, de manera que éstas sean más sostenibles, se ha realizado un análisis preliminar de la situación del ferrocarril en las capitales de provincia, con una recopilación de datos de carácter socioeconómico, ferroviario y urbanístico cuyo objetivo último es el disponer de información para facilitar la adopción de futuras decisiones respecto a las posibles soluciones para la integración del ferrocarril en las ciudades en línea con los ODS.

En los próximos años está previsto seguir trabajando en la actualización de los distintos Protocolos o Convenios que han de ser actualizados según las recomendaciones del Tribunal de Cuentas del año 2017, la entrada en vigor de la ley 40/2015 de Régimen Jurídico del Sector Público y los nuevos modelos de integración del ferrocarril en las ciudades que garanticen una integración sostenible que tenga en cuenta los ODS.

En cuanto a las actuaciones más relevantes llevadas a cabo en el seno de las Sociedades durante 2019, cabe destacar las siguientes:

- **Alicante Nodo del Transporte:**

  - En octubre de 2019, se suscribió una Adenda Modificativa al Convenio para impulsar la finalización de las actuaciones urbanísticas, contemplando la ejecución del resto en el momento que se disponga de financiación.

- **Almería Alta Velocidad:**
  - En ejecución de las obras de integración del ferrocarril en la zona de El Puche y se han iniciado las obras del tramo Río Andarax-El Puche (ambas obras pertenecen a la Fase 1 de integración del ferrocarril).
  - Se ha iniciado la redacción el proyecto de la Fase 2 de integración que consiste en la prolongación del tramo de acceso soterrado hasta la Avda. Mediterráneo (1,5 km de soterramiento) que incluye la adaptación a la Alta Velocidad de la estación intermodal, con vías y andenes en superficie.
  - Adif y Adif Alta Velocidad han comprado la participación accionarial de Renfe Operadora en la sociedad Almería Alta Velocidad.
- **Barcelona Sagrera Alta Velocitat:**
  - En ejecución las obras de la estructura de estación, los accesos y el colector de Garcilaso. Además, se ha resuelto el contrato de obras del Sector Sant Andreu y se deberán redefinir los proyectos pendientes.
  - Suscripción de las Adendas para la ejecución de la estación de Sant Andreu Comtal en julio de 2019 y para la ejecución de las obras de instalaciones no ferroviarias correspondientes a los túneles de la estación de la Sagrera y sus accesos en junio de 2019.
  - En octubre de 2019, se adjudicó la parcela FR-05 del entorno Sector Sant Andreu por un importe de 10,44 millones de €.
- **Cartagena Alta Velocidad:**
  - En febrero de 2019, el Ministerio de fomento presentó un Estudio de Viabilidad y se acordó dar continuidad a las actuaciones necesarias para la llegada de la Alta Velocidad por el corredor de acceso actual, garantizando su compatibilidad con soluciones de integración urbana del ferrocarril.

    También se acordó la redacción de un nuevo Estudio Informativo para una variante para mercancías que evita el paso por áreas urbanas.
- **Gijón Al Norte:**
  - En abril de 2019, se finalizó el vaciado del túnel de Metrotrén.
  - En mayo de 2019, se suscribió un nuevo Convenio en el que se contempla la finalización del Metrotrén a cargo de Adif y la ejecución de una nueva estación frente al museo del ferrocarril y coberturas hasta La Calzada y Avda. Príncipe de Asturias.
  - En redacción por el Ministerio de Fomento el nuevo Estudio Informativo para la integración del ferrocarril comparando la ubicación actual propuesta frente al Museo del ferrocarril con la de Moreda.
  - En redacción por Adif los proyectos constructivos de obra civil de la estación de Plaza de Europa, las estaciones de Bibio y Viesques y del tramo Viesques-Hospital de Cabueñes.
- **Logroño Integración del Ferrocarril:**
  - En ejecución las obras de la estación de autobuses y urbanización del ámbito financiadas por Ayuntamiento y Sociedad.
  - En ejecución las obras de traslado de la subestación eléctrica de tracción de La Portalada.
  - En marzo de 2019, se aprobó la creación de un grupo de trabajo para analizar el Convenio y la viabilidad de las fases 2 y 3.

En junio de 2019, se aprobó definitivamente la modificación del Plan Especial de Reforma Interior.

- **Murcia Alta Velocidad:**
  - En ejecución las obras de la Fase 0 de integración (Santiago El Mayor-Senda de los Garres).
  - Se han iniciado las obras de las Fases 1 y 2 (Estación-Barriomar y Nonduermas).
  - En mayo de 2019, se ha suscrito una Adenda Modificativa al Convenio 2006 que permite ejecutar todas las actuaciones de integración pendientes de ejecución, financiadas mediante aportaciones de los socios. Los socios ya han realizado la aportación correspondiente al primer ejercicio mediante un Préstamo Participativo a la Sociedad.
- **Palencia Alta Velocidad:**
  - El Ministerio de Fomento está analizando una solución de integración en la ciudad manteniendo la estación en superficie y con un soterramiento menor que el contemplado inicialmente.
  - Adif AV y la sociedad han firmado un nuevo contrato de arrendamiento del aparcamiento de la estación, y ésta última ha suscrito un acuerdo para la gestión de dicho aparcamiento con el Ayuntamiento.
- **Valencia Parque Central:**
  - En abril de 2019, se ha suscrito un Acuerdo de Cooperación en el que se han incorporado los compromisos ya adquiridos por los cuales el Canal de Acceso Fase III se cofinancia entre los Socios y Adif – Alta Velocidad/Adif asume la ejecución del Eje Pasante y la Nueva Estación.
  - Sigue en ejecución la redacción por Adif Alta Velocidad del proyecto básico y constructivo del Nuevo Canal de Acceso (Fase III).

    Respecto a la urbanización, se han licitado las obras de la zona del Parque Central pendiente de ejecución y se han licitado y adjudicado las obras para la habilitación de los solares de la Fase 1 A.
- **Valladolid Alta Velocidad 2003:**
  - En abril de 2019, Renfe inició el traslado a la NBMI que está previsto finalizar en el primer semestre de 2020.
  - En mayo de 2019, el Ayuntamiento aprobó inicialmente la revisión del PGOU.
  - En relación con la Variante este, en mayo de 2019 Adif licitó el contrato de suministro y transporte de traviesas para la Variante este por un importe de 8,036M€ (IVA incluido) y el de aparatos de vía por un importe de 6,12M€ (IVA incluido) para la Variante Este.
  - En septiembre de 2019, la Sociedad suscribió el contrato para la redacción del proyecto de construcción del paso inferior de las calles Panaderos y Labradores a la empresa GOC, S.A., actualmente en redacción
  - En octubre de 2019, Adif AV adjudicó el proyecto para la adecuación y ampliación de la estación con la empresa TYPSA, actualmente en redacción.
  - El Ramal en 3 hilos se puso en servicio en octubre de 2019.
- **Vitoria-Gasteizko Abiadura Handia:**
  - En el Consejo de Administración de la Sociedad de 17 de enero de 2019 se presentó una nueva solución de integración del ferrocarril en la ciudad de Vitoria, instando la misma al Ministerio de Fomento a la redacción de un nuevo Estudio Informativo.

  - En julio de 2019, el Ministerio de Fomento publicó el anuncio por el que se somete a información pública el nuevo Estudio Informativo para la integración del ferrocarril en Vitoria.

- **Zaragoza Alta Velocidad:**
  - En mayo de 2019, se procedió a la enajenación de la Manzana 6 (ámbito G44/2) por un importe de 15,97M€ (sin IVA).

A fecha 2019 hay un total de **54 Convenios Acuerdos, Protocolos, Adendas, etc. de Integración con las Sociedades** en los que participa Adif-AV desde su creación.

5.9. Gestión de 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.

Tanto Adif como Adif-AV son entidades públicas empresariales y por lo tanto, sometidas a lo dispuesto en la **legislación vigente sobre contratación pública.**

En concreto, los contratos de Adif-AV se rigen en su preparación, adjudicación, efectos y extinción por la Ley 9/2017, de 8 de noviembre, de Contratos del Sector Público, (en adelante, “Ley 9/2017”), de acuerdo con lo dispuesto en el apartado d) del art. 3.3 de la citada Ley.

Por otra parte, los contratos de Adif-AV tienen el siguiente régimen jurídico:

- Los contratos cuya cuantía sea igual o superior a los umbrales para contratos armonizados establecidos en el art. 16 de la Ley 31/2007, de 30 de octubre, sobre procedimientos de contratación en los sectores del agua, la energía, los transportes y los servicios postales (en adelante, “Ley 31/2007”), se rigen en su preparación y adjudicación por dicha Ley; y en sus efectos y extinción por las normas de Derecho Privado.
- Según la disposición adicional octava de la Ley 9/2017, los contratos cuya cuantía es inferior a lo indicado en el párrafo anterior, se rigen, en líneas generales, para su preparación y adjudicación, por las reglas de los contratos no armonizados establecidas en la Ley 9/2017 para poderes adjudicadores que no son Administración Pública; y en sus efectos y extinción, por el Derecho Privado.

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.

5.9.1. Compra Pública Responsable

Adif-AV se enfrenta al reto de conseguir que la Contratación Pública sea una herramienta fundamental y legítima para contribuir a objetivos relacionados con la sostenibilidad y la integración social, mientras sea a su vez compatible con los principios fundamentales de la

Contratación Pública: concurrencia, libertad de acceso y transparencia, no discriminación e igualdad de trato.

Por ello, 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 homologación. Los procesos de homologación y evaluación de proveedores en la contratación de Adif y Adif-AV son equiparables a las condiciones de solvencia y capacidad que vienen regulados en los artículos 65 a 97 de la Ley 9/2017 (para los contratos de Adif y, en cuanto sea aplicable, a los contratos no armonizados de Adif-AV) y en los artículos del 21 a 31 de la Ley 31/2007 (para los contratos armonizados de Adif-AV). Adicionalmente, en los propios pliegos de contratación se concretan los requisitos previos que deben cumplir los licitadores, los cuales deberán ser acreditados de forma previa a la adjudicación de los respectivos contratos.

En relación con los criterios sociales, de igualdad y medioambientales que se utilizan para seleccionar a los licitadores, estos son fijados por los ya citados criterios de solvencia o por los criterios de adjudicación. Ambas categorías de criterios son fijadas por el órgano de contratación en los pliegos de contratación y son puestos a disposición de los licitadores con anterioridad a la presentación de sus ofertas. En caso de que se produzca un empate se consideran para el desempate los artículos 131.1, y del 145 al 148 de la Ley 9/2017 (para los contratos de Adif y, en los aspectos que sean de aplicación a los contratos por debajo del umbral de contratos armonizados de Adif-AV) y en los artículos del 60 al 62 de la Ley 31/2007 (para los contratos de valor estimado igual o superior a los establecidos en el art. 16 de la citada Ley 31/2007).

CATÁLOGO DE CLÁUSULAS SOCIALES Y MEDIOAMBIENTALES

Con motivo de la nueva Ley de Contratos del Sector Público (LCSP) y, en concreto, de su artículo 1.3, donde se establece la obligación de incorporar en toda contratación pública criterios sociales y medioambientales de manera transversal y preceptiva, en Adif-AV se está trabajando en la elaboración de un Catálogo de Cláusulas Sociales y Medioambientales a incluirse en las diversas fases del proceso de contratación y para cada tipología de contratos. Así, se están definiendo cláusulas a tres niveles:

- Requisitos a cumplir por los licitadores en la fase de diseño, preparación y elaboración del contrato y sus pliegos.
- Cláusulas a aplicar como criterios de valoración para la fase de selección del contratista.
- Condiciones especiales de ejecución a tener en cuenta en la fase de ejecución del contrato.

Además, con el objetivo de enriquecer el trabajo que se está desarrollando, se está contando con la ayuda del Grupo de Acción de Empresas Públicas de Forética, para poder incorporar al catálogo ideas nacidas de iniciativas similares.

Como resultado de todo este trabajo, Adif-AV ha definido los criterios sociales y ambientales en que valorará en los proveedores que se presenten a sus procesos de compras. Los criterios sociales serán más transversales mientras que los medioambientales estarán más ligados a la naturaleza de lo contratado:

- Criterios sociales: igualdad, conciliación, contratación personas con discapacidad, contratación personas en riesgo de exclusión/colectivos vulnerables, contratación y estabilidad en el empleo, protección salud y seguridad en el trabajo, mejora de las condiciones salariales y laborales, convenios colectivos, formación, responsabilidad social corporativa, transparencia y buenas prácticas fiscales.
- Criterios medioambientales: residuos y emisiones, sistema gestión ambiental, contratos de obra, servicios de limpieza, servicios de seguridad, servicios de consultoría e ingeniería,

servicios de mantenimiento, suministro de vehículos de flota, suministro de energía, suministro de otros materiales.

Los procedimientos de contratación de Adif y Adif-AV se encuentran sometidos al **control de numerosas instituciones**, como la Intervención General de la Administración del Estado y del Tribunal de Cuentas.

Descripción indicadores		Unidades	2016	2017	2018	2019
Información desempeño en la sociedad y responsabilidad de producto	Compras con criterios responsables **indicador integrado para Adif y Adif AV*	%	N/D	N/D	100	100

6. ACERCA DE ESTE INFORME Y ESTÁNDARES GRI

6.1. Alcance

Desde el año 2006, Administrador de Infraestructuras Ferroviarias ha elaborado su Informe de Sostenibilidad. En la memoria de 2019, Adif-AV da cuenta de sus compromisos y su desempeño en materia financiera y no financiera desde el 1 de enero de 2019 hasta el 31 de diciembre del mismo año.

El alcance de la memoria abarca la actividad de Adif-AV en los países en los que opera. La mayoría de la información contenida en el informe corresponde a Adif-AV exclusivamente, pero en algunos casos la Entidad reporta información que incluye a Adif, por no contar con la información relativa a determinados aspectos de la gestión de forma separada.

6.2. Estándares internacionales

La presente Memoria ha sido elaborada tomando como referencia las directrices establecidas en la Guía de la Global Reporting Initiative para la elaboración de Memorias de Sostenibilidad en su versión GRI Standards, de acuerdo a la opción de conformidad esencial. La selección de aspectos relevantes se ha llevado a cabo en base a los resultados del nuevo análisis de materialidad realizado en 2019 y que se explica en el apartado 3.1 de este mismo informe.

Además, también en su elaboración se han tenido en cuenta los requisitos establecidos en la Ley 11/2018, de 28 de diciembre, de información no financiera y diversidad.

En el índice de contenidos y tabla de indicadores GRI de desempeño de la memoria, se indican las páginas y la cobertura de los requisitos, enfoques de gestión e indicadores. En caso de omisión de los indicadores centrales de desempeño, se explica la razón de la omisión.

Por último, se ha relacionado el contenido del Informe con los Objetivos para el Desarrollo Sostenible, ODS.

6.3. Análisis de materialidad

El análisis de materialidad y su proceso de actualización ha sido descrito en el apartado 3.1 Estrategia Empresarial.

7. INDICADORES GRI

Contenidos generales

Indicador GRI		Referencia (Página)
102-1	Nombre de la organización	6
102-2	Actividades, marcas, productos y servicios	9-12
102-3	Ubicación de la sede	C/ Sor Ángela de la Cruz, 3 - 3º 28020 - Madrid
102-4	Ubicación de las operaciones	11
102-5	Propiedad y forma jurídica	137-138
102-6	Mercados servidos	9-14
102-7	Tamaño de la organización	59; 70-81; 161-162
102-8	Información sobre empleados y otros trabajadores	101-106
102-9	Cadena de suministro	135-137
102-10	Cambios significativos en la organización y su cadena de suministro	En el período que comprende la memoria no se han producido cambios significativos en la organización. Los cambios significativos en la organización se comunican en los plazos de preaviso correspondientes especificados en el convenio.
102-11	Principio o enfoque de precaución	82-83
102-12	Iniciativas externas	125-128
102-13	Afiliación a asociaciones	57-58; 128-135
102-14	Declaración de altos ejecutivos responsables de la toma de decisiones	
102-16	Valores, principios, estándares y normas de conducta	9
102-18	Estructura de gobernanza	38-44
102-40	Lista de grupos de interés	54-56
102-41	Acuerdos de negociación colectiva	108-109
102-42	Identificación y selección de grupos e interés	19-21
102-43	Enfoque para la participación	21
102-44	Temas y preocupaciones clave mencionados	21-27
102-45	Entidades incluidas en los estados financieros consolidados	137-138
102-46	Definición de los contenidos de los informes y las coberturas del tema	137-138
102-47	Lista de temas materiales	19
102-48	Reexpresión de la información	En aquellos casos en los que ha sido posible se han incluido los datos relativos a los últimos tres años (periodo 2017-2019)
102-49	Cambios en la elaboración de informes	137-138
102-50	Periodo objeto del informe	137-138
102-51	Fecha del último informe	2018
102-52	Ciclo de elaboración de informes	Anual
102-53	Punto de contacto para preguntas sobre el informe	rsc@adif.es
102-54	Declaración de elaboración del informe de conformidad con los Estándares GRI	137
102-56	Verificación externa	El presente informe no ha sido verificado por un tercero.

Enfoque de gestión

Indicador		Referencia
103-1	Explicación del tema material y su cobertura	Los aspectos sobre los que se reporta hacen referencia a las actividades desarrolladas por la entidad y a los posibles impactos directos derivados de ellas.

103-2	El enfoque de gestión y sus componentes	28; 40-41; 42; 44-49; 59-68; 77-81; 117

Indicadores de desempeño económico

Indicador		Referencia
201-1	Valor económico directo generado y distribuido	153
201-4	Asistencia financiera recibida del gobierno	163

Competencia desleal

Indicador		Referencia
206-1	Acciones jurídicas relacionadas con la competencia desleal y las prácticas monopólicas y contra la libre competencia	En 2019 no se han registrado demandas por competencia desleal, prácticas monopolísticas o contra la libre competencia.

Materiales

Indicador		Referencia
301-1	Materiales utilizados por peso o volumen	87
301-2	Materiales reciclados utilizados	95-97

Energía

Indicador		Referencia
302-1	Consumo energético dentro de la organización	84-86
302-3	Intensidad energética	86-87
302-4	Reducción del consumo energético	85

Agua

Indicador		Referencia
303-1	Captación total de agua según la fuente	88

Biodiversidad

Indicador		Referencia
304-1	Descripción de los impactos más significativos en la biodiversidad de áreas protegidas o áreas de alto valor en términos de diversidad biológica no protegidas derivados de las actividades, productos y los servicios	97-99

Emisiones

Indicador		Referencia
305-1	Emisiones directas de gases de efecto invernadero (alcance 1)	88-90
305-2	Emisiones indirectas de gases de efecto invernadero al generar energía (alcance 2)	89-90
305-4	Intensidad de las emisiones de gases de efecto invernadero	91
305-5	Reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero	93-94

Efluentes y residuos

Indicador		Referencia
306-1	Vertido total de aguas residuales, según su naturaleza y destino	96-97

306-2	Peso total de los residuos, según tipo y método de tratamiento	95-97

Cumplimiento ambiental

Indicador		Referencia
307-1	Incumplimiento de la legislación y normativa ambiental	82-83; 99-101

Empleo

Indicador		Referencia
401-1	Nuevas contrataciones de empleados y rotación de personal	101; 112
401-2	Beneficios para los empleados a tiempo completo que no se dan a los empleados a tiempo parcial o temporales	107
401-3	Permisos parentales	108

Salud y seguridad en el trabajo

Indicador		Referencia
403-1	Representación de los trabajadores en comités formales trabajador-empresa de salud y seguridad	108-109
403-2	Tipos de accidentes y tasas de frecuencia de accidentes, enfermedades profesionales, días perdidos, absentismo y número de muertes por accidente laboral o enfermedad profesional	109-110

Formación y enseñanza

Indicador		Referencia
404-1	Media de horas de formación al año por empleado	111
404-2	Programas para mejorar las aptitudes de los empleados	111-117
404-3	Porcentaje de empleados que reciben evaluaciones periódicas del desempeño y desarrollo profesional	114-115

Diversidad e igualdad de oportunidades

Indicador		Referencia
405-1	Diversidad en órganos de gobierno y empleados	38-44; 101-106
405-2	Ratio del salario base y de la remuneración de mujeres frente a hombres	106

No discriminación

Indicador		Referencia
406-1	Casos de discriminación y acciones correctivas emprendidas	49

Libertad de asociación y negociación colectiva

Indicador		Referencia
407-1	Operaciones y proveedores cuyo derecho a la libertad de asociación y negociación colectiva podría estar en riesgo	En 2019 no se han identificado centros ni proveedores significativos en los que la libertad de asociación y el derecho de acogerse a convenios colectivos pueden infringirse o estar amenazados.

Comunidades locales

Indicador		Referencia
413-1	Operaciones con participación de la comunidad local, evaluaciones del impacto y programas de desarrollo	125-135

Salud y seguridad de los clientes

Indicador		Referencia
416-1	Evaluación de los impactos en la salud y seguridad de las categorías de productos y servicios	59-68; 123-125

Marketing y etiquetado

Indicador		Referencia
417-3	Casos de incumplimiento relacionados con comunicaciones de marketing	En el ejercicio 2019 no se han registrado casos de incumplimiento de la normativa o los códigos voluntarios relativos a las comunicaciones de marketing

Privacidad del cliente

Indicador		Referencia
418-1	Reclamaciones fundamentadas relativas a violaciones de la privacidad del cliente y pérdida de datos del cliente	121-123

Cumplimiento socioeconómico

Indicador		Referencia
419-1	Incumplimiento de las leyes y normativas en los ámbitos social y económico	En 2019 Adif-AV no ha recibido sanciones ni multas significativas derivadas del incumplimiento de la normativa en los ámbitos social y económico

8. NUESTRA CONTRIBUCIÓN A LOS ODS

- Accidentabilidad: cero accidentes con baja
- Ninguna persona fallecida o herida grave en accidentes

- 27,27% mujeres en el Consejo de Administración
- 28,44% de mujeres en plantilla
- 6,57% Brecha salarial en puestos directivos

- Eficiencia energética: 103,56GWh/año ahorrados

- Inversión en innovación*: 0,43 M€
- Desarrollo de la red de alta velocidad: 75,00km o %
- Colaboración e innovación abierta*: 50% proyectos desarrollados
- 100% compras con criterios responsables*

- Desarrollo de la red de alta velocidad: 71,8%
- Accesibilidad a la red de alta velocidad: 67,95%
- Catálogo de clausulas sociales y medioambientales de proveedores*

- Reducción de emisiones respecto a 2017: 3.849 tCO
- 23 poryectos de I+D+I*

- 57 notificaciones en el buzón ético*
- 45,5% mujeres en el Consejo de Administración

- 59,9 horas de formación por empleado
- 98% de empleados consiguen sus objetivos de desempeño anuales.
- 398 empleados formados en materia ética*

- Reducción de un 22,40% de consumo de agua respecto a 2018.

- Ejecución de inversiones: 2.224,72M€
- Porcentaje de empleados contrato indefinido: 97,57%
- Accidentabilidad: cero accidentes con baja

- Accesibilidad*: 84,07% de viajeros
- 100% compras con criterios responsables *
- 27,27% de mujeres en el Consejo de Administración

- Gestión de residuos peligrosos: 0,04 Tn/MKm Tren
- 22.047 m³ de agua consumidos
- Catálogo de cláusulas sociales y mediambientales de proveedores*

- Incidencias medioambientales*: no se han producido
- Gasto en prevención de incendios: 999,7 miles €

- Colaboración e innovación abierta*: 23% proyectos desarrollados
- Audiencia de 2,02 millones de personas en el Programa de Estación Abierta*

(*) Indicador integrado de Adif y Adif-AV

9. ANEXO: ÍNDICE DE CONTENIDOS

Índice de contenidos requeridos por la Ley 11/2018, de 28 de diciembre, por la que 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.

Ámbitos generales

Ámbitos		Marco de reporting	Referencia	Comentarios / Razón de la omisión
Modelo de negocio	Descripción del modelo de negocio	GRI 102-2 Actividades, marcas, productos y servicios	9-37; 69-81	
	Entorno empresarial	GRI 102-3 Ubicación de la sede		
	Organización y estructura	GRI 102-4 Ubicación de las operaciones		
	Mercados en los que opera	GRI 102-15 Principales impactos, riesgos y oportunidades		
	Objetivos y estrategias	GRI 102-6 Mercados servidos		
	Principales factores y tendencias que pueden afectar a su futura evolución	GRI 102-7 Tamaño de la organización		
Principales riesgos e impactos identificados	Gestión de riesgos	102-15 Impactos, riesgos y oportunidades principales	49-52	
Principales riesgos e impactos identificados	Análisis de riesgos e impactos relacionados con cuestiones clave	102-15 Impactos, riesgos y oportunidades principales	50	

Cuestiones medioambientales

Ámbitos		Marco de reporting	Referencia	Comentarios / Razón de la omisión
Gestión medioambiental	Efectos actuales y previsibles de las actividades de la empresa	GRI 307-1 Incumplimiento de la legislación y normativa ambiental	99-101	
	Procedimientos de evaluación o certificación ambiental	Descripción cualitativa de evaluaciones y certificaciones	101	
	Recursos dedicados a la prevención de riesgos ambientales	Descripción cualitativa de los recursos dedicados a la prevención de riesgos ambientales	99	

Ámbitos		Marco de reporting	Referencia	Comentarios / Razón de la omisión
	Aplicación del principio de precaución	GRI 102-11 Principio o enfoque de precaución	82-83	
	Cantidad de provisiones y garantías para riesgos ambientales	Descripción cualitativa de las provisiones para riesgos ambientales	83	
Contaminación	Medidas para prevenir, reducir o reparar las emisiones de carbono (incluye también ruido y contaminación lumínica)	Descripción cualitativa de las medidas para prevenir, reducir o reparar las emisiones de carbono	91-95	
Economía circular y prevención y gestión de residuos	Medidas de prevención, reciclaje, reutilización, otras formas de recuperación y eliminación de desechos	GRI 306-1 Vertido total de aguas residuales, según su naturaleza y destino	95-97	
		GRI 306-2 Peso total de los residuos, según tipo y método de tratamiento		
	Acciones para combatir el desperdicio de alimentos		n/a	Dada la actividad de la compañía, este indicador no se considera relevante
Uso sostenible de los recursos	Consumo de agua y el suministro de agua de acuerdo con las limitaciones locales	GRI 303-1 Captación total de agua según la fuente	88	
	Consumo de materias primas	GRI 301-1 Materiales utilizados por peso y volumen	87	
	Medidas adoptadas para mejorar la eficiencia de su uso		91-92	
	Consumo, directo e indirecto, de energía	GRI 302-1 Consumo energético dentro de la organización	84-86	
		GRI 302-3 Intensidad energética	86-87	
	Medidas tomadas para mejorar la eficiencia energética	GRI 302-4 Reducción del consumo energético	84-85	
	Uso de energías renovables	GRI 302-1 Consumo energético dentro de la organización		
Cambio climático	Elementos importantes de las emisiones de gases de efecto invernadero generadas	GRI 305-1 Emisiones directas de gases de efecto invernadero (alcance 1)	88-91	
		GRI 305-2 Emisiones indirectas de gases de efecto invernadero al generar energía (alcance 2)		
		GRI 305-4 Intensidad de emisiones de gases de efecto invernadero		
	Medidas adoptadas para adaptarse a las consecuencias del cambio climático	Descripción cualitativa de las medidas adoptadas para adaptarse a las consecuencias del cambio climático	91-92	

Ámbitos		Marco de reporting	Referencia	Comentarios / Razón de la omisión
	Metas de reducción establecidas voluntariamente	GRI 305-4 Reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero	93-94	
Protección de la biodiversidad	Medidas tomadas para preservar o restaurar la biodiversidad	GRI 304-3 Hábitats protegidos o restaurados	97-99	
	Impactos causados por las actividades u operaciones en áreas protegidas	GRI 304-1 Descripción de los impactos más significativos en la biodiversidad de áreas protegidas o áreas de alto valor en términos de diversidad biológica no protegidas	97-99	
		GRI 306-5 Cuerpos de agua afectados por vertidos de agua y/o escorrentías		

Cuestiones sociales y relativas al personal

Ámbitos		Marco de reporting	Referencia	Comentarios / Razón de la omisión
Empleo	Número total y distribución de empleados por sexo, edad, país y categoría profesional	GRI 102-8 Información sobre empleados y otros trabajadores	102-104	
	Número total y distribución de modalidades de contrato de trabajo	GRI 102-8 Información sobre empleados y otros trabajadores	103; 105	
	Promedio anual de contratos indefinidos, temporales y a tiempo parcial por sexo, edad y categoría profesional	GRI 102-8 Información sobre empleados y otros trabajadores	102-106	
		GRI 401-1 Nuevas contrataciones de empleados y contratación de personal		
	Número de despidos por sexo, edad y categoría profesional	GRI 102-8 Información sobre empleados y otros trabajadores	106	
	Brecha salarial	GRI 405-2 Ratio del salario base y de la remuneración de mujeres frente a hombres	106	
	Remuneración media por sexo, edad y categoría profesional	Descripción cuantitativa de las remuneraciones medias de la plantilla por sexo, edad y categoría profesional	105	
	Remuneración media de los consejeros por sexo	Descripción cuantitativa de las remuneraciones medias de los consejeros por sexo	106	
	Remuneración media de los directivos por sexo	Descripción cuantitativa de las remuneraciones medias de los directivos por sexo	106	
	Implantación de políticas de desconexión laboral		n/a	Adif-AV no tiene implantadas políticas de desconexión laboral
	Empleados con discapacidad	GRI 405-1 Diversidad en órganos de gobierno y empleados	106	
Organización del trabajo	Organización del tiempo de trabajo	Descripción cualitativa sobre la organización del tiempo de trabajo	107-108	

Ámbitos		Marco de reporting	Referencia	Comentarios / Razón de la omisión
	Número de horas de absentismo	GRI 403-2 Tipos de accidentes y tasas de frecuencia de accidentes, enfermedades profesionales, días perdidos, absentismo y número de muertes por accidente laboral o enfermedad profesional	107	
	Medidas destinadas a facilitar el disfrute de la conciliación y fomentar el ejercicio corresponsable de estos por parte de ambos progenitores	GRI 401-2 Beneficios para los empleados a tiempo completo que no se dan a los empleados a tiempo parcial o temporales	107-108	
		GRI 401-3 Permiso parental		
Salud y seguridad	Condiciones de salud y seguridad en el trabajo	GRI 403-2 Tipos de accidentes y tasas de frecuencia de accidentes, enfermedades profesionales, días perdidos, absentismo y número de muertes por accidente laboral o enfermedad profesional	109-111	
	Número de accidentes de trabajo y enfermedades laborales por sexo, tasa de frecuencia y gravedad por sexo		110-111	
Relaciones sociales	Organización del diálogo social	GRI 403-1 Representación de los trabajadores en comités formales trabajador-empresa de salud y seguridad	108-109	
	Porcentaje de empleados cubiertos por convenio colectivo por país	GRI 102-41 Acuerdos de negociación colectiva	109	
	Balance de los convenios colectivos, particularmente en el campo de la salud y la seguridad en el trabajo	Descripción cualitativa de los convenios colectivos y su aplicación en materia de seguridad y salud	108	
Formación	Políticas implementadas en el campo de la formación	GRI 404-2 Programas para mejorar las aptitudes de los empleados y programas de ayuda a la transición	111-117	
	Cantidad total de horas de formación por categorías profesionales.	GRI 404-1 Media de horas de formación al año por empleado	111	
Igualdad	Medidas adoptadas para promover la igualdad de trato y de oportunidades entre mujeres y hombres	GRI 405-2 Ratio del salario base y de la remuneración de mujeres frente a hombres	117-120	
	Planes de igualdad medidas adoptadas para promover el empleo, protocolos contra el acoso sexual y por razón de sexo	GRI 405-1 Diversidad en órganos de gobierno y empleados	118-119	
	Integración y la accesibilidad universal de las personas con discapacidad	GRI 405-1 Diversidad en órganos de gobierno y empleados	123-125	
	Política contra todo tipo de discriminación y, en su caso, de gestión de la diversidad	GRI 406-1 Casos de discriminación y acciones correctivas emprendidas	117-119	

Información sobre el respeto de los derechos humanos

Ámbitos	Marco de reporting	Referencia	Comentarios / Razón de la omisión
Aplicación de procedimientos de diligencia debida en materia de derechos humanos	GRI 102-16 Valores, principios, estándares y normas de conducta	n/a	Por su actividad Adif-AV no ha visto necesario aplicar procedimientos de diligencia debida en derechos humanos
Prevención de los riesgos de vulneración de derechos humanos y, en su caso, medidas para mitigar, gestionar y reparar posibles abusos cometidos	Descripción cualitativa de las medidas de prevención de los riesgos de vulneración de derechos humanos	48	
Denuncias por casos de vulneración de derechos humanos	GRI 407-1 Operaciones y proveedores cuyo derecho a la libertad de asociación y negociación colectiva podría estar en riesgo	48	
Promoción y cumplimiento de las disposiciones de los convenios fundamentales de la OIT relacionadas con el respeto por la libertad de asociación y el derecho a la negociación colectiva, la eliminación de la discriminación en el empleo y la ocupación, la eliminación del trabajo forzoso u obligatorio y la abolición efectiva del trabajo infantil	GRI 407-1 Operaciones y proveedores cuyo derecho a la libertad de asociación y negociación colectiva podría estar en riesgo	48	

Información relativa a la lucha contra la corrupción y el soborno

Ámbitos	Marco de reporting	Referencia	Comentarios / Razón de la omisión
Medidas adoptadas para prevenir la corrupción y el soborno	GRI 102-16 Valores, principios, estándares y normas de conducta	47	
Medidas para luchar contra el blanqueo de capitales	Descripción cualitativa de las medidas para luchar contra el blanqueo de capitales	47	
Aportaciones a fundaciones y entidades sin ánimo de lucro	GRI 201-1 Valor económico directo, generado y distribuido	126-127	

Información sobre la sociedad

Ámbitos		Marco de reporting	Referencia	Comentarios / Razón de la omisión
Compromisos de la empresa con el desarrollo sostenible	Impacto de la actividad de la sociedad en el empleo y el desarrollo local	GRI 413-1 Operaciones con participación de la comunidad local, evaluaciones del impacto y programas de desarrollo	125-128	
	Impacto de la actividad de la sociedad en las poblaciones locales y en el territorio	GRI 102-12 Iniciativas externas	128-135	
	Relaciones mantenidas con los actores de las comunidades	GRI 102-43 Enfoque para la	54-58	

	locales y las modalidades del diálogo con estos	participación de los grupos de interés		
	Acciones de asociación o patrocinio	GRI 102-13 Afiliación a asociaciones	124-128	
Subcontratación y proveedores	Inclusión en la política de compras de cuestiones sociales, de igualdad de género y ambientales	GRI 102-9 Cadena de suministro	135-137	
		GRI 102-10 Cambios significativos en la organización y su cadena de suministro		
	Consideración en las relaciones con proveedores y subcontratistas de su responsabilidad social y ambiental	GRI 102-9 Cadena de suministro	135-137	
		GRI 102-10 Cambios significativos en la organización y su cadena de suministro		
	Sistemas de supervisión y auditorías y resultados de las mismas	GRI 102-9 Cadena de suministro	137	
		GRI 102-10 Cambios significativos en la organización y su cadena de suministro GRI 407-1 Operaciones y proveedores cuyo derecho a la libertad de asociación y negociación colectiva podría estar en riesgo		
		GRI 407-1 Operaciones y proveedores cuyo derecho a la libertad de asociación y negociación colectiva podría estar en riesgo		
Consumidores	Medidas para la salud y la seguridad de los consumidores	GRI 416-1 Evaluación de los impactos en la salud y seguridad de las categorías de productos y servicios	59-68	
	Sistemas de reclamación	Descripción cualitativa de los sistemas de reclamación	121-123	
	Quejas recibidas y resolución de las mismas	GRI 418-1 Reclamaciones fundamentadas relativas a violaciones de la privacidad del cliente y pérdida de datos del cliente	121-123	
Información fiscal	Beneficios obtenidos país por país	GRI 201-1 Valor económico directo, generado y distribuido	153	Adif-AV solo tributa en España
	Impuestos sobre beneficios pagados	Descripción cuantitativa del resultado antes y después de impuestos	151	Adif-AV solo tributa en España

	Subvenciones públicas recibidas	GRI 201-4 Asistencia financiera recibida del gobierno	163	

10. INFORMACIÓN FINANCIERA

10.1. Análisis de la actividad y del resultado

A continuación, se presentan los epígrafes principales de la cuenta de resultados 2019 de Adif Alta Velocidad comparada con ejercicios anteriores:

Cifras en millones de euros	2018	2019
Ingresos de explotación	1.101,4	1.168,7
Gastos de explotación	-1.052,3	1.140,5
Resultado de explotación	49,1	28,2
Beneficio bruto de explotación (EBITDA)	297,9	280,6
Resultado financiero	-272,5	-207,4
Resultado antes de impuestos	-223,4	-179,2
Resultado del ejercicio	-223,4	-179,2

El resultado antes de impuestos del ejercicio 2019 refleja unas pérdidas 179 millones de euros, frente a los 223 millones de euros de pérdida en 2018; lo que supone una mejora del resultado de 44 millones de euros respecto al ejercicio anterior y representa un 20%.

Las variaciones más significativas en los epígrafes de la cuenta de resultados son las siguientes:

- El Resultado de Explotación en 2019 presenta un saldo positivo de 28,2 millones de euros frente a 49,1 millones de euros de 2018, lo que supone un descenso de 20,9 millones de euros.

  Las principales variaciones de esta rúbrica son las siguientes:

  - Incremento de la Cifra de Negocios en un 6,79% (38,86 millones de euros) debido al aumento en la recaudación de los cánones, como consecuencia básicamente de tres efectos: la aplicación durante todo el ejercicio 2019 de las tarifas aprobadas en los Presupuestos Generales del Estado para el 2018 y que en dicho ejercicio se aplicaron a partir de del mes de agosto; el crecimiento del tráfico ferroviario; y, por último, el importe correspondiente a los cánones por estacionamiento en vías con anden en estaciones de viajeros (C1) para los trenes sujetos a OSP devengados en los ejercicios 2018 y 2019, que asciende a un total de 14,7 millones de euros y que se han registrado en el año 2019 como consecuencia de supresión de la bonificación el 100% que previa la Ley 38/2015 del Sector Ferroviario para este tipo de servicios hasta la finalización de los contratos vigentes entre las administraciones y RENFE Operadora.

- El epígrafe de Otros Ingresos de Explotación registra un incremento del 5,91% respecto al ejercicio anterior, pasando de 412 millones de euros en el ejercicio 2018 a 436 millones de euros en 2019. Esta subida se ve motivada en gran medida por el incremento de los ingresos por actuaciones de inversión para terceros por 28 millones de euros que muestran un incremento similar en los gastos por este concepto que soporta la Entidad. Asimismo, ha habido una disminución de los ingresos por suministros de energía eléctrica por importe de 6 millones de euros, que se compensa parcialmente con la caída del gasto por adquisición de energía.

- El epígrafe "Otros gastos de explotación" se incrementa en 83,41 millones de euros, que representa un 12,23% respecto al ejercicio anterior, de los cuales 61 millones corresponden al incremento de gastos por convenios suscritos con Adif.

  Los conceptos más destacables corresponden al mantenimiento y reparación de la infraestructura y estaciones, así como los costes de vigilancia y seguridad.

  En este sentido, se produce un incremento de 53,51 millones de euros que representa un crecimiento de 18,94 % frente al año anterior en el concepto de reparación y conservación de la infraestructura de titularidad de Adif-AV debido a varios factores. Por un lado, se produce la puesta en explotación en junio de 2019 del tramo de alta velocidad Antequera-Granada que supone, por tanto, un incremento de costes. De otra parte, en 2019 se incrementan los gastos al surtir plenamente sus efectos los traspasos de tramos en ancho convencional procedentes de Adif y acordados en diversos Consejos de Ministros en 2018.

  Adicionalmente los gastos en servicios externos experimentan una fuerte subida vinculada al preacuerdo alcanzado por Adif con Renfe Operadora para fijar el coste definitivo de los servicios de tracción y de conducción para máquinas exploradoras de línea y de conducción para trenes de trabajo en líneas de ancho UIC prestados entre los años 2006 y 2019. El gasto registrado asciende a 21,33 millones de euros y se incluye como coste del convenio de mantenimiento de infraestructura suscrito entre la Entidad y Adif.

  Por último, en el ejercicio 2019 se observa un incremento de un 24,46% respecto al año anterior (7 millones 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 otras instalaciones singulares.

- El Resultado Financiero en 2019 registra un saldo negativo de 207,44 millones de euros, frente al resultado negativo de 272,52 millones de euros en 2018. Las principales causas se resumen a continuación:

  - Los Gastos Financieros registran una disminución del 8% respecto al ejercicio anterior, pasando de 359 millones de euros en 2018, a 330 millones de euros en 2019. Esta caída se debe básicamente a la disminución del tipo medio de la deuda, que ha pasado de un 1,88% en 2018 a un 1,79% en 2019. Adicionalmente, dadas las medidas adoptadas por la Entidad, en el ejercicio 2019 se observa una fuerte disminución de la dotación estimada de gastos financieros por intereses de demora en el pago a contratistas y expropiados.

    El epígrafe “Deterioro y resultado por enajenaciones de instrumentos financieros” recoge en el ejercicio 2018 un importe de 23 millones de euros por el deterioro de un crédito no comercial derivado de un procedimiento judicial interpuesto frente a un contratista. La Entidad decidió deteriorar el activo contingente al encontrarse el contratista en concurso de acreedores, lo que sumado a una reducción en la provisión

de riesgos por la participación en sociedades de integración del ferrocarril explica la variación con respecto a 2018, que es de 26 millones.

- Los ingresos financieros presentan un incremento del 8%, provocado básicamente por el crecimiento de los ingresos por activación de gastos financieros imputables a líneas de alta velocidad en construcción.

Tras todo lo expuesto, se deduce el **valor económico generado, distribuido y retenido** de cara al ejercicio 2019.

Cifras en millones de euros	2018	2019
Valor económico Generado*	1.110,5	1.187,6
Valor económico Distribuido **	1.085,1	1.114,4
Valor económico Retenido***	25,4	73,2

(*) Valor Económico Generado: ingresos ordinarios + extraordinarios
(**) Valor económico Distribuido: costes de explotación + gastos financieros + impuestos
(***) Valor Económico Retenido: Valor Económico Generado – Valor económico Distribuido

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 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 2019 de Adif Alta Velocidad por segmentos de actividad:

(Importes en miles de euros)	Total	Administración Red	Construcción	Gestión de Estaciones y Otros Activos	Energía	Gastos Comunes
Importe neto cifra de negocios	610.980	527.385	0	83.595	0	0
Trabajos realizados por la empresa para su activo	10.184	0	10.184	0	0	0
Aprovisionamientos	0	0	0	0	0	0

Otros ingresos de explotación	436.241	2.863	33.940	133.539	264.902	997
Gastos de personal	(15.817)	(228)	(11.622)	(2.668)	(489)	(810)
Otros gastos de explotación	(765.454)	(329.536)	(37.729)	(109.827)	(268.610)	(19.752)
Resultado por Operaciones Internas	0	(4.165)	(1.504)	(279)	5.948	0
Exceso de provisiones	4.515	3.318	0	0	0	1.197
Amortización del inmovilizado	(354.907)	(310.962)	(74)	(43.095)	(111)	(665)
Imputación de subvenciones no financiero y otras	106.814	102.814	0	3.998	0	2
Deterioro y resultado por enajenaciones de inmovilizado	(4.360)	(1.470)	0	(643)	(88)	(2.159)
Resultados Excepcionales	0	0	0	0	0	0
Reparto de gastos estructurales	0	(6.874)	(11.391)	(2.398)	(527)	21.190
RESULTADO DE EXPLOTACIÓN	**28.196**	**(16.855)**	**(18.196)**	**62.222**	**1.025**	**0**

10.2. Indicadores económicos de la actividad

En la tabla adjunta incluimos algunos indicadores generales económicos y financieros:

	2019	***2018***
RATIOS SOBRE GRADO DE AUTOFINANCIACIÓN		
GRADO DE AUTONOMÍA Indica el grado de independencia respecto a la financiación ajena.	*52,70%*	*53,33%*
FINANCIACIÓN DEL ACTIVO FIJO Indica el % de recursos a L/P que financian el Activo no corriente.	*98,61%*	*98,17%*
RATIOS DE RENTABILIDAD		
ROTACIÓN DEL ACTIVO TOTAL Indica el grado de eficiencia en la gestión de activos.	*2,22%*	*2,14%*
ROTACIÓN ACTIVO FIJO Indica el grado de eficiencia en la gestión del activo fijo.	*2,25%*	*2,16%*
ROTACIÓN ACTIVO CORRIENTE Indica el grado de eficiencia en la gestión del activo corriente.	*148,68%*	*197,61%*

RATIOS DE LIQUIDEZ		
COEFICIENTE DE LIQUIDEZ Indica cuántas unidades monetarias de cada 100 de activo son líquidas.	*1,49%*	*1,08%*
COEFICIENTE DE TESORERÍA Indica la capacidad de la empresa para hacer frente a sus compromisos a C/P.	*0,52*	*0,37*
RATIO DE SOLVENCIA Indica la capacidad de la empresa para afrontar su pasivo exigible con el activo.	*2,11*	*2,14*
RENTABILIDAD FINANCIERA Indica la remuneración a los capitales propios.	*-1,28%*	*-1,60%*
RENTABILIDAD ECONÓMICA Capacidad efectiva para remunerar todos los capitales a su disposición, propios y ajenos.	*-0,38%*	*-0,49%*
FONDO DE MANIOBRA (millones €) Indica la capacidad para afrontar sus obligaciones a C/P.	-643,77	-833,94

Periodo medio de pago a proveedores: La información relativa a los ejercicios 2019 y 2018 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		
	2019	**2018**
	Días	Días
Periodo medio de pago a proveedores	50,58	55,53
Ratio de operaciones pagadas	51,37	57,63
Ratio de operaciones pendientes de pago	37,42	27,38
	Importe (miles €)	Importe (miles €)
Total pagos realizados	1.755.053	1.746.167
Total pagos pendientes	104.520	130.573

10.3. Cánones ferroviarios

A continuación, se incluye una tabla en la que se detallan los ingresos por tipo de canon correspondientes a los ejercicios 2019 y 2018:

(Importes en miles de euros)	**2019**	**2018**
CANON POR UTILIZACIÓN DE INFRAESTRUCTURA	**497.618**	**473.170**

TOTAL Canon Adjudicación Capacidad	**90.771**	**87.059**
** Canon Adjudicación Capacidad*	*90.252*	*86.192*
** Canon Adjudicación Capacidad /Adición*	*519*	*867*
TOTAL Canon utilización líneas ferroviarias	**371.362**	**358.230**
** Canon utilización líneas ferroviarias*	*211.960*	*203.868*
** Canon utilización líneas ferroviarias / Adición*	*159.402*	*154.362*
Canon utiliz instalaciones EET	***36.047***	***34.482***
Bonificación canon Util. Líneas RFIG	**-562**	**-6.601**
CANON POR UTILIZACION DE ESTACIONES Y OTRAS INFR. FF.CC.	**113.100**	**98.922**
TOTAL Canon estaciones viajeros categoría 1-5	**83.208**	**83.806**
** Canon estaciones viajeros categoría 1-5*	*54.046*	*53.552*
** Canon estaciones viajeros categoría 1-5 / Adición*	*29.131*	*30.243*
** Canon servicios fuera horario apertura estación*	*31*	*11*
Canon paso cambiadores ancho	**4.626**	**4.596**
TOTAL Canon utilización vías con andén	**25.266**	**10.520**
** Canon estacionamiento servicios comerciales de vía*	*25.141*	*10.403*
** Canon estacionamiento otras operaciones*	*125*	*117*
TOTAL CANONES	**610.718**	**572.092**

Adif Alta Velocidad percibe de las empresas ferroviarias, al amparo de lo establecido en la Ley 38/2015 del Sector Ferroviario (en adelante LSF), 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 LSF incorpora al ordenamiento español las 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 LSF establece en su artículo 23 las funciones de los administradores generales de infraestructuras ferroviarias, entre las que incluye la determinación, revisión y cobro de los cánones por utilización de las infraestructuras ferroviarias, conforme al régimen legal y reglamentario de aplicación.

Por su parte, el artículo 100 de la LSF establece que la propuesta de modificación o revisión de las cuantías de los cánones deberá ser elaborada por el administrador de infraestructuras ferroviarias, que dicha propuesta será sometida a consulta de las empresas ferroviarias y a informe de la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia, y que establecerá los valores concretos de los parámetros de los cánones los cuales se remitirán al Ministerio de Fomento para su inclusión en el anteproyecto de Ley de Presupuestos Generales del Estado.

Aunque el administrador general de infraestructuras ferroviarias, Adif Alta Velocidad, elaboró una propuesta de tarifas para el ejercicio 2019, que fue sometida a consulta de las empresas ferroviarias y a informe de la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia, las tarifas aplicadas durante 2019 fueron las tarifas aprobadas para 2018 mediante la Ley 6/2018 de Presupuestos Generales del Estado para el año 2018; ya que dicha ley se prorrogó hasta la aprobación de la Ley de Presupuestos Generales del Estado para el año 2019, aprobación que no se ha producido.

Adicionalmente, las tarifas aplicables en 2018 no entraron en vigor hasta el 1 de agosto de dicho año, en virtud de lo establecido en la Ley 6/2018 de Presupuestos Generales del Estado para el año 2018; por lo que las tarifas aplicables a los cánones durante los primeros siete meses de 2018 fueron las aprobadas para 2017.

Estas circunstancias deben ser tenidas en cuenta a la hora de analizar las variaciones de ingresos por cánones en 2019 respecto a 2018.

La metodología de cálculo de las tarifas de los cánones, conforme a lo establecido en la normativa europea aplicable y en la LSF, se orienta a trasladar al operador ferroviario todos los costes directamente imputables al servicio ferroviario.

Las tarifas de 2018, aplicables como queda dicho desde el 1 de agosto de 2018 hasta el 31 de diciembre de 2019, fueron calculadas conforme al modelo de determinación de los cánones ferroviarios establecido por la Directiva 2012/34/UE, la LSF y el Reglamento (UE) 2015/909; a partir de los costes directamente imputables a la explotación del servicio ferroviario de 2016 (último ejercicio cerrado y auditado a la fecha de elaboración de las tarifas), desglosados por líneas de altas prestaciones (líneas A) y resto de líneas (líneas NO A).

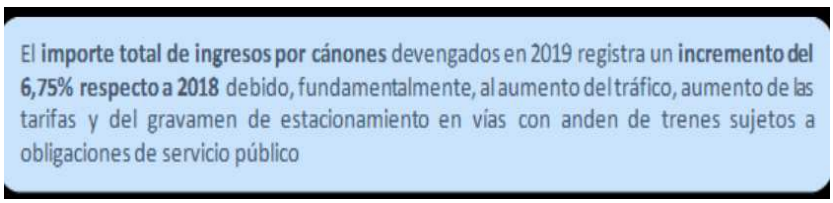
Los costes directamente imputables al servicio ferroviario prestado son los siguientes:

- 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).

- 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).



10.3.1. Cánones por utilización de líneas de la RFIG

Los ingresos por cánones por utilización de la RFIG devengados en 2019 registraron un incremento del 5,2% respecto a 2018 debido al aumento de la producción y a la disminución de la bonificación para incentivar el crecimiento del transporte ferroviario.

El tráfico global, medido en términos de tren-km, se incrementó en un 4%, superando los 60 millones de tren-km en 2019 frente a los 58 millones de 2018.

A continuación, se incluye una tabla en la que se recogen las variaciones del número de tren-km circulados en 2019 y 2018 por las principales líneas de Adif Alta Velocidad:

MILES DE TRENES-KM UTILIZACIÓN DE LA RFIG	2019	2018	VARIACIÓN	% VARIACIÓN
MADRID-ANDALUCÍA	18.670	18.005	665	3,7%
MADRID-LEVANTE	7.773	7.540	233	3,1%
MADRID-BARCELONA-FRONTERA FRANCESA	17.636	17.421	215	1,2%
MADRID-VALLADOLID-LEÓN-ZAMORA	5.556	5.407	149	2,8%
RESTO DE LÍNEAS	10.708	9.655	1.053	10,9%
TOTAL	**60.343**	**58.028**	**2.315**	**4,0%**

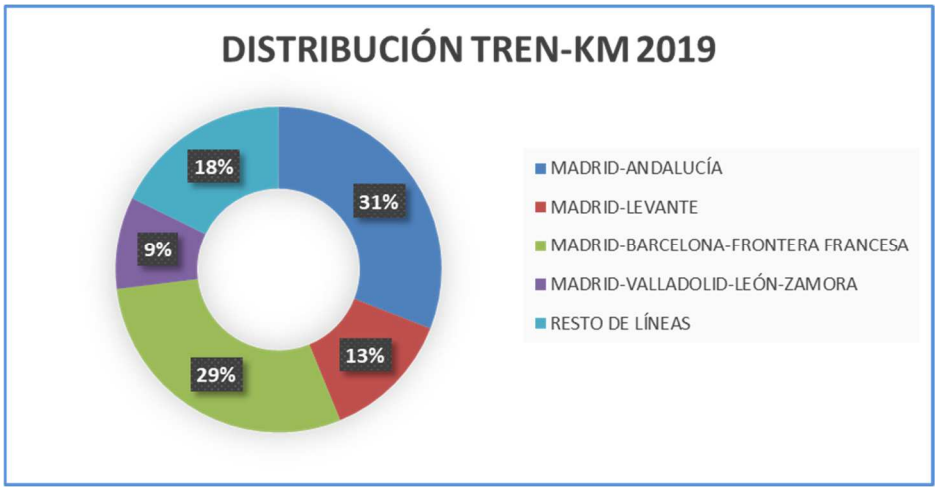
Con la finalidad de incentivar la explotación eficaz de la red ferroviaria y fomentar nuevos servicios de transporte ferroviario, conforme a lo establecido en el artículo 97.6 de la Ley 38/2015, Adif Alta Velocidad estableció para 2019 una bonificación en el canon por utilización de las líneas integrantes 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.

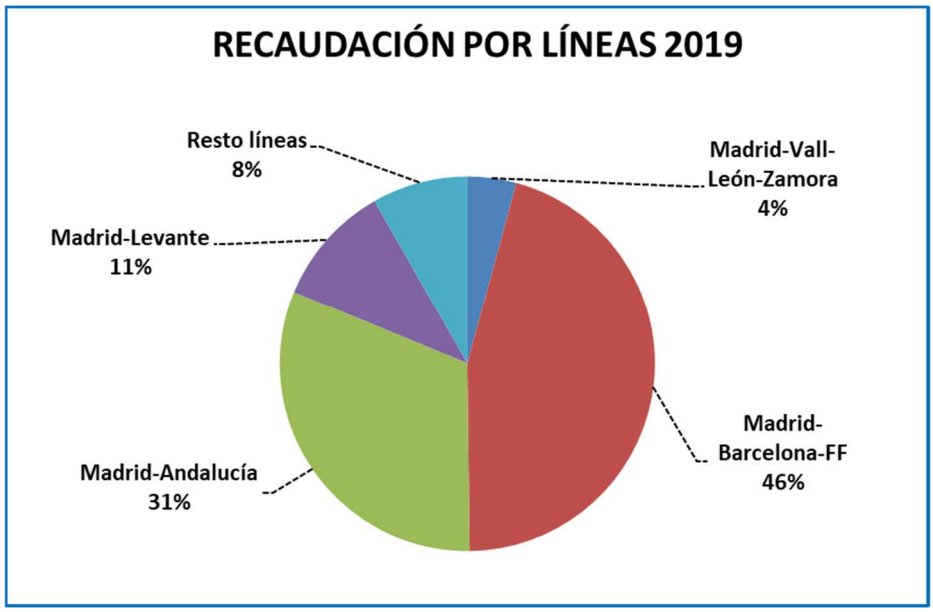
Las líneas bonificadas en 2019 en la red de Adif Alta Velocidad son las siguientes:

- 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 2019 ascendió a 0,57 millones de euros frente a los 5,81 millones de euros registrados en 2018. Esta disminución de la bonificación se explica por los niveles de los tráficos de referencia y objetivo fijados para 2019.

En los siguientes gráficos se presenta la distribución de la recaudación y de los tren-km circulados en 2019 entre las principales líneas de Adif Alta Velocidad:





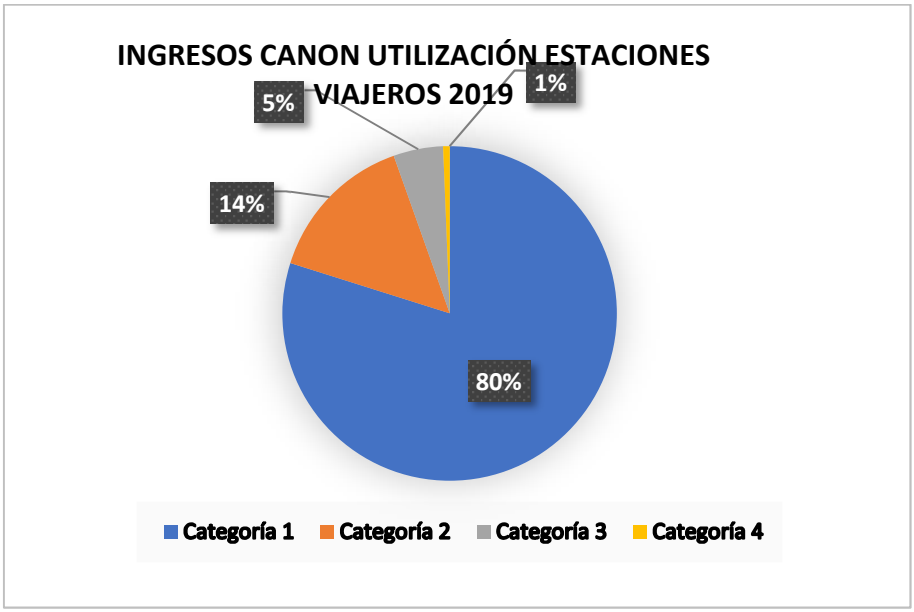
10.3.2. Cánones por utilización de estaciones y otras instalaciones

Los ingresos por el canon por utilización de las estaciones se mantuvieron en los niveles de 2018 debido a que el número de paradas de tren en estaciones se mantuvo estable. No obstante, los ingresos por la Adición por Intensidad de uso de estaciones registraron una disminución del 3,7% debido al descenso del número de viajeros.

La variación del número de viajeros subidos y bajados en estaciones en 2019 en relación con 2018 se muestra a continuación:

	2018	2019	% VARIACIÓN
VIAJEROS	164.125.986	162.025.045	-1,28%

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:

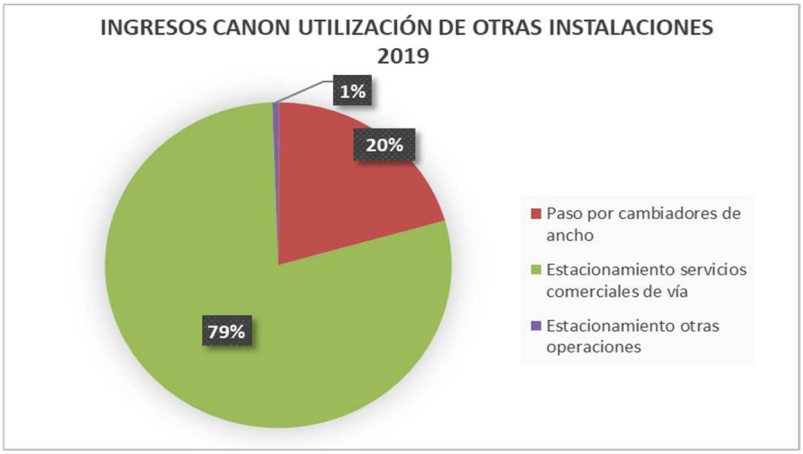


Por lo que se refiere a los cánones por utilización de otras instalaciones, la recaudación se ha mantenido en los niveles de 2018.

Como se ha comentado anteriormente, la extinción de la bonificación establecida en la disposición transitoria tercera de la LSF ha provocado que los ingresos por la modalidad C1 del canon de utilización de otras instalaciones se han visto incrementados de manera significativa.

Consiguientemente, se ha procedido a reelaborar las tasaciones de los gráficos de ocupación de vía de los años 2018 y 2019 atendiendo a las nuevas circunstancias, y a calcular los cánones que con la aplicación de la bonificación se habían dejado de liquidar. Como se ha señalado anteriormente, la cuantía de estos cánones se eleva para ambos años a 14,7 millones y se ha registrado íntegramente en el ejercicio 2019.

A continuación, se muestra la distribución de los ingresos por canon por utilización de otras instalaciones en 2019:



10.4. Financiación mediante emisiones de bonos verdes ("GREEN BOND")

El día 25 de abril de 2019, Adif Alta Velocidad llevó a cabo su tercera 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 2030 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) renovó en septiembre de 2019 el marco ("framework") del que se había dotado en 2017, cuyo objetivo era garantizar la transparencia, divulgación e integridad de sus emisiones de Bonos Verdes, manteniendo dicho estándar, además de abrir la posibilidad de financiación mediante otros instrumentos como podrían ser los Préstamos Verdes.

En el actual "framework", la Entidad mantiene el compromiso de asignar los recursos provenientes de instrumentos de financiación 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.

Los **Bonos Verdes de Adif-AV** han recibido la **máxima calificación** (***Dark Green***) por parte de CICERO.

La Segunda Opinión emitida por CICERO del nuevo Framework continúa otorgando la calificación máxima de "DARK GREEN", y confirma el cumplimiento de los Principios de ICMA en el marco de instrumentos verdes de financiación de Adif Alta Velocidad.

Adicionalmente, CICERO ha incluido en su valoración un análisis de la estructura de gestión del Framework de Financiación Verde, calificándolo como "Excelente".

Las principales características de la tercera emisión de "Bonos Verdes" de Adif Alta Velocidad son las siguientes:

- ✓ Volumen: 600.000.000 EUR.
- ✓ Fecha de ejecución: 11 de abril de 2019.
- ✓ Fecha de desembolso: 25 de abril de 2019.
- ✓ Fecha de Vencimiento: 30 de abril de 2027.
- ✓ Cupón: 0,95% anual.
- ✓ Importe neto: 598.176.000 EUR.

ADIF – AV se ha convertido en el principal emisor de bonos verdes del sector público español y el tercer emisor a nivel nacional, por detrás de Iberdrola y BBVA.

Según el informe anual del Observatorio Español de Financiación Sostenible, destaca el crecimiento del mercado español de financiación sostenible, con un volumen de emisiones de bonos verdes, sociales y sostenibles que ha alcanzado los 9.756 millones de euros en 2019, lo que sitúa a nuestro país entre los diez primeros en la clasificación por volumen de emisiones, consolidando la posición que ya ocupaba en 2018 y que es superior a la que le correspondería por su PIB.

A estas cifras habría que añadir las operaciones de préstamos sostenibles, que asciende a 13.025 millones de euros, según la información de que dispone OFISO. De este modo, la financiación sostenible ha crecido en 2019 en torno el 34 por ciento respecto al ejercicio anterior.

Finalmente, se indica que, en la tercera emisión de bonos verdes en 2019, el 60% de los inversores que adquirieron estos títulos son inversores socialmente responsables.

10.5. 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 2019 y 2018:

Importes en miles de euros	2019	2018
Flujos de efectivo generados por las actividades de explotación	(102.980)	(119.789)
Flujos de efectivo aplicados en las actividades de inversión	(948.103)	(878.593)
Flujos de efectivo generados por las actividades de financiación	1.266.979	881.477
Aumento/disminución neta del efectivo o equivalentes	215.896	(116.905)

El detalle de los recursos generados en las actividades de financiación se muestra en el siguiente cuadro:

Importes en miles de euros	2019	2018
Subvenciones recibidas	103.344	116.620
Aportaciones del Estado	311.574	311.574
Cobros y pagos de instrumentos financieros	852.061	453.283
Total Flujos generados en actividades de financiación	**1.266.979**	**881.477**

La tesorería de la Entidad se dirige de manera centralizada con la finalidad de conseguir la máxima optimización de los recursos.

El Fondo de Maniobra de Adif Alta Velocidad pasó de -833,94 millones de euros a 31 de diciembre de 2018, a -643,77 millones de euros a 31 de diciembre de 2019, lo que representa una variación neta positiva de 190,17 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 2020 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 2019 facilidades de crédito a corto plazo con instituciones financieras por un importe total de 510 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 2019 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 627 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 15 de noviembre de 2019 se renovó en la Bolsa de Valores irlandesa el folleto informativo del Programa EMTN por importe nominal de 8.000 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 1,79% anual, a 31 de diciembre de 2019, para una vida media de 9,82 años (1,88% anual, a 31 de diciembre de 2018, para una vida media de 10,30 años).

10.6. 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.

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 de la ratio de cobertura SEC 2010 a 31 de diciembre de 2019, 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 2018 es de 0,80; este valor se ha aplicado de forma provisional a los importes de 2019 conforme a la recomendación de la IGAE.

Los valores obtenidos a 31 de diciembre de 2019 son:

Ingresos en Contabilidad Nacional	970.653
Gastos en Contabilidad Nacional	1.713.668
Ratio SEC 2010	56,64%

10.6.1. Inversiones realizadas durante el ejercicio

Durante el ejercicio 2019 (comparado con el ejercicio anterior) se han ejecutado las inversiones que se recogen en los cuadros adjuntos, detalladas por naturaleza y por líneas:

NATURALEZA	2019 MILES € (IVA incluido)	2018 MILES € (IVA incluido)
ELECTRIFICACIÓN Y TELECOMUNICACIONES	71.185	88.029
PLATAFORMA	453.024	700.106
SEÑALIZACIÓN E INSTALACIONES DE SEGURIDAD	101.898	98.636
EQUIPAMIENTO Y RESTO DE ACTUACIONES	213.966	195.630
VÍA	298.637	174.649
ESTACIONES Y TERMINALES DE MERCANCÍAS	60.848	53.328
TOTAL	**1.199.557**	**1.310.378**

LÍNEAS	2019 MILES € (IVA incluido)	2018 MILES € (IVA incluido)
VANDELLÓS-VALENCIA	24.357	32.581
L.A.V. LEVANTE	60.212	83.423
L.A.V. ALMERIA-MURCIA	38.590	21.379
L.A.V. BOBADILLA-GRANADA	36.120	73.241
VANDELLOS-TARRAGONA	19.258	39.091
PALENCIA-AGUILAR DE CAMPOO	4.315	586
CABCERA NORTE DE CHAMARTIN	12.268	857
L.A.V. ASTURIAS (VARIANTE DE PAJARES)	68.903	67.234
L.A.V. VENTA DE BAÑOS-PALENCIA-LEÓN-ASTURIAS	34.304	18.580
L.A.V. VALLADOLID-BURGOS-VITORIA	17.711	48.337
L.A.V. VITORIA-BILBAO-SAN SEBASTIÁN	111.467	68.155
L.A.V. MADRID-EXTREMADURA	162.531	139.286
L.A.V. GALICIA (OLMEDO-LUBIÁN-ORENSE)	362.645	487.652
L.A.V. ZARAGOZA-PAMPLONA (CASTEJÓN-PAMPLONA)	30.656	7.953
CONEXIÓN U.I.C CHAMARTÍN-ATOCHA-TORREJÓN	19.157	36.329
EJE ATLÁNTICO (CORUÑA-VIGO)	17.453	30.532
IMPUTABLE AL CONJUNTO DE LA RED	74.761	47.488
INVERSIÓN EN LINEAS EN EXPLOTACION	74.213	95.084
VARIANTE DE OURENSE	14.472	1.393
ESTACIONES Y OTROS ACTIVOS	16.163	11.197
TOTAL	**1.199.557**	**1.310.378**

10.6.2. Información sobre la contratación realizada

A continuación, se incluye información detallada de la actividad de Contratación durante el ejercicio 2019:

CUADRO RESUMEN DE LICITACIONES				(Importes sin IVA en Millones Euros)
Dirección	Nº Encargos Medios Propios	Importe Encargos	Nº Total Licitaciones	Importe Total Licitado
Dirección General AV	0	0,00	4	1,00
Dirección de Construcción	88	118,07	315	1.131,24
Dirección de Energía y Red de Fibra	4	2,18	22	21,84
Dirección de Actuaciones Técnicas	3	0,49	7	4,25
Subdirección de Seguridad en la Circulación	0	0,00	1	0,01
Dirección de Proyectos de AV y Estaciones	2	0,54	5	11,99
Totales	**97**	**121,28**	**354**	**1.170,33**

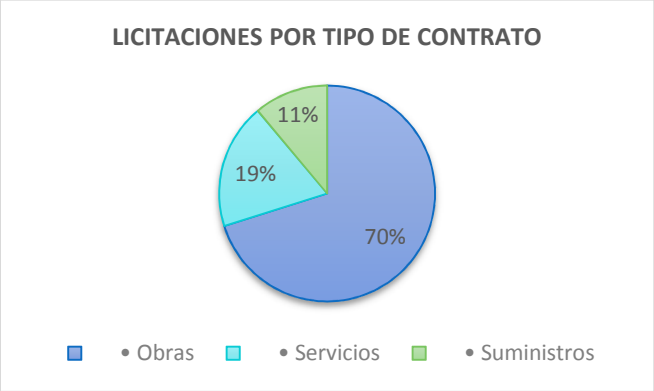
CUADRO RESUMEN DE ADJUDICACIONES				(Importes sin IVA en Millones Euros)
Dirección	Nº Encargos Medios Propios	Importe Encargos	Nº Total Licitaciones	Importe Total Licitado
Dirección General AV	0	0,00	4	0,97
Dirección de Construcción	88	118,07	378	2.224,72
Dirección de Energía y Red de Fibra	4	2,18	18	20,75
Dirección de Actuaciones Técnicas	3	0,49	3	0,49
Subdirección de Seguridad en la Circulación	0	0,00	1	0,01
Dirección de Proyectos de AV y Estaciones	2	0,54	2	0,54
Totales	**97**	**121,28**	**406**	**2.247,48**

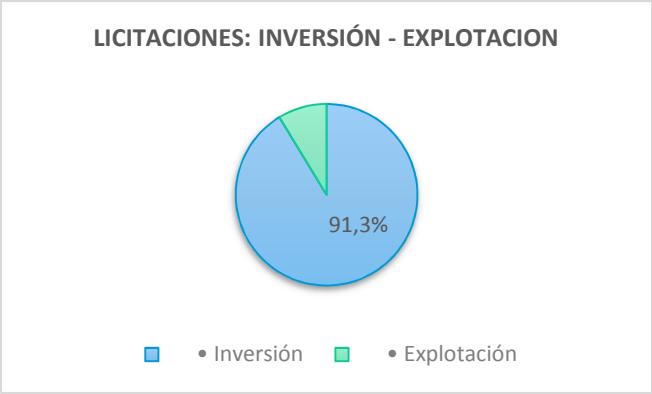
CUADRO RESUMEN DE LICITACIONES POR PROCEDIMIENTO			(Importes sin IVA en Millones Euros)
Procedimiento / Criterio	Nº Expedientes	Importes	% Imp
Abierto	**167**	**1.010,72**	**86,4%**
• *Abierto Criterio Precio*	*38*	*82,16*	*7,0%*
• *Abierto Criterios Múltiples*	*129*	*928,56*	*79,3%*
Restringido			
• Restringido Criterios Múltiples			

Negociado	**84**	**35,52**	**3,0%**
• *Con Publicidad*	*2*	*19,11*	*1,6%*
• *Sin Publicidad*	*82*	*16,41*	*1,4%*
PedidoS contra Ac. Marco	**6**	**2,81**	**0,2%**
Total Licitado	***257***	***1.049,05***	**89,6%**
Encargos a Medios Propios	**97**	**121,28**	**10,4%**
TOTALES	**354**	**1.170,33**	**100,0%**

Tipo de Contrato	**354**	**1.170,33**	**100,0%**
• *Obras*	*79*	*820,75*	*70,1%*
• *Servicios*	*241*	*219,70*	*18,8%*
• *Suministros*	*34*	*129,88*	*11,1%*

Contrato Inversión / Explotación	**354**	**1.170,33**	**100,0%**
• *Inversión*	*321*	*1.068,47*	*91,3%*
• *Explotación*	*33*	*101,86*	*8,7%*





11. HECHOS POSTERIORES

La aparición del Coronavirus COVID-19 en China en enero de 2020 y su reciente expansión global a un gran número de países, entre ellos España, ha motivado que el brote vírico haya sido calificado como una pandemia por la Organización Mundial de la Salud desde el pasado 11 de marzo.

Para hacer frente a esta grave y excepcional situación, el Gobierno ha declarado el estado de alarma mediante el Real Decreto 463/2020, de 14 de marzo.

En su artículo 14, el citado Real Decreto establece una serie de medidas en materia de transportes, entre las que cabe destacar las siguientes reducciones en los tráficos ferroviarios:

a) En los servicios de transporte público ferroviarios, que no están sometidos a contrato público u obligaciones de servicio público (OSP), los operadores de transporte reducirán la oferta total de operaciones en, al menos, un 50 %. Por resolución del Ministro de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana se podrá modificar este porcentaje y establecer condiciones específicas al respecto.
b) Los servicios de transporte público de viajeros que están sometidos a contrato público u OSP reducirán su oferta total de operaciones en, al menos, los siguientes porcentajes:
    i. Servicios ferroviarios de media distancia: 50 %.
    ii. Servicios ferroviarios media distancia-AVANT: 50 %.
c) Los servicios ferroviarios de cercanías mantendrán su oferta.

En este contexto, la Entidad, como gestora de una infraestructura critica, ha desarrollado los planes de contingencia necesarios para dar continuidad a su actividad en todos sus ámbitos de actuación y su Dirección está realizando una supervisión constante de la evolución de la situación, con el fin de afrontar con éxito los eventuales impactos, tanto financieros como no financieros, que puedan producirse.

En este momento, no es posible determinar de forma fiable el impacto que tendrá esta crisis sanitaria sobre la Entidad, debido a la incertidumbre sobre sus consecuencias a corto, medio y largo plazo.

En todo caso y en el ámbito económico – financiero, cabe señalar que la Dirección de Entidad estima que ADIF Alta Velocidad cuenta con una tesorería y unas disponibilidades de líneas

de crédito que le permitirán afrontar las tensiones de liquidez y restricciones del crédito que, en su caso, pudiesen producirse en los próximos meses. Asimismo, estima, con la información disponible que, aunque esta crisis puede tener un impacto negativo en su cifra de negocio y en su actividad comercial, éste no será significativo.

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL

ADIF-ALTA VELOCIDAD

INFORME RELATIVO AL CUMPLIMIENTO DE LAS OBLIGACIONES DE CARÁCTER ECONÓMICO-FINANCIERO

(Art. 129.3 LGP)

EJERCICIO 2019

INDICE

1. INTRODUCCIÓN 3

2. PROGRAMA DE ACTUACIÓN PLURIANUAL (PAP) 4

3. INFORMACIÓN SOBRE LA LIQUIDACIÓN DE LOS PRESUPUESTOS DE EXPLOTACIÓN Y DE CAPITAL 4

4. INFORMACIÓN SOBRE SUBVENCIONES RECIBIDAS POR LA ENTIDAD 4

4.1.PERÍODO 2014-2020 5
4.1.1. FEDER 5
4.1.2. CEF (Conecting Europe Facility, anteriormente Ayudas RTE-T) 6
4.1.3. Controles 6

4.2.MARCO COMUNITARIO 2007-2013 8
4.2.1. Fondo de Cohesión 8
4.2.2. FEDER 9
4.2.3. Ayudas RTE-T 9
4.2.4. Controles 9

4.3.MARCO COMUNITARIO 2000-2006 9
4.3.1. Fondo de Cohesión 9
4.3.2. Fondo Europeo de Desarrollo Regional (FEDER) 10
4.3.3. Ayudas RTE 10

5. INFORMACIÓN REGIONALIZADA DE LAS ACTUACIONES DE INVERSIÓN 11

6. INFORMACIÓN RELATIVA AL CUMPLIMIENTO DEL TR DE LA LEY DE CONTRATOS DEL SECTOR PÚBLICO Y OTRA NORMATIVA EN MATERIA DE PROCEDIMIENTOS DE CONTRATACIÓN 11

7. INFORMACIÓN SOBRE GARANTÍAS RECIBIDAS O CONCEDIDAS A OTRAS ENTIDADES DEL SECTOR PÚBLICO ESTATAL 12

8. INFORMACIÓN SOBRE PERSONAL 13

8.1.DESCRIPCIÓN DE LOS SISTEMAS EMPLEADOS PARA LA SELECCIÓN DE PERSONAL 13

8.2.EVOLUCIÓN EN LOS TRES ÚLTIMOS EJERCICIOS DE LOS GASTOS DE PERSONAL, LA PLANTILLA MEDIA Y EL COSTE MEDIO DEL PERSONAL 13

8.3.NORMAS O ACUERDOS DEL ÓRGANO DE GOBIERNO QUE DETERMINAN INCREMENTOS SALARIALES Y ORIGEN DE LAS MODIFICACIONES EN LOS SUELDOS Y SALARIOS RESPECTO AL EJERCICIO ANTERIOR.....14

8.4.ALTAS. 14

8.5.BAJAS E INDEMNIZACIONES 15

8.6.OTRA INFORMACIÓN 15

9. INFORMACIÓN SOBRE LA COMISIÓN DE AUDITORÍA 15

10. ANEXOS 16

10.1EJECUCIÓN DEL PROGRAMA DE ACTUACIÓN PLURIANUAL. 16

10.2LIQUIDACIÓN DE LOS PRESUPUESTOS. 16

10.3DISTRIBUCIÓN REGIONALIZADA - INVERSIONES POR PROVINCIAS. 16

10.4DISTRIBUCIÓN REGIONALIZADA - INVERSIONES POR PROYECTOS. 16

10.5DISTRIBUCIÓN REGIONALIZADA DEL PERSONAL. 16

10.6INFORMACIÓN SOBRE LA COMISIÓN DE AUDITORÍA. 16

1. INTRODUCCIÓN

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

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

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

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

Con fecha 31 de diciembre de 2004 entró en vigor la Ley 39/2003, de 17 de noviembre, del Sector Ferroviario, en adelante LSF, que tenía como objetivo no sólo la incorporación al Derecho español de diversas directivas comunitarias que establecía un nuevo marco para este sector, sino también una completa reordenación del sector ferroviario estatal, sentando las bases que permitiesen una progresiva entrada de nuevos actores en este mercado. Para alcanzar estos objetivos, se reguló la administración de las infraestructuras ferroviarias y se encomendó esta función a RENFE, que pasó a denominarse Administrador de Infraestructuras Ferroviarias, manteniendo su naturaleza jurídica de Entidad Pública Empresarial e integrando, además, a la Entidad Pública Empresarial Gestor de Infraestructuras Ferroviarias (en adelante, GIF). ADIF podía, según la citada ley, construir, de acuerdo con lo que determine el Ministerio de Fomento, infraestructuras ferroviarias con cargo a sus propios recursos o mediante recursos ajenos. Asimismo, administraría las

infraestructuras de su titularidad y aquellas otras cuya administración se le encomendase mediante un convenio.

El 29 de septiembre de 2015 se aprobó la Ley 38/2015 del Sector Ferroviario, en adelante LSF, que sustituye íntegramente a la Ley 39/2003 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 nuevas normas contenidas en la Directiva 2012/34/UE del Parlamento Europeo y del Consejo de 21 de noviembre de 2012.

2. PROGRAMA DE ACTUACIÓN PLURIANUAL (PAP)

En la Ley 6/2018, de 3 de julio, de Presupuestos Generales del Estado para el ejercicio 2018 (PGE 2018 prorrogado para el ejercicio 2019) se aprueba el Programa de Actuación Plurianual (PAP) para ADIF-Alta Velocidad.

En el Anexo I del presente Informe se incluye una tabla con las previsiones, la realización y las desviaciones del PAP de ADIF-Alta Velocidad del ejercicio 2018 (prorrogado para el ejercicio 2019) con el desglose que figura en el Programa aprobado.

3. INFORMACIÓN SOBRE LA LIQUIDACIÓN DE LOS PRESUPUESTOS DE EXPLOTACIÓN Y DE CAPITAL

En la citada Ley de PGE 2018 (prorrogado para el ejercicio 2019) se aprueban los Presupuestos de Explotación y Capital de ADIF-Alta Velocidad.

En el Anexo II del presente informe se incluye la liquidación de los mismos, en concreto información sobre los importes previstos, los realizados, las desviaciones absolutas, el porcentaje de lo realizado sobre lo previsto y las causas de las desviaciones de los Presupuestos de ADIF-Alta Velocidad del ejercicio 2018 (prorrogados en el ejercicio 2019).

4. INFORMACIÓN SOBRE SUBVENCIONES RECIBIDAS POR LA ENTIDAD

Las actuaciones ejecutadas por ADIF-Alta Velocidad perciben ayudas comunitarias (Fondo de Cohesión, FEDER y Ayudas RTE/CEF) destinadas a cofinanciar estudios, proyectos y la construcción de la infraestructura propia de su actividad. Estas subvenciones tienen el carácter de subvenciones de capital.

En el ejercicio 2019 ADIF-Alta Velocidad recibió el cobro de las siguientes subvenciones:

Importes en millones de euros				
FONDO EUROPEO	**Período 2014-2020**	**Período 2007-2013**	**Período 2000-2006**	**TOTAL COBROS 2019**
Fondo de Cohesión	0,0	15,5	0,0	15,5
FEDER	227,8	18,9	0,0	296,7
RTE/CEF	3,0	0,0	0,0	3,0
TOTALES	**280,8**	**34,5**	**0,0**	**315,3**

4.1. PERÍODO 2014-2020

4.1.1. FEDER

Regulación: La normativa de referencia aplicable para este período de programación se define en:

- Reglamento (UE) No 1303/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo de 17 de diciembre de 2013 por el que se establecen disposiciones comunes relativas al Fondo Europeo de Desarrollo Regional, al Fondo Social Europeo, al Fondo de Cohesión, al Fondo Europeo Agrícola de Desarrollo Rural y al Fondo Europeo Marítimo y de la Pesca, y por el que se establecen disposiciones generales relativas al Fondo Europeo de Desarrollo Regional, al Fondo Social Europeo, al Fondo de Cohesión y al Fondo Europeo Marítimo y de la Pesca, y se deroga el Reglamento (CE) No 1083/2006 del Consejo.

- Reglamento Delegado (UE) No 480/2014 de la Comisión de 3 de marzo de 2014 que complementa el Reglamento (UE) no 1303/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo por el que se establecen disposiciones comunes relativas al Fondo Europeo de Desarrollo Regional, al Fondo Social Europeo, al Fondo de Cohesión, al Fondo Europeo Agrícola de Desarrollo Rural y al Fondo Europeo Marítimo y de la Pesca, y por el que se establecen disposiciones generales relativas al Fondo Europeo de Desarrollo Regional, al Fondo Social Europeo, al Fondo de Cohesión y al Fondo Europeo Marítimo y de la Pesca.

El Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (Adif) es designado Organismo Intermedio del FEDER según lo establecido en el Acuerdo del Director General de Fondos Comunitarios, de 17 de abril de 2017. Adif manifiesta la aceptación de su designación con fecha 8 de mayo de 2017. Adif, en su calidad de Organismo Intermedio es el encargado de la gestión de las ayudas asignadas a las actuaciones de Adif y Adif Alta Velocidad.

El 27 de octubre de 2017, España solicitó a la Comisión la modificación del "Programa Operativo Crecimiento sostenible". Mediante la Decisión de Ejecución C(2017) 8950 de 19

de diciembre de 2017, se aprobó la modificación de dicho programa operativo, que pasó a denominarse "Programa Operativo Plurirregional de España".

Ayudas Recibidas: A 31 de diciembre de 2019 la situación de las ayudas asignadas, concedidas y cobradas se detalla en la siguiente tabla:

FEDER PROGRAMA OPERATIVO	AYUDA ASIGNADA	AYUDA CONCEDIDA	COBROS 2018	COBROS ACUMULADOS
Plurirregional de España	1.284,6	232,7	277,8	457,4
TOTALES	**1.284,6**	**232,7**	**277,8**	**457,4**

4.1.2. CEF (Conecting Europe Facility, anteriormente Ayudas RTE-T)

Regulación: La normativa de referencia aplicable para este período de programación se define en:

- Reglamento (UE) nº 1315/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo de 11 de diciembre de 2013 sobre las orientaciones de la Unión para el desarrollo de la Red Transeuropea de Transporte, y por el que se deroga la Decisión nº 661/2010/UE.

- Reglamento (UE) nº 1316/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo de 11 de diciembre de 2013 por el que se crea el Mecanismo «Conectar Europa», por el que se modifica el Reglamento (UE) nº 913/2010 y por el que se derogan los Reglamentos (CE) nº 680/2007 y (CE) nº 67/2010.

Ayudas Recibidas: A 31 de diciembre de 2019 la situación de las ayudas concedidas y cobradas se detalla en la siguiente tabla:

Importes en millones de euros		
AYUDA CONCEDIDA	**COBROS 2018**	**COBROS ACUMULADOS**
315,5	**3,0**	**134,9**

4.1.3. Controles

Con independencia de los controles que se realizan por ADIF al actuar como organismo intermedio, durante el año 2019 los órganos de control externo realizaron los siguientes controles sobre proyectos en los que ADIF es órgano intermedio y ADIF-Alta Velocidad el beneficiario:

Auditorías realizadas por la Intervención General del Estado

- Informe de la Auditoría de Operaciones sobre la Operación Extrem_Faseo_14-20 (P.O. FEDER 2014-2020 PLURIRREGIONAL DE ESPAÑA). La Intervención General de

la Administración del Estado (IGAE), como autoridad de auditoría del Programa Operativo FEDER 2014-2020 PLURIRREGIONAL DE ESPAÑA, del Fondo FEDER a través de la Intervención Delegada en el INIA, como órgano de control de este Programa, ha realizado una auditoría sobre el gasto declarado a la Comisión fijado en el alcance de este informe, relativo a la operación Corredor Atlántico. FASEO de actuaciones procedentes del GP Extremadura (2007-2013). Línea de alta velocidad para tráfico mixto Madrid-Lisboa. Plataforma fase II y vía e instalaciones de protección civil y seguridad fase I. del Programa Operativo antes citado.

- Informe de la Auditoría de Operación sobre la Operación GRANADA_F3 (P.O. FEDER 2014-2020 PLURIRREGIONAL DE ESPAÑA). La Intervención General de la Administración del Estado (IGAE), como autoridad de auditoría del Programa Operativo Programa Operativo de FEDER 2014-2020 Plurirregional de España, del Fondo FEDER a través de la Intervención Delegada en ADIF, como órgano de control de este Programa, ha realizado una auditoría sobre el gasto declarado a la Comisión fijado en el alcance de este informe, relativo a la operación Granada_F3 - Nuevos tramos de la red ferroviaria de Andalucía para tráfico mixto. Tramo Antequera - Granada: Plataforma Fase III, Suministros, Montaje de vía, Electrificación e Instalaciones del Programa Operativo antes citado.

- Informe de la Auditoría de Operación sobre la Operación GRANADA_FASEO_14-20 (P.O. FEDER 2014-2020 PLURIRREGIONAL DE ESPAÑA). La Intervención General de la Administración del Estado (IGAE), como autoridad de auditoría del Programa Operativo Programa Operativo de FEDER 2014-2020 Plurirregional de España, del Fondo FEDER a través de la Intervención Delegada en ADIF, como órgano de control de este Programa, ha realizado una auditoría sobre el gasto declarado a la Comisión fijado en el alcance de este informe, relativo a la operación FASEO DE ACTUACIONES PROCEDENTES DEL GP GRANADA F2 (2007-2013) AL PERÍODO 2014-2020 del Programa Operativo antes citado.

- Informe de la Auditoría de Operación sobre la Operación Monforte-Murcia_CV (P.O. FEDER 2014-2020 PLURIRREGIONAL DE ESPAÑA). La Intervención General de la Administración del Estado (IGAE), como autoridad de auditoría del Programa Operativo Programa Operativo de FEDER 2014-2020 Plurirregional de España, del Fondo FEDER a través de la Intervención Delegada en el INIA, como órgano de control de este Programa, ha realizado una auditoría sobre el gasto declarado a la Comisión fijado en el alcance de este informe, relativo a la operación Corredor Mediterráneo. Tramo Monforte del Cid -Murcia. Ejecución y supervisión de suministros, montaje de vía y electrificación (Comunidad Valenciana) del Programa Operativo antes citado.

- Informe de la Auditoría de Operación sobre la Operación GALICIA_4_VIA-IZQ (P.O. FEDER 2014-2020 PLURIRREGIONAL DE ESPAÑA). La Intervención General de la Administración del Estado (IGAE), como autoridad de auditoría del Programa Operativo Programa Operativo de FEDER 2014-2020 Plurirregional de España, del

Fondo FEDER a través de la Intervención Delegada en ADIF, como órgano de control de este Programa, ha realizado una auditoría sobre el gasto declarado a la Comisión fijado en el alcance de este informe, relativo a la operación Red Básica. LAV Madrid-Galicia. Tramo Lubián - Orense. Subtramo Lubián - Taboadela Fase I del Programa Operativo antes citado.

Auditorías realizadas por el Tribunal de Cuentas Europeo

- Auditoría del Tribunal de Cuentas Europeo a la Solicitud de Reembolso nº 1 de la Acción 2014-ES-TM-0518-W Supply, electrical facilities and acoustic works on the Chamartín-Atocha-Torrejón de Velasco HSRL Section cofinanciada por CEF.

4.2. MARCO COMUNITARIO 2007-2013

Regulación: La regulación general aprobada por la Comisión Europea para el período de programación 2007-2013 es el Reglamento del Consejo (CE) 1083/2006 que establece normas generales relativas al FEDER, al Fondo Social Europeo y al Fondo de Cohesión, Reglamento del Consejo (CE) 1084/2006 por el que se crea el Fondo de Cohesión y el Reglamento (CE) 1828/2006 de la Comisión por el que se fijan normas de desarrollo para el Reglamento (CE) nº 1083/2006 del Consejo y para las Ayudas RTE el Reglamento (CE) Nº 680/2007 y la Decisión 661/2010/UE.

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

A la fecha actual, ADIF desempeña las funciones de Organismo Intermedio de todas las actuaciones en las que ADIF-Alta Velocidad es beneficiario, en virtud de la encomienda de Gestión entre ADIF y ADIF-Alta Velocidad.

Ayudas recibidas: ADIF-Alta Velocidad se ha subrogado en la posición de Beneficiario de las ayudas cuyo detalle a 31 de diciembre de 2019 es el siguiente:

4.2.1. Fondo de Cohesión

En el marco del objetivo de convergencia, el Fondo de Cohesión financia principalmente actuaciones de carácter plurirregional, en el cuadro siguiente figuran las ayudas solicitadas, concedidas y los cobros recibidos.

Importes en Millones de Euros			
FONDO DE COHESIÓN	**AYUDA CONCEDIDA**	**COBROS 2019**	**COBROS ACUMULADOS**
TOTAL	**1.415,2**	**15,5**	**1.415,2**

4.2.2. FEDER

En el marco del Eje Prioritario de Transporte y Energía, en los programas operativos regionales y plurirregionales de intervención comunitaria FEDER en el cuadro siguiente figuran las ayudas solicitadas, concedidas y los cobros recibidos.

Importes en Millones de Euros			
PROGRAMA OPERATIVO	**AYUDA CONCEDIDA**	**COBROS 2019**	**COBROS ACUMULADOS**
FEDER PLURIRREGIONAL	1.188,7	0,0	1.188,7
CASTILLA Y LEÓN	169,5	0,0	169,5
CASTILLA LA MANCHA	248,9	12,4	248,9
COMUNIDAD VALENCIANA	244,6	12,2	244,6
EXTREMADURA	171,7	-1,67	171,7
GALICIA (*)	202,1	0,0	203,6
MURCIA	48,3	-4,0	48,3
TOTALES	**2.273,8**	**18,9**	**2.275,4**

(*) El importe cobrado en exceso del P.O Galicia se compensará con cobros del período 2014-2020.

4.2.3. Ayudas RTE-T

En el marco de las Ayudas Financieras a la Redes Transeuropeas de Transporte, en el cuadro siguiente figuran las ayudas solicitadas, concedidas y los cobros recibidos.

Importes en Millones de Euros			
AYUDAS RTE-T	**AYUDA CONCEDIDA**	**COBROS 2019**	**COBROS ACUMULADOS**
TOTALES	**157,3**	**0,0**	**157,3**

4.2.4. Controles

Sin controles.

4.3. MARCO COMUNITARIO 2000-2006

4.3.1. Fondo de Cohesión

Regulación: El Reglamento (CE) 1164/94 del Consejo de la Unión Europea, de 16 de mayo de 1994, modificado por los Reglamentos (CE) 1264/99 y 1265/99, crea un Fondo de Cohesión para financiar proyectos que contribuyan a la realización de los objetivos

fijados en el Tratado de la Unión, en los sectores del medio ambiente y de las redes transeuropeas de infraestructuras de transporte en los estados miembros que cumplan determinados requisitos, entre los que se encuentra España.

Ayudas recibidas: En el periodo de programación 2000-2006 se han concedido ayudas del Fondo de Cohesión para diferentes actuaciones de Alta Velocidad.

Conforme se indicó en el informe de gestión del ejercicio 2018, se encuentra cobrada la totalidad de la ayuda concedida que asciende a 5.470,1 Millones de euros.

4.3.2. Fondo Europeo de Desarrollo Regional (FEDER)

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

Ayudas sobre actuaciones asignadas inicialmente a RENFE: La financiación otorgada a la extinta Entidad Renfe por el Fondo Europeo de Desarrollo Regional deriva de la participación, dentro de la Medida 6.3 Ferrocarriles, en los Programas Operativos Integrados 2000-2006 de las regiones de Andalucía, Asturias, Castilla y León, Extremadura, Galicia, Murcia y Comunidad Valenciana.

A partir del año 2005 con la entrada en vigor de la Ley del Sector Ferroviario sus actuaciones son asumidas por el Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (ADIF) y posteriormente han formado parte de los activos de ADIF-Alta Velocidad.

Conforme se indicó en el informe de gestión del ejercicio 2018, se encuentra cobrada la totalidad de la ayuda concedida que asciende a 7,6 Millones de euros.

Ayudas asignadas para las líneas de Alta Velocidad: La financiación otorgada por el Fondo Europeo de Desarrollo Regional deriva de la participación, dentro de la Medida 6.3 Ferrocarriles, en los Programas Operativos Integrados 2000-2006 de las regiones de Andalucía, Asturias, Castilla y León, Castilla La Mancha, Murcia y Comunidad Valenciana.

Conforme se indicó en el informe de gestión del ejercicio 2018, se encuentra cobrada la totalidad de la ayuda concedida que asciende a 1.663,7 Millones de euros.

4.3.3. Ayudas RTE

El Reglamento (CE) nº 2236/95 del Consejo de la Unión Europea, de 18 de septiembre, modificado por el Reglamento (CE) nº 1655/99 de 19 de julio del Parlamento Europeo y del Consejo, determina las normas generales para la concesión de ayudas financieras comunitarias para proyectos de interés común en el ámbito de las redes transeuropeas de infraestructuras de transporte, telecomunicaciones y energía.

Conforme se indicó en el informe de gestión del ejercicio 2018, se encuentra cobrada la totalidad de la ayuda concedida que asciende a 156,7 Millones de euros.

5. INFORMACIÓN REGIONALIZADA DE LAS ACTUACIONES DE INVERSIÓN

En el Anexo III se presenta la información regionalizada de las inversiones de ADIF-Alta Velocidad efectuadas en 2019 desglosando el importe por provincias, y en el Anexo IV se incluye la distribución regionalizada de las inversiones realizadas en 2019 desglosadas por proyectos.

6. INFORMACIÓN RELATIVA AL CUMPLIMIENTO DE LA LEY DE CONTRATOS DEL SECTOR PÚBLICO Y OTRA NORMATIVA EN MATERIA DE PROCEDIMIENTOS DE CONTRATACIÓN

A continuación se presenta cuadro resumen de las licitaciones de 2019, por procedimiento, correspondientes a ADIF-Alta Velocidad.

CUADRO RESUMEN DE LICITACIONES				(Importes sin IVA en Millones Euros)
Dirección	Nº Encargos Medios Propios	Importe Encargos	Nº Total Licitaciones	Importe Total Licitado
Dirección General AV	0	0,00	4	1,00
Dirección de Construcción	88	118,07	315	1.131,24
Dirección de Energía y Red de Fibra	4	2,18	22	21,84
Dirección de Actuaciones Técnicas	3	0,49	7	4,25
Subdirección de Seguridad en la Circulación	0	0,00	1	0,01
Dirección de Proyectos de AV y Estaciones	2	0,54	5	11,99
Totales	**97**	**121,28**	**354**	**1.170,33**

CUADRO RESUMEN DE LICITACIONES POR PROCEDIMIENTO			(Importes sin IVA en Millones Euros)
Procedimiento / Criterio	Nº Expedientes	Importes	% Imp
Abierto	**167**	**1.010,72**	**86,4%**
• Abierto Criterio Precio	*38*	*82,16*	*7,0%*
• Abierto Criterios Múltiples	*129*	*928,56*	*79,3%*
Restringido			
• Restringido Criterios Múltiples			
Negociado	**84**	**35,52**	**3,0%**
• Con Publicidad	*2*	*19,11*	*1,6%*
• Sin Publicidad	*82*	*16,41*	*1,4%*
PedidoS contra Ac. Marco	**6**	**2,81**	**0,2%**
Total Licitado	***257***	***1.049,05***	**89,6%**
Encargos a Medios Propios	**97**	**121,28**	**10,4%**
TOTALES	**354**	**1.170,33**	**100,0%**

Tipo de Contrato	**354**	**1.170,33**	**100,0%**
• Obras	*79*	*820,75*	*70,1%*
• Servicios	*241*	*219,70*	*18,8%*
• Suministros	*34*	*129,88*	*11,1%*

Contrato Inversión / Explotación	**354**	**1.170,33**	**100,0%**
• Inversión	*321*	*1.068,47*	*91,3%*
• Explotación	*33*	*101,86*	*8,7%*

7. INFORMACIÓN SOBRE GARANTÍAS RECIBIDAS O CONCEDIDAS A OTRAS ENTIDADES DEL SECTOR PÚBLICO ESTATAL

INFORMACIÓN SOBRE AVALES ENTREGADOS				
importe en miles €	**31/12/2019**		**31/12/2018**	
ORGANISMO RECEPTOR	**Nº DE AVALES**	**IMPORTE AVALADO**	**Nº DE AVALES**	**IMPORTE AVALADO**
CAJA GENERAL DE DEPÓSITOS	1	10	1	10
ADIF ALTA VELOCIDAD	6	573	6	573
TOTAL	**7**	**583**	**7**	**583**

GARANTÍAS ENTREGADAS A ENTIDADES DEL SECTOR PÚBLICO ESTATAL				
importe en miles €	**31/12/2019**		**31/12/2018**	
ORGANISMO RECEPTOR	**Nº DE GARANTÍAS**	**IMPORTE GARANTIZADO**	**Nº DE GARANTÍAS**	**IMPORTE GARANTIZADO**
CAJA GENERAL DE DEPÓSITOS				
ADIF ALTA VELOCIDAD	2	66	2	66
TOTAL	**2**	**66**	**2**	**66**

GARANTÍAS RECIBIDAS DE ENTIDADES DEL SECTOR PÚBLICO ESTATAL				
importe en miles €	**31/12/2019**		**31/12/2018**	
ORGANISMO RECEPTOR	**Nº DE GARANTÍAS**	**IMPORTE GARANTIZADO**	**Nº DE GARANTÍAS**	**IMPORTE GARANTIZADO**
CAJA GENERAL DE DEPÓSITOS	2	12	2	12
ADIF ALTA VELOCIDAD	42	334	33	292
TOTAL	**44**	**346**	**35**	**304**

La Dirección de la Entidad no espera que surjan pasivos exigibles de cuantía significativa, como consecuencia de las referidas garantías.

Adicionalmente, a 31 de diciembre de 2019, ADIF-Alta Velocidad mantiene comfort letter por importe de 26,46 millones de euros, en relación con operaciones de financiación suscritas por determinadas sociedades participadas. A 31 de diciembre de 2018, el importe por este concepto ascendía a 76,96 millones de euros.

8. INFORMACIÓN SOBRE PERSONAL

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

8.1. DESCRIPCIÓN DE LOS SISTEMAS EMPLEADOS PARA LA SELECCIÓN DE PERSONAL

DESCRIPCIÓN DE LOS SISTEMAS EMPLEADOS PARA LA SELECCIÓN DEL PERSONAL	
Sistemas con convocatoria pública	Sistemas sin convocatoria pública
Convocatorias de ingreso publicadas según lo dispuesto en las autorizaciones de 18 de julio de 2017 y 5 de marzo de 2018 del Ministerio de Fomento, por el que se aprueba la Oferta de Empleo Público para los años 2017 y 2018, en aplicación a lo establecido en la Disposición Adicional décima quinta de la Ley 3/2017 de 27 de junio.	

8.2. EVOLUCIÓN EN LOS TRES ÚLTIMOS EJERCICIOS DE LOS GASTOS DE PERSONAL, LA PLANTILLA MEDIA Y EL COSTE MEDIO DEL PERSONAL

CONCEPTO	**Año 2017**	**Año 2018**	Tasa de variación (2018/2017) x 100	**Año 2019**	Tasa de variación (2019/2018) x 100
(1) Gastos de Personal (miles €)	**14.639**	**14.108**	**-3,6**	**15.817**	**12,1**
(2) Plantilla media total	**212**	**206**	**-2,8**	**213**	**3,4**
* Hombres	151	146	-3,3	152	4,1
Temporales	1	2		3	
Fijos	150	144		149	3,5
* Mujeres	61	60	-1,6	61	1,7
Temporales	0	1		1	
Fijos	61	59	-3,3	60	1,7
(1) / (2) Coste medio de Personal	**69,05**	**68,49**	**-0,8**	**74,26**	**8,4**

8.3. NORMAS O ACUERDOS DEL ÓRGANO DE GOBIERNO QUE DETERMINAN INCREMENTOS SALARIALES Y ORIGEN DE LAS MODIFICACIONES EN LOS SUELDOS Y SALARIOS RESPECTO AL EJERCICIO ANTERIOR

CONCEPTO	NORMA O ACUERDO DEL ÓRGANO DEL GOBIERNO QUE AUTORIZA EL INCREMENTO RETRIBUTIVO	IMPORTE (miles €)
Incremento retributivo general		**335**
(+) Altas		**667**
Temporales		49
Fijos		618
(-) Bajas		**-296**
Temporales		-43
Fijos		-253
(+/-) Revisiones individuales		**77**
Con cambio de categoría		71
Sin cambio de categoría		6
(+/-) Otros (*)		**926**
= Variación del concepto de gastos de personal		**1.709**
(*) Otros: Variación ligada a producción (licencias maternidad/paternidad, I.T., licencia sin sueldo, reducción de jornada...)		**926**
- Diferencial OGP		**946**
- Conflicto colectivo EBEP P. Estructura de Dirección		298
- Abono RJ 2018 Estructura de Dirección		123
- Provisión por Conflicto Colectivo RJ. Solicitud de pago a H.E.		197
- Provisión por Conflicto PE reconocimiento días antigüedad		144
- Resto OGPs		184
- Conflicto colectivo Reducción de jornada		**35**
- Ahorro por jubilaciones parciales		**-55**
- Otros deslizamientos		

8.4. ALTAS.

ALTAS	EFECTIVOS		
	HOMBRES	MUJERES	TOTAL
(*) Mediante sistemas de selección con convocatoria pública	**8**	**2**	**10**
Mediante sistemas de selección sin convocatoria pública (**)	**10**	**1**	**11**
Total altas del ejercicio.	**18**	**3**	**21**

(*) Convocatorias OEP 2017-2018 (9 = > 8 fijos y 1 temporal) y convocatoria inter-ministerial (1).

(**) Reingreso excedencia (1), Adscripción a ADIF AV - desde ADIF (9) y contrato temporal (1).

8.5. BAJAS E INDEMNIZACIONES

CONCEPTO	EFECTIVOS		
	HOMBRES	MUJERES	TOTAL
Nº de bajas en el ejercicio.	8	1	9
con derecho a indemnización.	2		2
sin derecho a indemnización.	6	1	7

(*) Se incluyen las bajas por Jubilación voluntaria (4) y Fin de contrato temporal (3).

CONCEPTO	VALOR		
Indemnizaciones fijadas judicialmente. Número. Importe (*).			
Indemnizaciones no fijadas judicialmente Número. Importe (*).	 2 148,72		
Importe medio de indemnización.	74,36		
Importe de la indemnización más alta.	88,35		

(*) en miles de euros (Indemnización preaviso).

8.6. OTRA INFORMACIÓN

CONCEPTO	VALOR
Sueldos y salarios / ingresos de explotación (70,73,75)	0,012
Ingresos de explotación (70,73,75) / Plantilla media x 100 (*)	4.964,34
Servicios de profesionales independientes (623) /Sueldos y salarios	0,059
Importe satisfecho a empresas de trabajo temporal (en miles de €)	-

(*) Para el cálculo se ha omitido el producto por 100

En el Anexo V se detalla la distribución regionalizada por Comunidades Autónomas y Provincias del número medio de empleados durante 2019.

9. INFORMACIÓN SOBRE LA COMISIÓN DE AUDITORÍA

En el Anexo VI se informa sobre la Comisión de Auditoría.

10. ANEXOS

10.1 EJECUCIÓN DEL PROGRAMA DE ACTUACIÓN PLURIANUAL.

10.2 LIQUIDACIÓN DE LOS PRESUPUESTOS.

10.3 DISTRIBUCIÓN REGIONALIZADA - INVERSIONES POR PROVINCIAS.

10.4 DISTRIBUCIÓN REGIONALIZADA - INVERSIONES POR PROYECTOS.

10.5 DISTRIBUCIÓN REGIONALIZADA DEL PERSONAL.

10.6 INFORMACIÓN SOBRE LA COMISIÓN DE AUDITORÍA.

Datos en miles de euros incluido IVA

CODIGO DE PROYECTO	DENOMINACION	PREVISION P.G.E. 2019	REALIZADO AÑO 2019	%
0002	TELECOMUNICACIONES Y ENERGIA	11.684	5.343	45,73
0003	ESTACIONES DE VIAJEROS	8.176	5.724	70,01
0005	PATRIMONIO Y URBANISMO	1.130	4.003	354,26
0009	INVERSIONES CORPORATIVAS	7.939	54	0,68
0018	VANDELLÓS-VALENCIA	161.518	24.357	15,08
1002	L.A.V. LEVANTE	243.623	60.212	24,72
1003	L.A.V. ALMERIA-MURCIA	89.100	38.590	43,31
1004	L.A.V. BOBADILLA-GRANADA	58.304	36.120	61,95
1005	VANDELLOS-TARRAGONA	39.954	19.258	48,20
1045	INTEGRACION DEL FERROCARRIL EN GRANADA	2.000	0	0,00
1100	PALENCIA-AGUILAR DE CAMPOO	15.000	4.315	28,76
1200	CABCERA NORTE DE CHAMARTIN	89.600	12.268	13,69
2002	L.A.V. ASTURIAS (VARIANTE DE PAJARES)	127.026	68.903	54,24
2003	L.A.V. VENTA DE BAÑOS-PALENCIA-LEÓN-ASTURIAS	64.191	34.304	53,44
2004	L.A.V. VALLADOLID-BURGOS-VITORIA	37.997	17.711	46,61
2005	L.A.V. VITORIA-BILBAO-SAN SEBASTIÁN	299.377	111.467	37,23
2006	L.A.V. MADRID-EXTREMADURA	272.954	162.531	59,55
2007	L.A.V. GALICIA (OLMEDO-LUBIÁN-ORENSE)	611.176	362.645	59,34
2008	L.A.V. ZARAGOZA-PAMPLONA (CASTEJÓN-PAMPLONA)	28.000	30.656	109,49
2009	CONEXIÓN U.I.C CHAMARTÍN-ATOCHA-TORREJÓN	94.443	19.157	20,28
2010	EJE ATLÁNTICO (CORUÑA-VIGO)	50.913	17.453	34,28
2011	IMPUTABLE AL CONJUNTO DE LA RED	79.828	74.761	93,65
2013	INVERSIÓN EN LINEAS EN EXPLOTACION	256.859	74.213	28,89
2014	CONEXIÓN ALMODÓVAR DEL RÍO	12.414	43	0,35
2017	L.A.V. MURCIA-CARTAGENA	38.000	784	2,06
2018	L.A.V. SEVILLA-HUELVA	1.000	0	0,00
2025	OURENSE-VIGO POR CERDEDO	1.000	0	0,00
2026	TUNEL PASANTE Y CANAL DE ACCESO A VALENCIA	1.000	0	0,00
2027	RENOVACION ESTACION DE VALLADOLID CAMPO GRANDE	1.000	0	0,00
2028	VALENCIA-CASTELLON. NUEVA PLATAFORMA UIC	2.000	0	0,00
2029	CONEXIÓN LAV BARCELONA.LAV LEVANTE	1.650	211	12,77
2030	AISLAMIENTO ACÚSTICO EN VENTA DE BAÑOS	1.000	0	0,00
2075	VARIANTE DE OURENSE	3.000	14.472	482,38
	TOTAL ADIF ALTA VELOCIDAD	2.712.856	1.199.557	44,22

9004	INVERSIONES FINANCIADAS POR TERRENOS		-9.627	

Adicionalmente a estas Inversiones, durante el ejercicio 2019 se han registrado variaciones en el patrimonio de Adif Alta Velocidad en los activos que se indican a continuación:	
-INVERSIONES FINANCIERAS	240
-PRÉSTAMOS PARTICIPATIVOS A SOCIEDADES DE INTEGRACIÓN	82.615
- Activos procedentes de SEITTSA (LAV GALICIA)	305.495

PRESUPUESTO DE EXPLOTACIÓN: "CUENTA DE PÉRDIDAS Y GANANCIAS" (Importes en miles de euros)	PPTO AÑO 2019 *	REALIZADO **	DESVIAC ***	% ****	CAUSA DESVIACIÓN
A) OPERACIONES CONTINUADAS					
1. IMPORTE NETO DE LA CIFRA DE NEGOCIOS	**607.383**	**610.980**	**3.597**	**100,6%**	
a) Ventas	607.383	610.980	3.597	**100,6%**	
b) Prestaciones de servicios					
2.- VARIACIÓN DE EXISTENCIAS DE PRODUCTOS TERMINADOS Y EN CURSO DE FABRICACIÓN					
3.- TRABAJOS REALIZADOS POR LA EMPRESA PARA SU INMOVILIZADO	**9.663**	**10.184**	**521**	**105,4%**	
4.- APROVISIONAMIENTOS	**0**	**0**	**0**		
a) Consumo de mercaderías					
b) Consumo de materias primas y otras materias consumibles			0		
c) Trabajos realizados por otras empresas					
d) Deterioro de mercaderías, materias primas y otros apovisionamientos			0		
5.- OTROS INGRESOS DE EXPLOTACIÓN	**464.203**	**436.241**	**-27.962**	**94,0%**	
a) Ingresos accesorios y otros de gestión corriente	464.203	436.241	-27.962	**94,0%**	La desviación viene derivada fundamentalmente del menor precio de la energía de tracción cuyo precio ha disminuido un 12 % sobre lo previsto. Además se producen mayores ingresos por la realización de actuaciones de inversión para terceros.
b) Subvenciones de explotación incorporadas al resultado del ejercicio	0	0	0		
- De la Administración General del Estado			0		
- De los Organismos Autónomos de la Administración General del Estado					
- De otros del sector público estatal de carácter administrativo					
- Del sector público estatal de carácter empresarial o fundacional					
- De la Unión Europea					
- De otros			0		
c) Imputación de subvenciones de explotación					
6. - GASTOS DE PERSONAL	**-14.701**	**-15.817**	**-1.116**	**107,6%**	La deviación se deriva de la aplicación del estatuto básico del empleado público a la estructura de dirección.
a) Sueldos y salarios	-11.449	-11.569	-120	**101,0%**	
b) Indemnizaciones	-167	-937	-770	**561,1%**	
c) Seguridad social a cargo de la empresa	-2.870	-3.113	-243	**108,5%**	
d) Otros	-215	-198	17	**92,1%**	
7.-OTROS GASTOS DE EXPLOTACIÓN	**-791.618**	**-765.454**	**26.164**	**96,7%**	
a) Servicios exteriores	-787.299	-761.029	26.270	**96,7%**	La desviación viene derivada fundamentalmente del menor coste de la energía eléctrica. Esta desviación se compensa parcialmente por los mayores gastos de explotación (derivados fundamentalmente del acuerdo de la exploración de las líneas de alta velocidad) y por la realización de actuaciones de inversión para terceros previstas en un importe de 14 millones € en el presupuesto, siendo su ejecución de 33 millones €.
b) Tributos	-4.319	-3.991	328	**92,4%**	
c) Pérdidas, deterioro y variación de provisiones de operaciones comerciales		-434	-434		
d) Otros gastos de gestión corriente		0			

PRESUPUESTO DE EXPLOTACIÓN: "CUENTA DE PÉRDIDAS Y GANANCIAS" (Importes en miles de euros)	PPTO AÑO 2019 *	REALIZADO **	DESVIAC ***	% ****	CAUSA DESVIACIÓN
8.- AMORTIZACIÓN DEL INMOVILIZADO	**-372.969**	**-354.907**	**18.062**	**95,2%**	Se produce debido a la demora de las puestas en servicio previstas para el 2019, habiéndose producido solamente la puesta en servicio del tramo Antequera – Granada.
9.- IMPUTACIÓN DE SUBVENCIONES DE INMOVILIZADO FINANCIERO Y OTRAS	**113.449**	**106.814**	**-6.635**	**94,2%**	
10.- EXCESO DE PROVISIONES		**4.515**	**4.515**		
11.- DETERIORO Y RESULTADO POR ENAJENACIONES DE INMOVILIZADO	**0**	**-4.360**	**-4.360**		
a) Deterioros y pérdidas		0	0		
b) Resultados por enajenaciones y otras		-4.360	-4.360		
12.- DIFERENCIA NEGATIVA DE COMBINACIONES DE NEGOCIOS					
13.- SUBVENCIONES CONCEDIDAS Y TRANSFERENCIAS REALIZADAS POR LA ENTIDAD					
- Al sector público estatal de carácter administrativo					
- Al sector público estatal de carácter empresarial o fundacional					
- A otros					
14.- OTROS RESULTADOS					
15.- DETERIORO Y RESULTADO POR ENAJENACIONES DE PARTICIPACIONES CONSOLIDADAS					
16.- DIFERENCIA NEGATIVA DE CONSOLIDACIÓN DE SOCIEDADES CONSOLIDADAS					
A.1) RESULTADO DE EXPLOTACIÓN (1+2+3+4+5+6+7+8+9+10+11+12+13+14+15+16)	**15.410**	**28.196**	**12.786**	**183,0%**	
17.-INGRESOS FINANCIEROS	**101.624**	**11.787**	**-89.837**	**11,6%**	
a) De participaciones en instrm patrimonio	0	1.656	1.656		
a.1) En empresas del grupo y asociadas		1.534	1.534		
a.2) En terceros		122	122		
b) De valores negociables y otros inst financieros	101.624	10.131	-91.493	**10,0%**	
b.1) En empresas del grupo y asociadas		0			
b.2) En terceros	101.624	10.131	-91.493	**10,0%**	El presupuesto recoge la capitalización de gastos financieros y la ejecución se ha figurado en el epígrafe 23.Incorporación al activo de gastos financieros.
18.- GASTOS FINANCIEROS	**-352.414**	**-329.817**	**22.597**	**93,6%**	
a) por deudas con empresas del grupo y asociadas		0			
b) Por deudas con terceros	-352.414	-329.805	22.609	**93,6%**	Se produce una desviación a la baja de los gastos financieros derivada fundamentalmente del menor endeudamiento tomado sobre el previsto y de la fluctuación de los tipos de interés por la emisión de Bonos.
c) por actualización de provisiones		-12	-12		

PRESUPUESTO DE EXPLOTACIÓN: "CUENTA DE PÉRDIDAS Y GANANCIAS" (Importes en miles de euros)	PPTO AÑO 2019 *	REALIZADO **	DESVIAC ***	% ****	CAUSA DESVIACIÓN
19.- VARIACIÓN DEL VALOR RAZONABLE DE INSTRUMENTOS FINANCIEROS	**-1.716**	**-3.077**	**-1.361**	**179,3%**	
a) Cartera de negocio y otros	**-1.716**	**-3.077**	-1.361	**179,3%**	
b) Imputación al resultado del ejercicio por activos financieros disponibles para la venta					
20.- DIFERENCIAS DE CAMBIO		**0**	**0**		
21.- DETERIORO Y RESULTADOS POR ENAJENACIONES DE INSTRUMENTOS FINANCIEROS	**-5.000**	**-241**	**4.759**	**4,8%**	
a) Deterioro y pérdidas	-5.000	-241	4.759	**4,8%**	
b) Resultado por enajenaciones y otras		0	0		
22.- IMPUTACIÓN DE SUBVENCIONES, DONACIONES Y LEGADOS DE CARÁCTER FINANCIERO					
23.- INCORPORACIÓN AL ACTIVO DE GASTOS FINANCIEROS		**113.910**	**113.910**		Presupuestado en el epígrafe 17.Ingresos financieros.
A.2) RESULTADO FINANCIERO (17+18+19+20+21+22+23)	**-257.506**	**-207.438**	**50.068**	**80,6%**	
24.- PARTICIPACIÓN EN BENEFICIOS (PÉRDIDAS) DE SOCIEDADES PUESTAS EN EQUIVALENCIA					
25.- DETERIORO Y RESULTADOS POR ENAJENACIONES DE PARTICIPACIONES PUESTAS EN EQUIVALENCIA					
26.- DIFERENCIA NEGATIVA DE CONSOLIDACIÓN DE SOCIEDADES PUESTAS EN EQUIVALENCIA					
A.3) RESULTADO ANTES DE IMPUESTOS (A.1 + A.2+24+25+26)	**-242.096**	**-179.242**	**62.854**	**74,0%**	
27.- IMPUESTO SOBRE BENEFICIOS			**0**		
A.4) RESULTADO DEL EJERCICIO PROCEDENTE DE OPERACIONES CONTINUADAS (A.3+27)	**-242.096**	**-179.242**	**62.854**	**74,0%**	
B) OPERACIONES INTERRUMPIDAS					
28. RESULTADO DEL EJERCICIO PROCEDENTE DE OPERACIONES INTERRUMPIDAS NETOS DE IMPUESTOS					
A.5) RESULTADO DEL EJERCICIO (A.4+28) (29+A.6)	**-242.096**	**-179.242**	**62.854**	**74,0%**	
29. RESULTADO ATRIBUIDO A SOCIOS EXTERNOS					
A.6) RESULTADO DE LA ENTIDAD/RESULTADO ATRIBUIDO A LA ENTIDAD DOMINANTE	**-242.096**	**-179.242**	**62.854**	**74,0%**	

* Datos del proyecto de ley de Presupuestos Generales del Estado para el año 2019
** Datos de la cuenta de pérdidas y ganancias formulada del ejercicio 2019
*** Calculado realizado menos presupuesto
**** Porcentaje del realizado sobre el presupuesto

PRESUPUESTO DE CAPITAL: "ESTADO DE FLUJOS DE EFECTIVO" (importes en Miles de euros)	PPTO AÑO 2019 *	REALIZADO **	DESVIACIÓN ***	% ****	CAUSA DESVIACIÓN
A) FLUJOS DE EFECTIVO DE LAS ACTIVIDADES DE EXPLOTACIÓN					
1.- RESULTADO DEL EJERCICIO ANTES DE IMPUESTOS	**-242.096**	**-179.242**	**62.854**	**74,0%**	
2.- AJUSTES AL RESULTADO	**505.647**	**448.737**	**-61.441**	**87,8%**	
a) Amortización del inmovilizado (+)	372.969	354.907	-18.062	95,2%	Se produce debido a la demora de las puestas en servicio previstas para el 2019, habiéndose producido solamente la puesta en servicio del tramo Antequera - Granada
b) Correcciones valorativas por deterioro (+/-)	5.000	675	-4.325	13,5%	
c) Variación de provisiones (+/-)	0	-1.404	-5.935		
d) Imputación de subvenciones (-)	-113.449	-106.814	6.635	94,2%	
e) Resultados por bajas y enajenaciones del inmovilizado (+/-)	0	4.360	4.360		
f) Resultados por bajas y enajenaciones de instrumentos financieros (+/-)	0	0	0		
g) Ingresos financieros (-)	-101.624	-125.697	-24.073	123,7%	
h) Gastos financieros (+)	352.414	329.817	-22.597	93,6%	Se produce una desviación a la baja de los gastos financieros derivada fundamentalmente del menor endeudamiento tomado y de la fluctuación de los tipos de interés para la emisión de Bonos.
i) Diferencias de cambio (+/-)	0	0	0		
j) Variación de valor razonable en instrumentos financieros (+/-)	0	3.077	3.077		
k) Otros ingresos y gastos (-/+)	-9.663	-10.184	-521	105,4%	
l) Participación en beneficios (pérdidas) de sociedades puestas en equivalencia -neto de dividendos- (-/+)	0				
3.-CAMBIOS EN EL CAPITAL CORRIENTE	**-173.196**	**-64.128**	**113.599**	**34,4%**	
a) Existencias (+/-)	0	0	0		
b) Deudores y otras cuentas a cobrar (+/-)	-216.039	-25.264	190.534	11,8%	
c) Otros activos corrientes (+/-)	0	0	0		
d) Acreedores y otras cuentas a pagar (+/-)	35.628	32.163	-255.939	-618,4%	
e) Otros pasivos corrientes (+/-)	7.215	-22.452	-29.667	-311,2%	
f) Otros activos y pasivos no corrientes (+/-)	0	-48.575	208.671		
4.-OTROS FLUJOS DE EFECTIVO DE LAS ACTIVIDADES DE EXPLOTACIÓN	**-250.790**	**-308.347**	**-57.557**	**123,0%**	
a) Pagos de intereses (-)	-352.414	-295.289	57.125	83,8%	Derivado de un menor endeudamiento al previsto.
b) Cobros de dividendos (+)	0	1.656	1.656		
c) Cobros de intereses (+)	101.624	38	-101.586	0,0%	
d) Cobros (pagos) por impuesto sobre beneficios (+/-)	0	0	0		
e) Otros pagos (cobros) (-/+)	0	-14.752	-14.752		
5.- FLUJOS DE EFECTIVO DE LAS ACTIVIDADES DE EXPLOTACIÓN (+/-1+/-2+/-3+/-4)	**-160.435**	**-102.980**	**57.455**	**64,2%**	

PRESUPUESTO DE CAPITAL: "ESTADO DE FLUJOS DE EFECTIVO" (importes en Miles de euros)	PPTO AÑO 2019 *	REALIZADO **	DESVIACIÓN ***	% ****	CAUSA DESVIACIÓN
B) FLUJOS DE EFECTIVO DE LAS ACTIVIDADES DE INVERSIÓN					
6. PAGOS POR INVERSIONES (-)	**-2.713.169**	**-948.298**	**1.764.871**	**35,0%**	
a) Empresas del grupo y asociadas	-53.608	-82.675	-29.067	154,2%	Derivado principalmente de las siguientes variación de aportaciones: - Convenio para la remodelación de la RAF de Murcia (incremento de 19M€ como consecuencia de préstamos participativos derivados de la firma de la Adenda Modificativa del Convenio en mayo de 2019) - Convenio para la remodelación de la RAF de Valencia (incremento de 16M€ por amortización anticipada realizada en abril de 2019 del préstamo participativo suscrito con la Sociedad)
b) Inmovilizado intangible	-1.470		1.470	0,0%	Principalmente por la ralentización en la ejecución de la inversión y por las cuotas de IVA soportado. El presupuesto contempla las inversiones con IVA, incrementando en este importe la cifra de la rúbrica 9.e) Subvenciones, Donaciones y Legados. El realizado no incluye IVA.
c) Inmovilizado material, intangible e inmobiliario	-2.652.085	-865.623	1.786.462	32,6%	
d) Inversiones inmobiliarias	-6.006		6.006	0,0%	
e) Otros activos financieros	0		0		
f) Activos no corrientes mantenidos para venta	0				
g) Otros activos	0				
h) Unidad de negocio	0				
7. COBROS POR DESINVERSIONES (+)	**0**	**195**	**195**		
a) Empresas del grupo y asociadas		195	195		
b) Inmovilizado intangible					
c) Inmovilizado material					
d) Inversiones inmobiliarias			0		
e) Otros activos financieros					
f) Activos no corrientes mantenidos para venta					
g) Otros activos					
h) Unidad de negocio					
8. FLUJOS DE EFECTIVO DE LAS ACTIVIDADES DE INVERSIÓN	**-2.713.169**	**-948.103**	**1.765.066**	**34,9%**	

PRESUPUESTO DE CAPITAL: "ESTADO DE FLUJOS DE EFECTIVO" (importes en Miles de euros)	PPTO AÑO 2019 *	REALIZADO **	DESVIACIÓN ***	% ****	CAUSA DESVIACIÓN
C) FLUJOS DE EFECTIVO DE LAS ACTIVIDADES DE FINANCIACIÓN					
9. COBROS Y PAGOS POR INSTRUMENTOS DE PATRIMONIO	**1.294.753**	**414.918**	**-879.835**	**32,0%**	
a) Emisión de instrumentos de patrimonio (+)	663.851	311.574	-352.277	46,9%	
- De la Administración General del Estado	663.851	311.574	-352.277	46,9%	El presupuesto recogía aportaciones necesarias para el volumen de inversión presupuestado en 2019. La prórroga de los presupuestos (2018-P) ha mantenido para 2019 la financiación prevista y aprobada para 2018, que coincide con la cobrada.
- De los Organismos Autónomos de la Administración General del Estado					
- De otros del sector público estatal de carácter administrativo					
- Del sector público estatal de carácter empresarial o fundacional					
- De la Unión Europea					
- De otros					
b) Amortización de instrumentos de patrimonio (-)					
c) Adquisición de instrumentos de patrimonio propio y de la sociedad dominante (-)					
d) Enajenación de instrumentos de patrimonio propio y de la sociedad dominante (+)					
e) Subvenciones, donaciones y legados recibidos (+)	630.902	103.344	-527.558	16,4%	
- De la Administración General del Estado			0		
- De los Organismos Autónomos de la Administración General del Estado					
- De otros del sector público estatal de carácter administrativo					
- Del sector público estatal de carácter empresarial o fundacional			0		
- De la Unión Europea	285.000	103.169	-181.831	36,2%	Sobre la cifra presupuestada se han cobrado 103 M€ y el resto está reflejado en forma de anticipo en el epígrafe 10.Cobros y Pagos por instrumentos de pasivo financiero: "Otras Deudas".
- De otros	345.902	175	-345.727	0,1%	El presupuesto recoge el IVA que también se incluye en la rúbrica 6 para pagos por inversiones.
f) Otras aportaciones de socios (+)					
- De la Administración General del Estado					
- De los Organismos Autónomos de la Administración General del Estado					
- De otros del sector público estatal de carácter administrativo					
- Del sector público estatal de carácter empresarial o fundacional					
- De la Unión Europea					
- De otros					
g) Adquisición de participaciones de socios externos (-)					
h) Venta de participaciones a socios externos (+)					

PRESUPUESTO DE CAPITAL: "ESTADO DE FLUJOS DE EFECTIVO" (importes en Miles de euros)	PPTO AÑO 2019 *	REALIZADO **	DESVIACIÓN ***	% ****	CAUSA DESVIACIÓN
10. COBROS Y PAGOS POR INSTRUMENTOS DE PASIVO FINANCIERO	**1.578.851**	**852.061**	**-726.790**	**54,0%**	
a) Emisión	2.112.392	1.376.503	-735.889	65,2%	
1.Obligaciones y otros valores negociables (+)	2.112.392	600.000	-1.512.392	28,4%	La necesidad de financiación mediante emisión de bonos ha sido menor derivada de un menor volumen de inversión.
2.Deudas con entidades de crédito (+)		545.000	545.000		Derivado de dos préstamos BEI no presupuestados (por importe de 190 M€ y 355 M€).
3.Deudas con empresas del grupo y asociadas (+)			0		
4. Deudas transformables en subvenciones,donaciones y legados (+)		0	0		
- De la Administración General del Estado			0		
- De los Organismos Autónomos de la Administración General del Estado					
- De otros del sector público estatal de carácter administrativo					
- Del sector público estatal de carácter empresarial o fundacional					
- De la Unión Europea					
- De otros			0		
5. Préstamos procedentes del sector público (+)					
- De la Administración General del Estado					
- De los Organismos Autónomos de la Administración General del Estado					
- De otros del sector público estatal de carácter administrativo					
- Del sector público estatal de carácter empresarial o fundacional					
- De la Unión Europea					
- De otros					
6.Otras deudas (+)		231.503	231.503		Recoge el cobro en forma de anticipo de Fondos Europeos por 228 M€.
b) Devolución y amortización de	-533.541	-524.442	9.099	98,3%	
1.Obligaciones y otros valores negociables (-)					
2.Deudas con entidades de crédito (-)	-530.541	-518.041	12.500	97,6%	
3. Deudas con empresas del grupo y asociadas (-)					
4. Otras deudas (-)	-3.000	-6.401	-3.401	213,4%	
11. PAGOS POR DIVIDENDOS Y REMUNERACIONES DE OTROS INSTRUMENTOS DE PATRIMONIO					
a) Dividendos (-)					
- A la Administración General del Estado					
- A Organismos Autónomos de la Administración General del Estado					
- A otros del sector público estatal de carácter administrativo					
- Al sector público estatal de carácter empresarial o fundacional					
- A otros					
b) Remuneración de otros instrumentos de patrimonio (-)					

PRESUPUESTO DE CAPITAL: "ESTADO DE FLUJOS DE EFECTIVO" (importes en Miles de euros)	PPTO AÑO 2019 *	REALIZADO **	DESVIACIÓN ***	% ****	CAUSA DESVIACIÓN
12. FLUJOS DE EFECTIVO DE LAS ACTIVIDADES DE FINANCIACIÓN (+-9+-10-11)	2.873.604	1.266.979	-1.606.625	44,1%	
D) EFECTO DE LAS VARIACIONES DE LOS TIPOS DE CAMBIO					
E) AUMENTO/DISMINUCIÓN NETA DEL EFECTIVO O EQUIVALENTES (+-5+-8+-12-D)	0	215.896	215.896		
EFECTIVO O EQUIVALENTES AL COMIENZO DEL EJERCICIO	275.000	150.325	-124.675	54,7%	
EFECTIVO O EQUIVALENTES AL FINAL DEL EJERCICIO	275.000	366.221	91.221	133,2%	

* Datos del proyecto de ley de Presupuestos Generales del Estado para el año 2019

** Datos de la cuenta de pérdidas y ganancias formulada del ejercicio 2019

*** Calculado realizado menos presupuesto

**** Porcentaje del realizado sobre el presupuesto

(Importes en miles de € IVA incluido).			
COMUNIDADES AUTONOMAS (PROVINCIAS)	PREVISION PGE 2019	REALIZADO 2019	PORCENTAJE REALIZADO %
Almería	7.581	25.550	337,02
Cádiz			
Córdoba	29.033	1.019	3,51
Granada	50.709	13.333	26,29
Huelva	904		
Jaén			
Málaga	14.459	26.627	184,16
Sevilla	12.613	746	5,92
ANDALUCÍA	**115.299**	**67.275**	**58,35**
Huesca	2.044	146	7,14
Teruel			
Zaragoza	3.560	4.918	138,15
ARAGON	**5.604**	**5.064**	**90,36**
ASTURIAS	**86.378**	**38.194**	**44,22**
Badajoz	76.290	30.061	39,40
Cáceres	184.729	132.481	71,72
EXTREMADURA	**261.019**	**162.542**	**62,27**
CANTABRIA			
Barcelona	100.542	49.302	49,04
Gerona	27.036	2.111	7,81
Lérida	2.279	765	33,55
Tarragona	116.131	22.816	19,65
CATALUÑA	**245.988**	**74.994**	**30,49**
Ávila			
Burgos	17.970	14.108	78,51
León	89.367	62.228	69,63
Palencia	51.105	10.560	20,66
Salamanca			
Segovia	3.698	1.184	32,02
Soria	566	45	7,99
Valladolid	29.552	8.971	30,36
Zamora	185.082	177.619	95,97
CASTILLA Y LEÓN	**377.340**	**274.715**	**72,80**
Albacete	5.975	-107	-1,80
Ciudad Real	18.704	470	2,51
Cuenca	4.661	564	12,10
Guadalajara	2.037	216	10,60
Toledo	35.550	1.509	4,24
CASTILLA -LA MANCHA	**66.927**	**2.651**	**3,96**
La Coruña	43.826	3.450	7,87
Lugo			
Orense	410.226	191.823	46,76
Pontevedra	7.537	14.075	186,75
GALICIA	**461.589**	**209.348**	**45,35**
LA RIOJA			
MADRID	**205.151**	**45.754**	**22,30**
MURCIA	**162.708**	**33.659**	**20,69**
NAVARRA	**26.600**	**30.656**	**115,25**
Alicante	65.900	25.836	39,20
Castellón	84.570	14.326	16,94
Valencia	148.810	22.635	15,21
VALENCIA	**299.280**	**62.797**	**20,98**
Álava	64.734	-58	-0,09
Guipúzcoa	122.152	44.942	36,79
Vizcaya	112.791	66.909	59,32
PAÍS VASCO	**299.677**	**111.793**	**37,30**
TOTAL REGIONALIZADO	**2.613.560**	**1.119.440**	**42,84**
NO REGIONALIZADO	**99.296**	**80.117**	**80,69**
TOTAL ADIF ALTA VELOCIDAD	**2.712.856**	**1.199.557**	**44,23**

(Importes en miles de € IVA incluido).

CÓDIGO DE PROYECTO	DENOMINACIÓN DEL PROYECTO	IND. REG.	CÓD.	COMUNIDAD AUTÓNOMA	CÓD.	PROVINCIA	PRESUPUESTO P.G.E	INVERSION REALIZADA
0002	**TELECOMUNICACIONES Y ENERGIA**	**P**					**11.684**	**5.343**
			01	ANDALUCÍA	04	ALMERÍA	196	0
			01	ANDALUCÍA	21	HUELVA	104	0
			01	ANDALUCÍA	41	SEVILLA	109	85
			07	CASTILLA Y LEÓN	24	LEÓN	135	0
			09	CATALUÑA	08	BARCELONA	0	22
			09	CATALUÑA	43	TARRAGONA	78	0
			11	EXTREMADURA	06	BADAJOZ	65	0
			13	MADRID	28	MADRID	336	47
			16	PAÍS VASCO	20	GUIPÚZCOA	0	59
			93	NO REGIONALIZABLE	93	NO REGIONALIZABLE	10.661	5.130
0003	**ESTACIONES DE VIAJEROS**	**P**					**8.176**	**5.724**
			01	ANDALUCÍA	18	GRANADA	0	37
			01	ANDALUCÍA	14	CÓRDOBA	0	58
			01	ANDALUCÍA	29	MÁLAGA	0	69
			01	ANDALUCÍA	41	SEVILLA	0	94
			02	ARAGÓN	50	ZARAGOZA	523	896
			07	CASTILLA Y LEÓN	24	LEÓN	121	0
			07	CASTILLA Y LEÓN	34	PALENCIA	303	225
			07	CASTILLA Y LEÓN	40	SEGOVIA	0	99
			07	CASTILLA Y LEÓN	47	VALLADOLID	446	154
			07	CASTILLA Y LEÓN	49	ZAMORA	0	16
			08	CASTILLA LA MANCHA	02	ALBACETE	0	25
			08	CASTILLA LA MANCHA	13	CIUDAD REAL	0	13
			08	CASTILLA LA MANCHA	16	CUENCA	0	22
			08	CASTILLA LA MANCHA	45	TOLEDO	0	2
			09	CATALUÑA	08	BARCELONA	85	480
			09	CATALUÑA	17	GERONA	367	107
			09	CATALUÑA	25	LÉRIDA	12	91
			09	CATALUÑA	43	TARRAGONA	363	130
			10	COMUNIDAD VALENCIANA	03	ALICANTE	0	11
			10	COMUNIDAD VALENCIANA	12	CASTELLÓN	0	6
			10	COMUNIDAD VALENCIANA	46	VALENCIA	121	58
			11	EXTREMADURA	10	CÁCERES	0	10
			12	GALICIA	15	LA CORUÑA	0	55
			12	GALICIA	32	ORENSE	0	12
			12	GALICIA	36	PONTEVEDRA	0	17
			13	MADRID	28	MADRID	1.201	2.998
			16	PAÍS VASCO	20	GUIPÚZCOA	0	20
			14	MURCIA	30	MURCIA	0	19
			93	NO REGIONALIZABLE	93	NO REGIONALIZABLE	4.634	0
0005	**PATRIMONIO Y URBANISMO**	**P**					**1.130**	**4.003**
			02	ARAGÓN	50	ZARAGOZA	61	0
			13	MADRID	28	MADRID	885	3.831
			93	NO REGIONALIZABLE	93	NO REGIONALIZABLE	184	172

(Importes en miles de € IVA incluido).

CÓDIGO DE PROYECTO	DENOMINACIÓN DEL PROYECTO	IND. REG.	CÓD.	COMUNIDAD AUTÓNOMA	CÓD.	PROVINCIA	PRESUPUESTO P.G.E	INVERSION REALIZADA
0009	**INVERSIONES CORPORATIVAS**	**P**					**7.939**	**54**
			01	ANDALUCÍA	14	CÓRDOBA	269	0
			01	ANDALUCÍA	29	MÁLAGA	114	0
			01	ANDALUCÍA	41	SEVILLA	184	0
			02	ARAGÓN	22	HUESCA	5	0
			02	ARAGÓN	50	ZARAGOZA	428	0
			07	CASTILLA Y LEÓN	24	LEÓN	109	0
			07	CASTILLA Y LEÓN	34	PALENCIA	111	0
			07	CASTILLA Y LEÓN	40	SEGOVIA	117	0
			07	CASTILLA Y LEÓN	42	SORIA	31	0
			07	CASTILLA Y LEÓN	47	VALLADOLID	240	0
			07	CASTILLA Y LEÓN	49	ZAMORA	47	0
			08	CASTILLA LA MANCHA	02	ALBACETE	206	0
			08	CASTILLA LA MANCHA	13	CIUDAD REAL	204	0
			08	CASTILLA LA MANCHA	16	CUENCA	351	0
			08	CASTILLA LA MANCHA	19	GUADALAJARA	159	0
			08	CASTILLA LA MANCHA	45	TOLEDO	291	0
			09	CATALUÑA	08	BARCELONA	201	0
			09	CATALUÑA	17	GERONA	119	0
			09	CATALUÑA	25	LÉRIDA	124	0
			09	CATALUÑA	43	TARRAGONA	110	0
			10	COMUNIDAD VALENCIANA	03	ALICANTE	109	0
			10	COMUNIDAD VALENCIANA	46	VALENCIA	170	0
			13	MADRID	28	MADRID	251	0
			93	NO REGIONALIZABLE	93	NO REGIONALIZABLE	3.989	54
0018	**VANDELLÓS-VALENCIA**	**P**					**161.518**	**24.357**
			09	CATALUÑA	43	TARRAGONA	72.625	2.330
			10	COMUNIDAD VALENCIANA	12	CASTELLÓN	83.190	14.321
			10	COMUNIDAD VALENCIANA	46	VALENCIA	5.703	7.706
1002	**L.A.V. LEVANTE**	**P**					**243.623**	**60.212**
			10	COMUNIDAD VALENCIANA	03	ALICANTE	63.526	24.547
			10	COMUNIDAD VALENCIANA	46	VALENCIA	137.747	15.850
			14	MURCIA	30	MURCIA	42.350	19.815
1003	**L.A.V. ALMERIA-MURCIA**	**P**					**89.100**	**38.590**
			01	ANDALUCÍA	04	ALMERÍA	7.385	25.550
			14	MURCIA	30	MURCIA	81.715	13.040
1004	**L.A.V. BOBADILLA-GRANADA**	**P**					**58.304**	**36.120**
			01	ANDALUCÍA	18	GRANADA	47.809	13.296
			01	ANDALUCÍA	29	MÁLAGA	10.495	22.824
1005	**VANDELLOS-TARRAGONA**	**U**					**39.954**	**19.258**
			09	CATALUÑA	43	TARRAGONA	39.954	19.258
1045	**INTEGRACION DEL FERROCARRIL EN GRANADA**	**U**					**2.000**	**0**
			01	ANDALUCÍA	18	GRANADA	2.000	
1100	**PALENCIA-AGUILAR DE CAMPOO**	**U**					**15.000**	**4.315**
			07	CASTILLA Y LEÓN	34	PALENCIA	15.000	4.315
1200	**CABCERA NORTE DE CHAMARTIN**	**U**					**89.600**	**12.268**
			13	MADRID	28	MADRID	89.600	12.268
2002	**L.A.V. ASTURIAS (VARIANTE DE PAJARES)**	**P**					**127.026**	**68.903**
			03	ASTURIAS	33	ASTURIAS	86.378	38.194
			07	CASTILLA Y LEÓN	24	LEÓN	40.648	30.710
2003	**L.A.V. VENTA DE BAÑOS-PALENCIA-LEÓN-ASTURIAS**	**P**					**64.191**	**34.304**
			07	CASTILLA Y LEÓN	24	LEÓN	46.554	31.489
			07	CASTILLA Y LEÓN	34	PALENCIA	17.637	2.815
2004	**L.A.V. VALLADOLID-BURGOS-VITORIA**	**P**					**37.997**	**17.711**
			07	CASTILLA Y LEÓN	09	BURGOS	17.430	14.108
			07	CASTILLA Y LEÓN	34	PALENCIA	15.511	3.149
			07	CASTILLA Y LEÓN	47	VALLADOLID	4.756	208
			16	PAÍS VASCO	01	ÁLAVA	300	247
2005	**L.A.V. VITORIA-BILBAO-SAN SEBASTIÁN**	**P**					**299.377**	**111.467**
			16	PAÍS VASCO	01	ÁLAVA	64.434	-304
			16	PAÍS VASCO	20	GUIPÚZCOA	122.152	44.863
			16	PAÍS VASCO	48	VIZCAYA	112.791	66.909

(Importes en miles de € IVA incluido).

CÓDIGO DE PROYECTO	DENOMINACIÓN DEL PROYECTO	IND. REG.	CÓD.	COMUNIDAD AUTÓNOMA	CÓD.	PROVINCIA	PRESUPUESTO P.G.E	INVERSION REALIZADA
2006	**L.A.V. MADRID-EXTREMADURA**	**P**					**272.954**	**162.531**
			08	CASTILLA LA MANCHA	45	TOLEDO	12.000	
			11	EXTREMADURA	06	BADAJOZ	76.225	30.061
			11	EXTREMADURA	10	CÁCERES	184.729	132.470
2007	**L.A.V. GALICIA (OLMEDO-LUBIÁN-ORENSE)**	**P**					**611.176**	**362.645**
			07	CASTILLA Y LEÓN	47	VALLADOLID	20.365	7.702
			07	CASTILLA Y LEÓN	49	ZAMORA	184.135	177.603
			12	GALICIA	32	ORENSE	406.676	177.339
2008	**L.A.V. ZARAGOZA-PAMPLONA (CASTEJÓN-PAMPLONA)**	**P**					**28.000**	**30.656**
			02	ARAGÓN	50	ZARAGOZA	1.400	
			15	NAVARRA	31	NAVARRA	26.600	30.656
2009	**CONEXIÓN U.I.C CHAMARTÍN-ATOCHA-TORREJÓN**	**U**					**94.443**	**19.157**
			13	MADRID	28	MADRID	94.443	19.157
2010	**EJE ATLÁNTICO (CORUÑA-VIGO)**	**P**					**50.913**	**17.453**
			12	GALICIA	15	LA CORUÑA	43.826	3.395
			12	GALICIA	36	PONTEVEDRA	7.087	14.058
2011	**IMPUTABLE AL CONJUNTO DE LA RED**	**U**					**79.828**	**74.761**
			93	NO REGIONALIZABLE	93	NO REGIONALIZABLE	79.828	74.761
2013	**INVERSIÓN EN LINEAS EN EXPLOTACION**	**P**					**256.859**	**74.213**
			01	ANDALUCÍA	14	CÓRDOBA	16.350	917
			01	ANDALUCÍA	18	GRANADA	900	
			01	ANDALUCÍA	29	MÁLAGA	3.850	3.734
			01	ANDALUCÍA	41	SEVILLA	12.120	567
			02	ARAGÓN	22	HUESCA	2.039	146
			02	ARAGÓN	50	ZARAGOZA	1.148	4.022
			07	CASTILLA Y LEÓN	09	BURGOS	540	
			07	CASTILLA Y LEÓN	24	LEÓN	1.800	29
			07	CASTILLA Y LEÓN	34	PALENCIA	1.543	56
			07	CASTILLA Y LEÓN	40	SEGOVIA	3.581	1.085
			07	CASTILLA Y LEÓN	42	SORIA	535	45
			07	CASTILLA Y LEÓN	47	VALLADOLID	2.745	907
			07	CASTILLA Y LEÓN	49	ZAMORA	900	
			08	CASTILLA LA MANCHA	02	ALBACETE	5.769	-132
			08	CASTILLA LA MANCHA	16	CUENCA	4.310	542
			08	CASTILLA LA MANCHA	19	GUADALAJARA	1.878	216
			08	CASTILLA LA MANCHA	13	CIUDAD REAL	18.500	456
			08	CASTILLA LA MANCHA	45	TOLEDO	23.259	1.507
			09	CATALUÑA	08	BARCELONA	100.256	48.800
			09	CATALUÑA	17	GERONA	26.550	2.004
			09	CATALUÑA	25	LÉRIDA	2.143	673
			09	CATALUÑA	43	TARRAGONA	3.001	1.098
			10	COMUNIDAD VALENCIANA	03	ALICANTE	2.265	1.278
			10	COMUNIDAD VALENCIANA	12	CASTELLÓN	180	
			10	COMUNIDAD VALENCIANA	46	VALENCIA	3.269	-979
			13	MADRID	28	MADRID	16.785	7.243
			14	MURCIA	30	MURCIA	643	
2014	**CONEXIÓN ALMODÓVAR DEL RÍO**	**U**					**12.414**	**43**
			01	ANDALUCÍA	14	CÓRDOBA	12.414	43
2017	**L.A.V. MURCIA-CARTAGENA**	**U**					**38.000**	**784**
			14	MURCIA	30	MURCIA	38.000	784
2018	**L.A.V. SEVILLA-HUELVA**	**P**					**1.000**	**0**
			01	ANDALUCÍA	21	HUELVA	800	
			01	ANDALUCÍA	41	SEVILLA	200	
2025	**OURENSE-VIGO POR CERDEDO**	**P**					**1.000**	**0**
			12	GALICIA	32	ORENSE	550	
			12	GALICIA	36	PONTEVEDRA	450	

(Importes en miles de € IVA incluido).								
CÓDIGO DE PROYECTO	**DENOMINACIÓN DEL PROYECTO**	**IND. REG.**	**CÓD.**	**COMUNIDAD AUTÓNOMA**	**CÓD.**	**PROVINCIA**	**PRESUPUESTO P.G.E**	**INVERSION REALIZADA**
2026	**TUNEL PASANTE Y CANAL DE ACCESO A VALENCIA**	**U**					**1.000**	**0**
			10	COMUNIDAD VALENCIANA	46	VALENCIA	1.000	
2027	**RENOVACION ESTACION DE VALLADOLID CAMPO GRANDE**	**U**					**1.000**	**0**
			07	CASTILLA Y LEÓN	47	VALLADOLID	1.000	
2028	**VALENCIA-CASTELLON. NUEVA PLATAFORMA UIC**	**P**					**2.000**	**0**
			10	COMUNIDAD VALENCIANA	12	CASTELLÓN	1.200	
			10	COMUNIDAD VALENCIANA	46	VALENCIA	800	
2029	**CONEXIÓN LAV BARCELONA.LAV LEVANTE**	**U**					**1.650**	**211**
			13	MADRID	28	MADRID	1.650	211
2030	**AISLAMIENTO ACÚSTICO EN VENTA DE BAÑOS**	**U**					**1.000**	**0**
			07	CASTILLA Y LEÓN	34	PALENCIA	1.000	
2075	**VARIANTE DE OURENSE**	**U**					**3.000**	**14.472**
			12	GALICIA	32	ORENSE	3.000	14.472
	TOTAL GENERAL						**2.712.856**	**1.199.557**

CC.AA.	TOTAL	HOMBRES	MUJERES
GRANADA	2	1	1
MALAGA	3	3	0
SEVILLA	10	8	2
ANDALUCIA	**15**	**12**	**3**
LEON	8	7	1
SALAMANCA	1	1	0
VALLADOLID	3	2	1
CASTILLA LEON	**12**	**10**	**2**
BARCELONA	8	6	2
CATALUÑA	**8**	**6**	**2**
BADAJOZ	1	1	0
CACERES	1	1	0
EXTREMADURA	**2**	**2**	**0**
MADRID	168	117	51
MADRID	**168**	**117**	**51**
VIZCAYA	3	1	2
PAIS VASCO	**3**	**1**	**2**
ALICANTE	2	2	0
VALENCIA	2	2	0
COMUNIDAD VALENCIANA	**4**	**4**	**0**
EXTRANJERO	1	0	1
EXTRANJERO	**1**	**0**	**1**
TOTALES	**213**	**152**	**61**

ADIF-Alta Velocidad cuenta con una Comisión de Auditoría cuya creación fue aprobada por su Consejo de Administración en la sesión de 27 de febrero de 2017 y cuyas funciones actuales se aprobaron por el Consejo de Administración de 28 de febrero de 2019.

La Comisión de Auditoría de ADIF-Alta Velocidad está compuesta por un presidente (consejero no ejecutivo e independiente del Consejo de Administración de la entidad) y dos vocales (consejeros no ejecutivos, de los cuales, al menos uno de ellos habrá de ser consejero independiente de la entidad).

Los miembros de la comisión se nombran por un plazo de cuatro años, sin perjuicio de su posible reelección. La renovación, reelección y cese corresponderá al Consejo de Administración de la entidad de conformidad con la normativa aplicable.

El presidente de la Comisión de Auditoría es designado por el Consejo de Administración de la entidad, de entre los consejeros independientes que formen parte de ella y deberá ser sustituido cada cuatro años, pudiendo ser reelegido una vez transcurrido un plazo de un año desde su cese.

Actúa como Secretario de la Comisión quién tenga la condición de Secretario del Consejo de Administración de la entidad que, no obstante, podrá ser suplido por la persona que éste designe.

Los miembros de la Comisión de Auditoría, y de forma especial su presidente, se designan de entre los consejeros de la entidad, atendiendo a sus conocimientos técnicos y experiencia en materia de contabilidad, auditoría o en ambas.

Los miembros de la Comisión de Auditoría a 31 de diciembre de 2019 son los que se relacionan a continuación:

Presidente: Sr. D. Domingo García Diez.

Vocal: Sr. D. Jorge Ballesteros Sánchez.

Vocal: María Pilar Seisdedos Espinosa.

Secretario: Sr. D. Guillermo Martinez de Simón Santos.

La Comisión de Auditoría tiene asignadas las siguientes funciones:

- Supervisar el proceso de elaboración y presentación de la información financiera preceptiva y presentar recomendaciones o propuestas al órgano de administración, dirigidas a salvaguardar su integridad.

- Informar, con carácter previo, al Consejo de Administración de la entidad pública empresarial Adif Alta Velocidad sobre todas las materias previstas en la Ley, el Estatuto de la entidad y en las Normas Generales de Funcionamiento Interno del Consejo de Administración de Adif y, en particular, sobre:

- la información financiera que la entidad deba hacer pública periódicamente,
- La creación o adquisición de participaciones en entidades de propósito especial o domiciliadas en países o territorios que tengan la consideración de paraísos fiscales, y
- las operaciones vinculadas.

- Supervisar la eficacia del control interno de la entidad, la auditoría interna y los sistemas de gestión de riesgos, así como analizar con la Intervención Delegada de la IGAE en la entidad, en su condición de auditor externo, las debilidades significativas del sistema de control interno detectadas en el desarrollo de la auditoría, todo ello sin quebrantar su independencia. A tales efectos, y en su caso, podrán presentar recomendaciones o propuestas al órgano de administración y el correspondiente plazo para su seguimiento.

Dichas atribuciones funcionales se entienden sin perjuicio de cualesquiera otras funciones que el Consejo de Administración le encomiende o le atribuya cualquier otra disposición de carácter normativo.

Estas funciones fueron desarrolladas en las Normas de Funcionamiento de la Comisión de Auditoría, conforme a la autorización conferida por el Consejo de Administración con tal fin.

Con el mismo fin de reforzar el control interno, la entidad cuenta con una función de Auditoría Interna supervisada por la Comisión de Auditoría, de la que depende funcionalmente.

Esta función de Auditoría Interna tiene como misión mejorar y proteger el valor de la entidad proporcionando aseguramiento objetivo, asesoría y análisis basado en riesgos.