

## Entidad Pública Empresarial ADIF-Alta Velocidad

31 de diciembre de 2017

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







Amuel Martínez Cepeda 2017



#### Justificante de presentación — CICEPRED



Con fecha 20/03/2018 y hora 20:13:24 ha sido firmada la siguiente diligencia:

Don/Doña JUAN BRAVO RIVERA, Presidente de la entidad ADIF-Alta Velocidad remito las cuentas anuales individuales correspondientes al ejercicio 2017 formuladas por Presidente, en Madrid, a 20 de marzo de 2018.

Asimismo, remito la siguiente información a rendir al Tribunal de Cuentas, de acuerdo con lo que se establece en el artículo 2, punto 1.1, de la Orden EHA/2043/2010, de 22 de

-Informe regulado en el artículo 129.3 de la Ley General Presupuestaria: SI -Informe de gestión: SÍ

La información anterior queda contenida en el fichero NF1548\_2017\_F\_180320\_201125\_Cuentas.zip cuyo resumen electrónico es 7B28C60DB3B5D69FB62C6D5433D949FCD9A5CE8FF84E0B551CC72A6FD141BB6E.

En Madrid, a martes, 20 de marzo de 2018.

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

Ha quedado registrada dicha diligencia y la respectiva información de carácter anual con el siguiente número de registro 20180181

FIRMADO ELECTRÓNICAMENTE POR: JUAN - 51361409V - CAMERFIRMA

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

Firma Justificante



## **INDICE**

Balance de Situación	1
Cuenta de Pérdidas y Ganancias	3
Estado de Cambios en el Patrimonio Neto	4
Estado de Flujos de Efectivo	6
Memoria	8
(1) Actividad de la Entidad y Entorno Jurídico-Legal	9
1.a) Estatuto de ADIF-Alta Velocidad	11
1.b) Encomiendas de gestión entre ADIF y ADIF-Alta Velocidad	12
1.c) Otras disposiciones	15
1.d) Cánones y tasas	17
(2) Bases de Presentación de las Cuentas Anuales	21
2.a) Imagen fiel	21
2.b) Comparación de la información	21
2.c) Aspectos críticos de la valoración y estimación de la incertidumbre y juic relevantes en la aplicación de políticas contables	
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	33
3.d) Activos financieros	33
3.e) Pasivos financieros	35
3.f) Efectivo y otros activos líquidos equivalentes	36
3.g) Subvenciones, donaciones y legados recibidos	37
3.h) Pasivo por retribuciones a largo plazo al personal	38
3.i) Provisiones	39
3.j) Clasificación de los activos y pasivos entre corrientes y no corrientes	40
3.k) Saldos y transacciones en moneda extranjera	40
3.l) Impuesto sobre beneficios	40
3.m) Contabilización de ingresos y gastos	41
3.n) Transacciones con partes vinculadas	41
3.ñ) Arrendamientos	41



## **INDICE**

(4) Inmovilizaciones Materiales, Intangibles e Inversiones	
Inmobiliarias	42
4.a) Inmovilizado material en explotación	46
4.b) Obras en curso	47
4.c) Gastos financieros capitalizados	48
4.d) Bienes totalmente amortizados	49
4.e) Subvenciones oficiales recibidas	49
4.f) Inmovilizado intangible	50
4.g) Deterioro de valor del inmovilizado material, intangible e inversiones inmobiliarias	52
4.h) Inversiones inmobiliarias	52
4.i) Compromisos de venta (terrenos asociados al Complejo ferroviario de la Estación de Chamartín – Fuencarral, en Madrid)	53
(5) Inversiones en Empresas del Grupo y Asociadas	57
5.a) Instrumentos de patrimonio en empresas del grupo y asociadas a largo	
plazo	57
5.b) Créditos a largo plazo a empresas del grupo y asociadas	58
5.c) Inversiones financieras en empresas del grupo y asociadas a corto	
plazo	61
(6) Otros Activos Financieros	63
6.a) Inversiones financieras	64
6.b) Deudores comerciales y otras cuentas a cobrar	65
(7) Efectivo y Otros Activos Líquidos Equivalentes	
(8) Fondos Propios	
8.a) Aportación patrimonial	67
8.b) Reservas	68
8.c) Aplicación del resultado del ejercicio	68
8.d) Ajustes por cambio de valor	69
(9) Subvenciones, donaciones y legados	69
9.a) Fondos de Cohesión	
9.b) Fondo Europeo de Desarrollo Regional (FEDER)	71
9.c) Ayudas financieras comunitarias a proyectos de interés común en el ámb de las redes transeuropeas de transporte (RTE)	
(10) Provisiones para Riesgos v Gastos	73



## **INDICE**

10.a) Provisiones para riesgos y gastos con el personal	75
10.b) Otras Provisiones para riesgos y gastos	76
(11) Pasivos Financieros	78
11.a) Deudas con entidades de crédito y obligaciones y otros valores	
negociables	79
11.b) Otros pasivos financieros	82
11.c) Deudas con empresas del grupo y asociadas	83
11.d) Acreedores comerciales y otras cuentas a pagar	84
(12) Situación Fiscal	85
12.a) Administraciones públicas deudoras	85
12.b) Administraciones públicas acreedoras	86
12.c) Impuesto sobre beneficios	87
12.d) Impuesto sobre el valor añadido	91
12.e) Ejercicios abiertos a inspección	91
(13) Importe Neto de la Cifra de Negocios	91
13.a) Ingresos por liquidación de cánones ferroviarios	92
13.b) Ingresos por tasa de seguridad en el transporte ferroviario	93
(14) Otros Ingresos de Explotación	94
(15) Gastos de Personal	95
(16) Otros Gastos de Explotación	97
(17) Imputación de Subvenciones de Inmovilizado y Otros	98
(18) Gastos Financieros	98
(19) Ingresos Financieros	98
(20) Información Medioambiental	99
(21) Información sobre los Miembros del Consejo de Administrac Alta Dirección	
(22) Gestión de Riesgos Financieros	100
22.a) Riesgo de crédito	100
22.b) Riesgo de tipos de interés	100
22.c) Riesgo de liquidez	101
(23) Compromisos y contingencias	102
Anexo I	
Anexo II	



Estados Financieros

31 de diciembre de 2017



## Balance de situación 31 de diciembre de 2017

ACTIVO	NOTA	31/12/2017	31/12/2016
Inmovilizado intangible	4	56.799	58.122
Inmovilizado material	4	43.743.135	42.855.859
Terrenos y construcciones		3.750.665	3.783.363
Instalaciones técnicas, maquinaria, utillaje, mobiliario, y otro inmovilizado material		26.304.249	26.120.638
Inmovilizado en curso y anticipos	4	13.688.221	12.951.858
Inversiones inmobiliarias Inversiones en empresas del grupo y asociadas a	4	195.736	198.072
largo plazo	5	416.836	108.957
Instrumentos de patrimonio		8.388	8.397
Créditos a empresas		408.448	100.560
Inversiones financieras a largo plazo	_	174.291	178.613
Instrumentos de patrimonio	6	2.026	2.040
Administraciones Públicas	12	171.399	175.780
Otros activos financieros	6	866	793
Activos por impuestos diferidos	11 y 12	1.522	4.358
Deudores Comerciales no corrientes	6	616	694
Total activos no corrientes		44.588.935	43.404.675
Deudores comerciales y otras cuentas a cobrar Clientes por ventas y prestaciones de		340.190	355.235
servicios	6	103.055	100.602
Deudores, empresas del grupo y asociadas	6	5.701	5.656
Deudores varios	6	151.000	116.104
Personal	6	18	9
Activos por impuesto corriente Otros créditos con las Administraciones	12	372	1.393
Públicas Inversiones en empresas del grupo y asociadas a	12	80.044	131.471
corto plazo	5	26.527	4.480
Créditos a empresas		26.527	4.480
Otros activos financieros		-	-
Inversiones financieras a corto plazo	6	35	-
Efectivo y otros activos líquidos equivalentes	7	267.230	530.108
Tesorería		267.225	530.095
Otros activos líquidos equivalentes		5	13
Total activos corrientes		633.982	889.823
TOTAL ACTIVO		45.222.917	44.294.498



## Balance de situación 31 de diciembre de 2017

PATRIMONIO NETO Y PASIVO	NOTA	31/12/2017	31/12/2016
Fondos propios	8	13.840.613	13.806.686
Aportaciones patrimoniales		14.683.114	14.454.014
Reservas		46.895	42.071
Resultado del ejercicio anteriores		(689.399)	(361.252)
Resultado del ejercicio		(199.997)	(328.147)
Ajustes por cambio de valor	11	(4.567)	(13.075)
Subvenciones, donaciones y legados recibidos	9	10.542.749	10.504.732
Total patrimonio neto		24.378.795	24.298.343
Provisiones a largo plazo	10	683.214	477.062
Retribuciones a largo plazo al personal		752	754
Otras provisiones		682.462	476.308
Deudas a largo plazo	11	14.938.722	14.213.216
Obligaciones y otros valores negociables		3.788.425	3.192.469
Deudas con entidades de crédito		10.926.672	10.769.974
Derivados		6.090	17.433
Otros pasivos financieros		217.535	233.340
Pasivos por impuesto diferido	12	3.514.250	3.501.390
Periodificaciones a largo plazo	14	514.758	528.925
Total pasivos no corrientes		19.650.944	18.720.593
Provisiones a corto plazo	10	64.465	77.290
Obligaciones por prestaciones a corto plazo al personal		484	495
Otras provisiones		63.981	76.795
Deudas a corto plazo	11	902.559	1.008.991
Obligaciones y otros valores negociables		47.524	44.542
Deudas con entidades de crédito		455.160	483.403
Derivados		46	277
Otros pasivos financieros		399.829	480.769
Deudas a corto plazo de empresas del grupo y	11	1.0001	11.050
asociadas Acreedores comerciales y otras cuentas a pagar	11	16.821	11.953
Proveedores y acreedores varios	4.4	181.882	150.685
Proveedores, empresas del grupo y asociadas	11	180.561	148.309
Personal	11	501	1.501
Personal Pasivos por impuestos corrientes	11	263	249
Otras deudas con Administraciones Públicas	10	(23)	-
Periodificaciones a corto plazo	12	580 27.451	626 26.643
<u>-</u>	14		
Total pasivos corrientes		1.193.178	1.275.562
TOTAL PATRIMONIO NETO Y PASIVO		45.222.917	44.294.498



## Cuenta de Pérdidas y Ganancias 31 de diciembre de 2017

	NOTA	31/12/2017	31/12/2016
Importe neto de la cifra de negocios	13	552.003	514.720
Trabajos realizados por la empresa para su activo		9.228	9.610
Otros ingresos de explotación	14	404.295	411.443
Gastos de personal	15	(14.639)	(15.129)
Otros gastos de explotación	16	(673.147)	(683.307)
Servicios exteriores		(664.767)	(675.565)
Tributos Pérdidas, deterioro y variación de provisiones por		(3.473)	(4.581)
operaciones comerciales		(4.907)	(3.161)
Amortizaciones Imputación de subvenciones de inmovilizado no financiero		(337.845)	(321.852)
y otras	17	100.093	98.017
Excesos de provisiones		9.742	2.059
Deterioro y resultado por enajenaciones del inmovilizado		(10.751)	(1.332)
Resultado de explotación		38.979	14.229
Ingresos financieros	19	120.755	133.944
De participaciones en instrumentos de patrimonio		1.971	1.492
De valores negociables y otros instrumentos financieros		3.840	5.431
Gastos financieros capitalizados	19 y 4	111.211	119.431
Otros		3.733	7.590
Gastos financieros	18	(367.955)	(393.173)
Por deudas con terceros		(371.056)	(389.647)
Por actualización de provisiones		3.101	(3.526)
Variación del valor razonable de instrumentos financieros		(6.259)	(8.582)
Deterioro y resultado por enajenaciones de instrumentos financieros		14.483	(74.565)
Resultado financiero		(238.976)	(342.376)
Resultado antes de impuesto sobre beneficios		(199.997)	(328.147)
Impuesto sobre beneficios	12.c	-	-
Resultado del ejercicio		(199.997)	(328.147)



## Estados de Cambios en el Patrimonio Neto 31 de diciembre de 2017

## A) Estado de Ingresos y Gastos Reconocidos Correspondiente al ejercicio anual terminado a 31 de diciembre de 2017

	NOTA	31/12/2017	31/12/2016
Resultado del ejercicio		(199.997)	(328.147)
Ingresos y gastos imputados directamente al patrimonio neto			
Subvenciones, donaciones y legados	9	150.970	905.861
Por cobertura flujos de efectivo	11	11.343	(2.396)
Por ganancias y pérdidas actuariales y otros ajustes		4.824	(796)
Efecto impositivo subvenciones de capital devengadas	9 y 12	(37.745)	(226.466)
Efecto impositivo cambio valor SWAP	11	(2.835)	148
Total ingresos y gastos imputados directamente al			
patrimonio neto		126.557	676.351
Transferencias a la cuenta de pérdidas y ganancias			
Subvenciones, donaciones y legados	17	(100.093)	(98.017)
Efecto impositivo Subvenciones	12	25.023	24.504
Total transferencias a la cuenta de pérdidas y ganancias		(75.070)	(73.513)
Total de ingresos y gastos reconocidos		(148.510)	274.691



## Estados de Cambios en el Patrimonio Neto Correspondiente al ejercicio anual terminado en 31 de diciembre de 2017

## B) Estado Total de Cambios en el Patrimonio Neto correspondiente al ejercicio anual terminado el 31 de diciembre de 2017

	Aportaciones patrimoniales (nota 8 a)	Reservas (nota 8 b)	Resultados de ejercicios anteriores	Resultado del ejercicio	Subvenciones, donaciones y legados recibidos (nota 9)	Ajustes por cambio de valor (nota 11.a.1)	Total
Saldos al 1 de enero de 2016	14.899.514	42.867	(447.873)	(361.252)	9.898.850	(10.827)	24.021.279
Total Ingresos y gastos reconocidos	-	(796)		(328.147)	605.882	(2.248)	274.691
Operaciones con socios o propietarios Aumentos de aportaciones patrimoniales (nota 8.c)	- (447.873)	-	-	-	-	-	(447.873)
Otras variaciones de patrimonio neto	2.373	-	86.621	361.252	-	-	450.246
Saldos al 31 de diciembre de 2016	14.454.014	42.071	(361.252)	(328.147)	10.504.732	(13.075)	24.298.343
Total Ingresos y gastos reconocidos Operaciones con socios o propietarios		4.824	-	(199.997)	38.155	8.508	(148.510)
Aumentos de aportaciones patrimoniales	229.100		(220.1.47)	220 147	(120)		229.100
Otras variaciones de patrimonio neto  Saldos al 31 de diciembre de 2017	14.683.114	46.895	(328.147)	328.147	(138) 10.542.749	(4.567)	(138) <b>24.378.795</b>



# Estados de Flujos de Efectivo Correspondiente al ejercicio anual terminado en 31 de diciembre de 2017

	31/12/2017	31/12/2016
Flujos de efectivo de las actividades de explotación		
Resultado del ejercicio antes de impuestos	(199.997)	(328.147)
Ajustes del resultado:	475.235	576.760
Amortización del inmovilizado (+)	337.845	321.852
Correcciones valorativas por deterioro (+/-)	(1.762)	77.726
Variación de provisiones (+/-)	(7.922)	32.830
Imputación de subvenciones (-)	(100.093)	(98.017)
Resultados por enajenaciones del inmovilizado (+/-) Resultado por bajas y enajenaciones de instrumentos	2.918	1.332
financieros	18	-
Ingresos financieros (-)	(120.755)	(133.944)
Gastos financieros (+)	367.955	393.173
Variación del valor razonable en instrumentos financieros(+/-)	6.259	(8.582)
Otros ingresos y gastos (-/+)	(9.228)	(9.610)
Cambios en el capital corriente	(20.761)	(39.857)
Deudores comerciales y otras cuentas a cobrar (+/-)	26.794	(18.411)
Acreedores comerciales y otras cuentas a pagar (+/-)	(47.486)	36.286
Otros pasivos corrientes (+/-)	(70.519)	(15.601)
Otros activos y pasivos no corrientes (+/-)	70.450	(42.131)
Otros flujos de efectivo de las actividades de explotación	(332.957)	(346.848)
Pagos de intereses (-)	(282.571)	(331.777)
Cobros de dividendos (+)	1.971	1.492
Cobros de intereses (+)	305	19.976
Pagos (cobros) por impuestos de beneficios (-/+)	1.080	3.499
Otros pagos (cobros) (-/+)	(53.742)	(40.038)
Flujos de efectivo de las actividades de explotación	(78.480)	(138.092)



# Estados de Flujos de Efectivo Correspondiente al ejercicio anual terminado en 31 de diciembre de 2017

	31/12/2017	31/12/2016
Flujos de efectivo de las actividades de inversión		
Pagos por inversiones (-)	(1.216.288)	(882.986)
Empresas del grupo y asociadas	(332.792)	(81.861)
Inmovilizado material, intangible e inversiones inmobiliarias	(883.496)	(801.125)
Otros Activos financieros		-
Cobros por desinversiones (+)	13	-
Empresas del grupo y asociadas	13	-
Flujos de efectivo de las actividades de inversión	(1.216.275)	(882.986)
Flujos de efectivo de las actividades de financiación		
Cobros y pagos por instrumentos de patrimonio	243.038	268.504
Emisión de instrumentos de patrimonio	229.100	-
Subvenciones, donaciones y legados recibidos	13.938	268.504
Cobros y pagos por instrumentos de pasivo financiero	788.839	29.891
Emisión	1.463.151	374.663
Obligaciones y otros valores negociables	600.000	340.200
Deudas con entidades de crédito (+)	817.143	-
Otras deudas (+)	46.008	34.463
Devolución y amortización de	(674.312)	(344.772)
Deudas con entidades de crédito (-)	(671.007)	(340.220)
Otras deudas (-)	(3.305)	(4.552)
Flujos de efectivo de las actividades de financiación _	1.031.877	298.395
Aumento neto del efectivo o equivalentes	(262.878)	(722.683)
Efectivo o equivalentes al comienzo del ejercicio	530.108	1.252.791
Efectivo o equivalentes al 31 de diciembre de cada ejercicio	267.230	530.108



## Memoria de las Cuentas Anuales

31 de diciembre de 2017



## Memoria de las Cuentas Anuales 31 de diciembre de 2017

## (1) Actividad de la Entidad y Entorno Jurídico-Legal

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

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

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

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

ADIF fue creada por la Ley de Bases de 24 de enero de 1941, bajo la denominación de Red Nacional de los Ferrocarriles Españoles (en adelante, Renfe). Con fecha 31 de diciembre de 2004 entró en vigor la Ley del Sector Ferroviario 39/2003, de 17 de noviembre (en adelante, LSF), que tiene como objetivo no sólo la incorporación al Derecho español de diversas directivas de la UE que establecen un nuevo marco para este sector, sino también una completa reordenación del sector ferroviario estatal, sentando las bases que permiten una progresiva entrada de nuevos actores en este mercado. Para alcanzar estos objetivos, se reguló la administración de las infraestructuras ferroviarias y se encomendó esta función a Renfe. Como consecuencia, Renfe pasó a denominarse Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (ADIF), manteniendo su naturaleza jurídica de entidad pública empresarial. La LSF contempla, también, la creación de una nueva entidad pública empresarial denominada Renfe Operadora, que asumirá los medios y activos que Renfe tenía afectos a la prestación del servicio de transporte ferroviario. Al igual que ADIF, ADIF-AV y Renfe Operadora están sujetas a lo dispuesto en la LSF.



## Memoria de las Cuentas Anuales 31 de diciembre de 2017

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

- La construcción de infraestructuras ferroviarias de alta velocidad que formen parte de la Red Ferroviaria de Interés General con cargo a sus propios recursos y con arreglo a lo que disponga el Ministerio de Fomento.
- La construcción de infraestructuras ferroviarias de alta velocidad, con recursos de un tercero, conforme al correspondiente convenio.
- La administración de las infraestructuras ferroviarias de su titularidad.
- La adjudicación de capacidad a las empresas ferroviarias que lo solicitan.
- El control e inspección de la infraestructura ferroviaria, de sus zonas de protección y de la circulación ferroviaria que sobre ella se produzca.
- La explotación de los bienes de su titularidad.
- La prestación de servicios adicionales y, en su caso, de servicios complementarios y auxiliares al servicio de transporte ferroviario en las infraestructuras de su titularidad.
- La adquisición de energía eléctrica para el suministro del servicio de corriente al sistema ferroviario.

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

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



## Memoria de las Cuentas Anuales 31 de diciembre de 2017

#### 1.a) Estatuto de ADIF-Alta Velocidad

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

- ADIF-AV se configura como una entidad pública empresarial de las previstas en el artículo 43.1.b) de la Ley 6/1997, de 14 de abril, de Organización y Funcionamiento de la Administración General del Estado. Esta Ley regula fundamentalmente el régimen, la organización y los criterios de funcionamiento del aparato administrativo estatal dentro del cual se incluyen las Entidades Públicas Empresariales, siendo pues la Entidad parte del mismo y estando adscrita al Ministerio de Fomento.
- ADIF-AV como entidad pública empresarial, está sometida a la Ley 47/2003 General Presupuestaria. Aplica un régimen de contabilidad separada de sus actividades según sea de construcción de infraestructuras ferroviarias, administración de éstas o prestación de servicios adicionales, complementarios o auxiliares. Asimismo, está sometida a control económico financiero por la Intervención General de la Administración del Estado (IGAE), en los términos previstos en la Ley 47/2003.
- ADIF-AV se crea mediante la escisión de la rama de actividad de construcción y administración de las infraestructuras ferroviarias de alta velocidad y otras que se le atribuyan y estén encomendadas hasta la fecha de su creación al Administrador de Infraestructuras ferroviarias (ADIF).
- ADIF-AV asumirá las funciones asignadas al administrador de infraestructuras ferroviarias por la Ley 38/2015, de 29 de septiembre del Sector Ferroviario (Ley 39/2003, de 17 de noviembre, del Sector Ferroviario, anteriormente) en relación con aquellas infraestructuras cuya titularidad le haya sido atribuida, así como en relación con aquellas que se le atribuyan en el futuro
- Los Ministerios de Economía y Hacienda y Fomento podrán encomendar a ADIF-AV la administración de las infraestructuras de titularidad del Estado mediante los correspondientes convenios o contratos programas.
- ADIF-AV tendrá, para el cumplimiento de sus fines, un patrimonio propio, distinto del de la Administración General del Estado, integrado por el conjunto de bienes, derechos y obligaciones de los que sea titular.
- La gestión, administración y explotación de los bienes y derechos de titularidad de ADIF-AV se sujetarán a lo dispuesto en su norma de creación, en la Ley 38/2015, de 29 de septiembre y en el presente Estatuto y, en lo no dispuesto en estas normas, a lo establecido en la Ley 33/2003, de 3 de noviembre, del Patrimonio de las Administraciones Públicas.
- En todo caso, los bienes y derechos que a continuación se enumeran se consideran de titularidad de ADIF-AV:
  - a. Todos los bienes, muebles e inmuebles, y derechos que, a la fecha de su constitución perteneciesen o estuviesen adscritos al Administrador de



## Memoria de las Cuentas Anuales 31 de diciembre de 2017

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

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

El artículo 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.



## Memoria de las Cuentas Anuales 31 de diciembre de 2017

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

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

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

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

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

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

De esta forma se relacionan a continuación las principales Adendas que han sido redactadas:

- Adendas al Convenio de encomienda de gestión suscrito por el Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (ADIF) y ADIF-AV, por la que se encomienda a ADIF:
  - la prestación de servicios de prevención de riesgos laborales, seguridad y salud en el trabajo.
  - la prestación de servicios de seguridad en la circulación.
  - la prestación de servicios de adjudicación de la capacidad y gestión del tráfico, así como de todos sus servicios asociados.



## Memoria de las Cuentas Anuales 31 de diciembre de 2017

- 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 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,...).



## Memoria de las Cuentas Anuales 31 de diciembre de 2017

- la prestación de servicios para la gestión de la energía eléctrica de usos distintos de tracción (UDT).

#### 1.c) Otras disposiciones

- El Real Decreto-ley 22/2012 de 20 de julio, mediante la disposición adicional segunda, asignó al patrimonio de ADIF la conexión del corredor Mediterráneo con la Línea de Alta Velocidad Madrid-Barcelona-Frontera Francesa: Vandellós-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.



## Memoria de las Cuentas Anuales 31 de diciembre de 2017

- La Orden FOM/2438/2013, de 17 de diciembre establece la relación de personal de la entidad pública empresarial Administrador de Infraestructuras Ferroviarias que se integran en la entidad pública empresarial ADIF-AV.
- El Consejo de Ministros, en sus acuerdos de fecha 27 de junio de 2014 aprobó la transferencia de ADIF a ADIF AV de la titularidad de los siguientes bienes:
  - a) Tramos de la red ferroviaria en ancho convencional que enlazan las ciudades de Plasencia, Cáceres, Mérida y Badajoz,
    - 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 Aljúcen-Cáceres: desde el P.K. 0/000 al P.K. 65/443
    - Línea Ciudad Real-Badajoz: desde P.K. 453/000 al P.K. 512/351.
  - b) Tramo de la red ferroviaria en ancho convencional Bobadilla Granada
  - c) Estación de Loja

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

- El Consejo de Ministros, en sus acuerdos de fecha 24 de noviembre de 2017 aprobó la transferencia de ADIF a ADIF AV de la titularidad del tramo de red ferroviaria comprendido entre León y La Robla. El acuerdo establece una transferencia a título gratuito registrando ADIF AV los activos recibidos por su coste bruto y su amortización acumulada hasta la fecha del traspaso, siendo su valor neto contable de 47.892 miles de euros. El acta formal de entrega fue suscrita por ADIF y ADIF AV en fecha 30 de noviembre de 2017.
- 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



## Memoria de las Cuentas Anuales 31 de diciembre de 2017

ciudad de Barcelona y la correspondiente remodelación de las infraestructuras ferroviarias. En dicha adenda se establece la aportación por la Administración General del Estado a ADIF de un total de 255.000 miles de euros para la financiación de la estación de la Sagrera, distribuidos en 51.000 miles de euros anuales desde el año 2009 hasta el año 2013.

- La Ley 3/2017, de 27 de junio, de Presupuestos Generales del Estado para el año 2017 consigna una aportación patrimonial para ADIF-AV de 246.700 miles de euros en el ejercicio 2017 y una autorización del incremento neto del endeudamiento a largo plazo en dicho ejercicio de 2.300.000 miles de euros. Esta cifra se entenderá como incremento neto máximo entre 1 de enero y 31 de diciembre de 2017 de las deudas a largo plazo a valor nominal con entidades financieras y por emisiones de valores de renta fija. (véase nota 8.a))
- En el ejercicio 2018, en virtud del artículo 134.4. del título VII de la Constitución Española, se ha producido la prórroga de la Ley 3/2017, de 27 de junio, de Presupuestos Generales del Estado para el año 2017. En consecuencia, para dicho año se ha consignado una aportación patrimonial para ADIF-AV de 246.700 miles de euros y se ha establecido una autorización del incremento neto del endeudamiento a largo plazo de 2.300.000 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.

#### 1.d) Cánones y tasas

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

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



## Memoria de las Cuentas Anuales 31 de diciembre de 2017

unificar y concentrar en una única norma el régimen legal completo del modo de transporte por ferrocarril. Además, incorpora al ordenamiento español las normas contenidas en la Directiva 2012/34/UE del Parlamento Europeo y del Consejo de 21 de noviembre. Esta norma introduce cambios significativos en materia de cánones y tasas.

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

Esta normativa es aplicable a ADIF-AV.

Los cánones ferroviarios previstos en la Ley 39/2003 pueden clasificarse en dos tipos:

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

- Acceso (modalidad A). La cuantía por acceder a la Red Ferroviaria de Interés General se determina en función del tipo de tramos de red en los que se pretende prestar los servicios y la declaración de actividad realizada por el sujeto pasivo de acuerdo con el nivel de tráfico previsto en cada uno de ellos.
- ii. Reserva de capacidad (modalidad B). Su cuantía se determina en función de los kilómetros-tren reservados, tomando en cuenta el tipo de línea, el tipo de servicio a prestar, el tipo de tren y el periodo del día al que afecte la reserva.



## Memoria de las Cuentas Anuales 31 de diciembre de 2017

- iii. Circulación (modalidad C). Su cuantía se calcula en función de los kilómetrostren efectivamente realizados, considerando el tipo de línea, el tipo de servicio a prestar y el tipo de tren.
- iv. Tráfico (modalidad D). Su cuantía se establece en función del valor económico del servicio de transporte ferroviario de viajeros prestado, medido en términos de capacidad ofertada (plazas por kilómetro), considerando el tipo de línea y la hora del día en que se presta.

El canon por utilización de estaciones y otras instalaciones ferroviarias, que presenta cinco modalidades:

- i. Utilización de estaciones por parte de los viajeros (modalidad A). Esta modalidad se aplica a los viajeros que utilicen el servicio de transporte ferroviario, en función de la distancia recorrida y de la categoría de la estación donde se inicie o finalice el viaje.
- ii. Estacionamiento y utilización de andenes en las estaciones (modalidad B). Se determina en función del tiempo de estacionamiento del tren la realización de operaciones de cambio de vía a solicitud del operador y la categoría de la estación, con especial incidencia en aquellas estaciones que pueden presentar problemas de congestión (estaciones de primera categoría).
- iii. Paso por cambiadores de ancho (modalidad C). Se calcula en función de los pasos de cada tren por un cambiador de ancho.
- iv. Utilización de vías de apartado (modalidad D). Se calcula en función del tipo de línea de la estación a la que pertenezca la vía de apartado utilizada, del tiempo de ocupación de la vía y el tipo de servicio/tren
- v. Prestación de servicios que precisen de autorización para la utilización del dominio público ferroviario (modalidad E). Esta modalidad grava el uso del dominio público ferroviario y se determina en función de la superficie ocupada.

En 2016 y hasta junio de 2017 se han mantenido las tarifas de los cánones de 2015, en aplicación de lo establecido en el artículo 74, uno de la Ley 48/2015 de Presupuestos Generales del Estado para 2016 que determina:

"Se mantienen, a partir del 1 de enero de 2016, los tipos de cuantía fija de las tasas de la Hacienda estatal en la cuantía exigible durante el año 2015, según lo dispuesto por el artículo 64 de la Ley 36/2014, de 26 de diciembre, de Presupuestos Generales del Estado para el año 2015".

Desde el 1 de julio de 2017, serán de aplicación los Cánones Ferroviarios, previstos en los artículos 97 y 98 de la Ley 38/2015, de 29 de septiembre del sector ferroviario, con las cuantías unitarias que se establecen en los artículos 71 y 72 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.



## Memoria de las Cuentas Anuales 31 de diciembre de 2017

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

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

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

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

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



## Memoria de las Cuentas Anuales 31 de diciembre de 2017

- 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) <u>Bases de Presentación de las Cuentas Anuales</u>

#### 2.a) Imagen fiel

Las cuentas anuales han sido preparadas de acuerdo con los registros contables de la Entidad, con el objeto de mostrar la imagen fiel del patrimonio y de la situación financiera a 31 de diciembre de 2017 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 2017 hasta el 31 de diciembre de 2017.

ADIF-AV presenta sus cuentas anuales de acuerdo con los principios contables y normas de valoración establecidos en el Real Decreto 1514/2007 de 16 de noviembre, por el que se aprueba el Plan General de Contabilidad aplicando entre otros, el principio de empresa en funcionamiento de acuerdo con su régimen jurídico y estatutario descrito en la nota 1, así como, las modificaciones al referido Plan General de Contabilidad incorporadas mediante el Real Decreto 1159/2010, de 17 de septiembre 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 estados financieros intermedios 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 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 2017, las correspondientes al ejercicio anterior



## Memoria de las Cuentas Anuales 31 de diciembre de 2017

que formaban parte de la cuentas anuales del ejercicio 2016 aprobadas por el Consejo de Administración de ADIF AV de fecha 29 de marzo de 2017.

## 2.c) <u>Aspectos críticos de la valoración y estimación de la incertidumbre y</u> 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.
- 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 (véase notas 3.b y 3.i). Se registran en el inmovilizado las infraestructuras puestas en servicio aun 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



## Memoria de las Cuentas Anuales 31 de diciembre de 2017

global encomendado a las citadas sociedades. La asignación final de las obras ejecutadas por las mencionadas sociedades 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.

- 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 básicamente en estaciones de viajeros. La citada Orden Ministerial establecía que dichos derechos de uso serían sustituidos con posterioridad por los inmuebles que se acordara patrimonializar. A tal efecto, ADIF AV tenía registrada hasta el ejercicio 2014 una provisión de riesgos y gastos por valor de 21.952 miles de euros correspondiente a la estimación de los costes de reposición de dichos espacios para ser entregados en condiciones de uso.

La Entidad valoró los derechos de uso adquiridos en el ejercicio 2015 por el valor actual del precio de adquisición a RENFE Operadora una vez deducida la provisión de riesgos y gastos que la Entidad tenía constituida para hacer frente a los costes de reposición para la entrega de los inmuebles que deberían sustituir a dichos espacios en condiciones adecuadas de uso. Este inmovilizado se presenta neto de su correspondiente amortización acumulada dotada de forma lineal, y durante una vida útil de 75 años. Para calcular dicha vida útil la Entidad ha elaborado un plan de negocio en el cual se han considerado los flujos de efectivo generados por los arrendamientos acordados con RENFE Operadora y su grupo de empresas



## Memoria de las Cuentas Anuales 31 de diciembre de 2017

durante un plazo prorrogable de 10 años, así como por aquellos que considera probable obtener de otros terceros. En dicho Plan de negocio se han considerado diversas hipótesis de variaciones en la ocupación de espacios, variaciones en índices de precios y unos tipos de interés acordes con las condiciones actuales del mercado inmobiliario y financiero.

Adicionalmente, la Entidad incluye en el apartado de inmovilizaciones intangibles aplicaciones informáticas y gastos de investigación y desarrollo y específicamente la plataforma tecnológica vinculada a la gestión del tráfico ferroviario "Da Vinci". A esta plataforma tecnológica se la ha asignado una vida útil en línea a las de las instalaciones de seguridad y señalización a las que da soporte: 25 años. Este inmovilizado se valora a su coste de adquisición o coste de producción y se presenta neto de su correspondiente amortización acumulada, que se calcula utilizando el método lineal o creciente, en el caso que sean bienes vinculados a líneas de alta velocidad, de acuerdo con los siguientes años de vida útil estimada:

	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 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



## Memoria de las Cuentas Anuales 31 de diciembre de 2017

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 la emisión de valores de renta fija, destinados a la financiación específica de la construcción de dichos inmovilizados. En aquellos supuestos en los que una línea de alta velocidad se encuentra parcialmente en explotación, la Entidad ha estimado y capitalizado los gastos financieros correspondientes exclusivamente a los tramos en construcción en proporción al coste total de la inversión realizada en la misma.

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

Asimismo, se capitalizan también como un mayor coste de los activos afectados, los fondos destinados a financiar trabajos de conservación y enriquecimiento del Patrimonio Histórico Español, regulados por la Ley 16/1985, el Real Decreto 111/1986 y la Instrucción número 43 de la Subsecretaría de Fomento de fecha 16 de mayo de 2014. Según lo establecido en la normativa vigente, en el presupuesto de cada obra pública, financiada



## Memoria de las Cuentas Anuales 31 de diciembre de 2017

total o parcialmente por el Estado, se incluirá una partida equivalente al 1,5% de los fondos de aportación estatal para financiar este tipo de trabajos.

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

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

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

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

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

En el caso de las permutas comerciales, el activo recibido se valorará por el valor razonable del activo entregado, incrementado, si procede, en el importe de las contrapartidas monetarias recibidas, salvo que se tenga una evidencia más clara del valor razonable del activo recibido y con el límite de éste último.

Según lo establecido en la Orden PRE/2443/2013 mencionada en la nota 1, los activos y pasivos transferidos de ADIF a ADIF-AV han sido integrados en 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:



## Memoria de las Cuentas Anuales 31 de diciembre de 2017

- a) La realizada por la Entidad incluye tanto el coste de construcción como el de elaboración de informes, planos, proyectos, estudios, asistencias técnicas y vigilancia, etc., que están relacionados directamente con dicha infraestructura; el coste de los estudios complementarios e informes necesarios para el planeamiento y diseño de las líneas; los trabajos realizados para el inmovilizado y el importe del IVA soportado no deducible. También se incluye como mayor coste de la infraestructura la mejor estimación disponible a la fecha de cierre del valor actual de las cuantías reclamadas por contratistas de obras o expropiados, que la Entidad considera probable que generarán una futura salida de recursos, y que corresponden entre otros conceptos a diferencias en las mediciones de obras y a reclamaciones de costes vinculados con aumentos de plazos de ejecución sobre los inicialmente previstos.
- b) Otras infraestructuras recibidas del Estado en adscripción se valoraron por un importe igual al que figuraba en las correspondientes actas de subrogación, al precio de adquisición o coste de producción en que ha incurrido el Ministerio de Fomento, de acuerdo con los datos que figuran en su Sistema de Información Contable y en sus registros contables, deducida su amortización acumulada en la fecha de transferencia. No obstante, si con posterioridad a la valoración inicial se ponen de manifiesto modificaciones en los valores incluidos en las correspondientes actas de entrega u otras disposiciones mediante las cuales se transmiten a ADIF-AV infraestructuras ferroviarias o se 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 han sido escindidos al patrimonio de ADIF-AV según la Orden de Segregación. Estos activos, fueron construidos por el Estado con anterioridad a las encomiendas efectuadas a ADIF para la ejecución de ambas infraestructuras, mediante sendas Resoluciones de la Secretaría de Estado de Infraestructuras de fecha 11 de mayo de 2012. Estos bienes y obras en curso se registraron por un importe de 2.476.419 miles de euros que corresponde al precio de adquisición o coste de producción en que incurrió el Ministerio de Fomento, de acuerdo con los datos que figuran en su sistema de información



## Memoria de las Cuentas Anuales 31 de diciembre de 2017

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.

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 han sido entregadas a ADIF AV de acuerdo con lo previsto en el Convenio suscrito el pasado 25 de agosto de 2015 por dicha Sociedad, la Entidad, ADIF y el Ministerio de Fomento (en adelante, el Convenio de refundición o el Convenio). El referido convenio establece que la entrega de estos activos tendrá la consideración de una transmisión a título gratuito de bienes afectos a la actividad de administración de infraestructuras ferroviarias. ADIF AV ha registrado estos bienes por el precio de adquisición o el coste de producción por el cual los tenía valorados SEITTSA en sus libros y que fueron abonadas anteriormente por la AGE a la Sociedad.

e) Los terrenos y bienes naturales se valoran en función de las cantidades satisfechas en concepto de expropiaciones y por el valor de adscripción en el caso de las expropiaciones que fueron abonadas en su día por el Ministerio de Fomento y en las que se subrogó la Entidad. 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 han quedado adecuadamente delimitados y valorados atendiendo a la metodología descrita en párrafos anteriores.

f) Los bienes transferidos por ADIF a ADIF-AV en virtud de los Acuerdos del Consejo de Ministros de 27 de junio de 2014 y 24 de noviembre de 2017 se valoran según lo establecido en dichos acuerdos por el valor contable por el que estaban contabilizados en ADIF, reconociendo su coste bruto y la amortización acumulada hasta la fecha de la transferencia (véase nota 1.c).



## Memoria de las Cuentas Anuales 31 de diciembre de 2017

En fecha 23 de febrero de 2018, el Consejo de Ministros ha acordado la cesión de ADIF a ADIF AV del tramo de ancho convencional entre Alicante y Valencia (Nudo de la Encina-Xátiva). Esta cesión de activos tendrá carácter gratuito para ADIF AV en la medida en que corresponde a bienes financiados por la AGE y entregados a ADIF en virtud del Real Decreto-ley 4/2013.

En la actualidad, ambas Entidades han propuesto al Ministerio de Fomento la transferencia a ADIF AV de diversos activos situados en los trayectos de la red convencional entre Taboadela-Ourense, Murcia-Cartagena-Escombreras y Astigarraga-Irún, con el objeto de continuar con la construcción de las nuevas líneas de alta velocidad encomendadas a ADIF AV, estando pendiente a la fecha de formulación de estas cuentas su aprobación por el Consejo de Ministros, mediante el correspondiente acuerdo. Está previsto que esta cesión de activos se produzca de forma gratuita en la medida en que los bienes a traspasar fueron entregados a ADIF en virtud del Real Decreto-ley 4/2013 y las obras ejecutadas con posterioridad han sido financiadas con aportaciones del Estado o con fondos europeos.

ADIF-AV registra en su inmovilizado tanto las infraestructuras ferroviarias recibidas mediante acta de entrega y/o a través de una norma con rango de Ley, Real Decreto, acuerdo del Consejo de Ministros u Orden Ministerial, como cualesquiera otras infraestructuras ferroviarias y estaciones que, formando parte de la red de su titularidad cuya administración tiene encomendada, hayan entrado en servicio, aunque no sean objeto de entrega formal mediante acta, Real Decreto u Orden Ministerial, siempre que se espere obtener rendimientos económicos mediante su explotación y se disponga de una valoración fiable de su coste.

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

Las obras ferroviarias ejecutadas por Zaragoza Alta Velocidad fueron entregadas a ADIF AV mediante acta formal suscrita en fecha 1 de febrero de 2016 y su valoración ascendió a 5.457 miles de euros que fueron registrados en las cuentas anuales del ejercicio 2015.

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



## Memoria de las Cuentas Anuales 31 de diciembre de 2017

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

En el ejercicio 2017, la Entidad ha registrado en inversiones la mejor estimación disponible del valor de las obras ejecutadas por la sociedad participada Valladolid AV 2003, S.A., que se encuentran en explotación y deben ser entregadas a la Entidad según el criterio de asignación de actuaciones contemplado en el convenio suscrito el 20 de noviembre de 2017 entre ADIF, ADIF -AV, RENFE Operadora, la sociedad Valladolid Alta Velocidad 2003, S.A. la Junta de Castilla y León y el Ayuntamiento de Valladolid para el desarrollo de las obras derivadas de la transformación de la Red arterial ferroviaria de Valladolid. El valor de las obras registradas al cierre de 2017 en inversiones de ADIF-AV y ejecutadas por Valladolid asciende a 61.882 miles de euros.

Adicionalmente se han registrado en 2017 la mejor estimación disponible de las obras ferroviarias ejecutadas por la sociedad León Alta Velocidad 2003, S.A por valor de 9.686 miles de euros.

A la fecha de formulación de estas cuentas anuales, la Entidad y las citadas sociedades participadas, con excepción de Zaragoza Alta Velocidad no han formalizado acta de entrega para la transmisión de la propiedad. Adicionalmente, debe destacarse que, con la excepción de Alta Velocidad Alicante Nodo Transportes S.A. y León Alta Velocidad 2003, S.A., el resto de sociedades participadas han ejecutado otras obras o costes accesorios que no han sido registradas en estos estados financieros 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 este sentido, la Entidad considera que, en términos generales, los soterramientos urbanos cuya finalidad exclusiva es facilitar la integración del ferrocarril, logrando una mayor permeabilidad entre diferentes zonas urbanas, deben considerarse como infraestructuras urbanísticas y no han de ser incorporadas a su patrimonio.

#### • 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:



# Memoria de las Cuentas Anuales 31 de diciembre de 2017

	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:

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

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

## • Deterioro del valor de los activos

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



# Memoria de las Cuentas Anuales 31 de diciembre de 2017

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

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

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

- Línea de Alta Velocidad Madrid Sevilla y enlace por alta velocidad a Toledo.
- · Línea de Alta Velocidad Madrid-Zaragoza-Barcelona-Figueras.
- Línea de Alta Velocidad Madrid-Segovia-Valladolid-Medina del Campo.
- Línea de Alta Velocidad Córdoba-Málaga.
- Línea de Alta Velocidad Madrid-Cuenca-Valencia y enlace por alta velocidad con Albacete y Alicante.



# Memoria de las Cuentas Anuales 31 de diciembre de 2017

- · Tramo Valencia-Vandellós perteneciente al Corredor Mediterráneo
- Tramo Santiago de Compostela-Vigo del Eje Atlántico de Alta Velocidad.
- · Tramo Bobadilla-Granada en ancho convencional.
- Tramos de ancho convencional que enlazan las ciudades de Plasencia, Cáceres, Mérida y Badajoz.
- Línea de Alta Velocidad Valladolid-Palencia-León.
- Línea de Alta Velocidad Valladolid -Zamora

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



# Memoria de las Cuentas Anuales 31 de diciembre de 2017

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

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

No obstante lo anterior, cuando se haya reducido a cero el valor contable de una inversión, las pérdidas adicionales y el correspondiente pasivo se reconocerán en la medida en que se haya incurrido en obligaciones legales, contractuales, implícitas o tácitas, o bien si ADIF-AV ha efectuado pagos en nombre de dicha sociedad del grupo, multigrupo o asociada (véase nota 3.i)

## Préstamos y partidas a cobrar

En esta categoría se incluyen los créditos por operaciones comerciales y no comerciales cuyos cobros son de cuantía determinada o determinable, que no se negocian en un mercado activo y para los que se estima recuperar todo el 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 del "tipo de interés efectivo", que es el tipo de actualización que iguala exactamente el valor inicial de un instrumento financiero a la totalidad de sus flujos de efectivo estimados por todos los conceptos a lo largo de su vida restante. Los intereses devengados se contabilizan en la cuenta de pérdidas y ganancias, aplicando el método citado.



# Memoria de las Cuentas Anuales 31 de diciembre de 2017

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

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

## 3.e) Pasivos financieros

• Débitos y partidas a pagar

Se incluyen en esta categoría los pasivos financieros que se han originado en la compra de bienes y servicios por operaciones de tráfico de la Entidad o aquellos que sin tener un origen comercial, no cumplen con los criterios para ser considerados como instrumentos financieros derivados.

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

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

• Contratos de garantía financiera

En el caso de garantías financieras otorgadas a entidades asociadas sin contraprestación, éstas se reconocen inicialmente por su valor razonable (en este sentido, se pueden utilizar precios de mercado para contratos de garantía 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).



# Memoria de las Cuentas Anuales 31 de diciembre de 2017

#### Confirming

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

#### • Instrumentos Financieros Derivados.

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

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

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

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

#### 3.f) Efectivo y otros activos líquidos equivalentes

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

- Son convertibles en efectivo.
- En el momento de su adquisición su vencimiento no era superior a tres meses.



# Memoria de las Cuentas Anuales 31 de diciembre de 2017

- No están sujetos a un riesgo significativo de cambio de valor.
- Forman parte de la política de gestión normal de tesorería de la Sociedad.

#### 3.g) Subvenciones, donaciones y legados recibidos

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

En aplicación de lo indicado en la disposición adicional única de la Orden EHA/733/2010, de 25 de marzo, a los efectos exclusivos de su registro contable, se consideran cumplidas las condiciones establecidas para su concesión cuando en la fecha de formulación de las cuentas anuales se haya ejecutado la actuación, total o parcialmente, cuantificándose en la proporción a la obra ejecutada que se financia. Adicionalmente, recoge las subvenciones en especie recibidas del Estado por la entrega sin contraprestación de determinadas líneas ferroviarias en explotación o en construcción.

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

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

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



# Memoria de las Cuentas Anuales 31 de diciembre de 2017

Entidad ha reconocido una subvención por el valor de las citadas obras recibidas sin contraprestación (véase nota 1).

La Entidad registra en la cuenta "Deudas transformables en subvenciones" del epígrafe "Otros pasivos financieros" del Balance de Situación las cantidades cobradas por adelantado, y los saldos relativos a subvenciones concedidas y a cobrar, para las cuales todavía no se han cumplido todas las condiciones enumeradas en el párrafo anterior.

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

# 3.h) Pasivos por retribuciones a largo plazo al personal

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

#### • Planes por prestación definida

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

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

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

#### • Planes de aportación definida

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

Asimismo, las obligaciones devengadas como consecuencia de variaciones en las hipótesis actuariales que sirvieron de base para la determinación de las contribuciones realizadas por la Entidad, se registran en el ejercicio en que



# Memoria de las Cuentas Anuales 31 de diciembre de 2017

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.

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



# Memoria de las Cuentas Anuales 31 de diciembre de 2017

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

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

## 3.k) Saldos y transacciones en moneda extranjera

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

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

#### 3.l) Impuesto sobre beneficios

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

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

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

# (i) Reconocimiento de diferencias temporarias imponibles

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

## (ii) Reconocimiento de diferencias temporarias deducibles

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

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



# Memoria de las Cuentas Anuales 31 de diciembre de 2017

## (iii) Valoración

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

## (iv) Compensación y clasificación

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

# 3.m) Contabilización de ingresos y gastos

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

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

#### 3.n) Transacciones con partes vinculadas

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

#### 3.ñ) Arrendamientos

Los contratos de arrendamiento, que a su inicio transfieran a la sociedad sustancialmente todos los riesgos inherentes a la propiedad de los activos, se clasifican como arrendamientos financieros y en caso contrario se clasifican como arrendamientos operativos. Los contratos de arrendamiento vigentes a la fecha de cierre de estos estados financieros, todos ellos clasificados como arrendamientos operativos, consisten principalmente en la cesión de la fibra óptica no necesaria para el tráfico ferroviario, y en el alquiler de espacios comerciales.



# Memoria de las Cuentas Anuales 31 de diciembre de 2017

## (4) Inmovilizaciones Materiales, Intangibles e Inversiones Inmobiliarias

El detalle de los saldos y movimientos de los ejercicios 2017 y 2016 en las diferentes cuentas del inmovilizado material, intangible e inversiones inmobiliarias y de su correspondiente amortización acumulada y deterioro se muestra en el Anexo I.

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

- La construcción y administración de la línea ferroviaria de alta velocidad Madrid-Zaragoza-Barcelona-Frontera Francesa. Se excluye de la encomienda anterior el subtramo Figueras-Frontera Francesa, por integrarse éste en el tramo Figueras-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).



# Memoria de las Cuentas Anuales 31 de diciembre de 2017

- 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 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 2017, 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		
	31/12/2017	31/12/2016	
Valencia Parque Central Alta Velocidad 2003, S.A.	71.859	71.859	
Valladolid Alta Velocidad 2003, S.A.	61.882	-	
Zaragoza Alta Velocidad 2002, S.A.	5.457	5.457	
AV Alicante Nodo de Transporte S.A.	53.147	30.989	
León Alta Velocidad AV, S.A.	9.686		
TOTAL	202.031	108.305	

En virtud del Real Decreto ley 4/2013 de 22 de febrero y del Convenio de refundición (véase nota 3.b), la Administración General del Estado y SEITTSA han transmitido a ADIF AV a título gratuito desde el ejercicio 2015 los terrenos y obras de plataforma vinculados con diversos tramos de la LAV Madrid-Galicia, básicamente comprendidos entre Medina y Zamora. Hasta la fecha de emisión de estas cuentas anuales, la Entidad ha registrado como inmovilizado en curso o terminado, cuando las infraestructuras han sido puestas en explotación, dichos bienes por un valor



# Memoria de las Cuentas Anuales 31 de diciembre de 2017

acumulado de 554.194 miles de euros, reconociendo como contrapartida la correspondiente subvención de capital. De este importe, un total de 513.687 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 2017 como inmovilizado en curso por valor de 76.482 miles de euros. A continuación se muestra un resumen, en miles de euros, de la situación a 31 de diciembre de 2017 de las obras recibidas por la Entidad de forma gratuita y relativas exclusivamente a la Línea de Alta Velocidad Madrid Galicia, en aplicación del Real Decreto-ley 4/2013 y del citado convenio de refundición:

ORIGEN	Valoración a 31/12/2017 terrenos y obras recibidas de forma gratuita LAV Madrid-Galicia
A.G.E. Real Decreto ley 4/2013	40.507
SEITTSA, Convenio Refundido	513.687
Totales	554.194

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

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



# Memoria de las Cuentas Anuales 31 de diciembre de 2017

sus predecesoras compañías privadas del ferrocarril que fueron delimitados, valorados y registrados en el ejercicio 2016, por un total de 295 miles de euros, como a los terrenos expropiados por el Ministerio de Fomento, que han sido delimitados, valorados y registrados en el ejercicio 2017 por un importe 71.272 miles de euros, en base a la documentación disponible, y que estaban registrados en el ejercicio 2016 por un valor de adscripción de 70.000 miles de euros

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

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

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

	2017 Miles de euros
	Valor Terrenos Delimitados
Terrenos históricos estaciones AV y otros	17.003
AV Madrid-Sevilla	51.055
Corredor Mediterráneo. Tramo Valencia-Vandellos	45.773
Eje Atlántico. Santiago de Compostela-Vigo	71.567
Enlace Corredor Mediterráneo AV	31.745
LAV Olmedo-Zamora-Lubían-Orense	22.801
Tramo León - La Robla	2.073
Total	242.017



# Memoria de las Cuentas Anuales 31 de diciembre de 2017

En el ejercicio 2017 la Entidad ha registrado 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. El acta formal de entrega y recepción fue suscrita por ADIF y ADIF AV el 30 de noviembre de 2017 previo acuerdo de cesión gratuita aprobado en Consejo de Ministros de 24 de noviembre de 2017 (véase nota 1.c y 3b).

## 4.a) Inmovilizado material en explotación

Se adjunta detalle con el desglose de los costes de adquisición o producción a 31 de diciembre de 2017 y 31 de diciembre de 2016 del inmovilizado material de la Entidad por líneas de la red de alta velocidad:

	31/12/2017 Miles de euros				
	Instalaciones de				
	Terrenos y		la vía y otras	Otro	
	bienes naturales	Edificios y otras construcciones	instalaciones técnicas	inmovilizado material	Total
	Haturales	constructiones	tecriicas	material	TULAI
Madrid-Barcelona-Figueras	780.559	638.900	10.181.252	7.360	11.608.071
Madrid-Levante	864.378	223.515	7.234.193	1361	8.323.447
Madrid-Sevilla y ramal a Toledo	76.691	437.400	2.432.565	9.490	2.956.146
Córdoba-Málaga	168.144	66.965	2.250.067	1846	2.487.022
Bobadilla - Granada y Extremadura	1.470	2.569	129.538	105	133.682
Madrid-Valladolid	43.811	61.401	3.781.774	523	3.887.509
Valladolid - León	98.396	32.530	1.146.030	176	1.277.132
Olmedo - Zamora	70.132	16.730	536.420	163	623.445
Eje Atlántico Vigo - Santiago de					
Compostela	121.881	57.129	1.844.153	461	2.023.624
Otros	249.520	64.589	382.743	12.964	709.816
	2.474.982	1.601.728	28.918.735	34.449	34.029.894

	31/12/2016 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	779.718	634.344	10.076.216	6.861	11.497.139
Madrid-Levante	866.322	266.018	7.057.322	768	8.190.430
Madrid-Sevilla y ramal a Toledo	75.159	437.944	2.428.571	8.745	2.950.419
Córdoba-Málaga	162.724	66.232	2.231.356	1.841	2.462.153
Bobadilla - Granada y Extremadura	2.248	2.464	129.552	105	134.369
Madrid-Valladolid	45.025	62.316	3.758.232	530	3.866.103
Valladolid - León	97.342	29.656	1.098.448	174	1.225.620
Olmedo - Zamora Eje Atlántico Vigo - Santiago de	87.409	13.871	491.271	143	592.694
Compostela	120.803	55.493	1.797.164	457	1.973.917
Otros	213.014	65.111	339.934	13.037	631.096
	2.449.764	1.633.449	29.408.066	32.661	33.523.940

21/12/2016 Miles de oures



# Memoria de las Cuentas Anuales 31 de diciembre de 2017

## 4.b) Obra en curso

El detalle de la obra en curso a 31 de diciembre de 2017 y a 31 de diciembre de 2016 se muestra en el cuadro adjunto:

	Miles de euros	
	31/12/2017	31/12/2016
Madrid - Zaragoza - Barcelona - Figueras	280.105	225.709
Zaragoza - Pamplona, Tramo Castejón - Comarca de Pamplona	75.258	74.886
Madrid - Castilla la Mancha - Com. Valenciana - Región de Murcia	1.922.921	1.894.126
Corredor Mediterráneo de AV	145.621	127.253
Enlace Corredor Mediterráneo, Área Tarragona	517.442	472.868
L.A.V. Pulpí - Murcia	76.460	75.818
L.A.V. Murcia - Almería	567.764	563.929
Madrid - Sevilla y ramal a Toledo	0	150
Córdoba - Málaga	1.055	10.164
L.A.V. Bobadilla - Granada	1.263.491	1.194.687
L.A.V. Madrid - Cáceres, tramo Navalmoral de la Mata - Cáceres L.A.V. Madrid - Extremadura - F. portuguesa, tramo Cáceres - Mérida -	581.285	518.931
Badajoz	325.106	299.422
Madrid - Segovia - Valladolid	1.149	17.927
Valladolid - Burgos - Vitoria	631.905	581.270
L.A.V. País Vasco	1.284.293	1.230.866
Palencia - León	114.234	113.821
L.A.V. León - Asturias	2.930.332	2.848.252
L.A.V. Galicia (Olmedo - Lubián)	526.250	386.063
L.A.V. Galicia (Lubián - Ourense)	1.502.399	1.310.658
Eje Atlántico de Alta Velocidad	78.060	74.172
Madrid Atocha - Madrid Chamartín	783.784	743.371
Ampliación complejo Estación de Atocha	3.868	2.154
Otras Inversiones en A.V.	29.303	137.228
Inversiones en reposición y mejora de activos	46.136	48.133
TOTAL	13.688.221	12.951.858

La Entidad ha reconocido 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 2017 y a 31 de diciembre de 2016 derivadas de incidencias contractuales pendientes de formalizar por valor de 62.937 miles de euros y 94.581 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 2017 y a 31 de diciembre de 2016 se incluyen respectivamente 207.035 miles de euros y 295.822 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 2017



# Memoria de las Cuentas Anuales 31 de diciembre de 2017

y a 31 de diciembre de 2016 anticipos concedidos a proveedores no formalizados contractualmente por valor de 44.612 miles de euros y de 70.372 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 2017 y 31 de diciembre de 2016:

	Miles de euros		
	31/12/2017	31/12/2016	
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	
AV Alicante Nodo de Transporte S.A.	<u> </u>	28.275	
TOTAL	60.778	89.053	

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 2017 la Entidad tiene compromisos firmes con terceros para la realización futura de inversiones por valor de 2.925.847 miles de euros, cifra sin incluir IVA. Al cierre del ejercicio 2016 la Entidad tenía compromisos firmes con terceros por el citado concepto por valor de 3.267.284 miles de euros, cifra sin incluir IVA.

#### 4.c) Gastos financieros capitalizados

Durante el ejercicio 2017, la Entidad ha capitalizado un importe total de 111.211 miles de euros de gastos financieros, correspondientes al coste de los préstamos suscritos con el BEI u otras entidades y al coste de las emisiones de Obligaciones 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 22.667 miles de euros; 24.494 miles de euros reflejaban el coste de la red ferroviaria de alta velocidad del País Vasco,



# Memoria de las Cuentas Anuales 31 de diciembre de 2017

denominada "Y Vasca"; 7.422 miles de euros representaban el coste del tramo Valladolid-Vitoria de la línea de alta velocidad Madrid-País Vasco/Frontera francesa, 11.882 miles de euros reflejaban la Variante de Pajares de la Línea de Alta Velocidad Madrid-Asturias; 17.427 miles de euros para la Conexión ferroviaria entre la estación de Madrid Atocha y la estación de Madrid Chamartín y 9.288 miles de euros representaban el coste de la red ferroviaria de alta velocidad de Galicia.

Durante el ejercicio 2016, la Entidad capitalizó un importe total de 119.431 miles de euros de gastos financieros, correspondientes al coste de los préstamos suscritos con el BEI u otras entidades para financiar, básicamente la construcción de diversas líneas de alta velocidad. De este importe correspondieron entre otros, a la Línea de Levante/Murcia un total de 22.875 miles de euros; 26.086 miles de euros reflejaban el coste de la red ferroviaria de alta velocidad del País Vasco, denominada "Y Vasca"; 8.808 miles de euros representaban el coste del tramo Valladolid-Vitoria de la línea de alta velocidad Madrid-País Vasco/Frontera francesa, y 12.809 miles de euros reflejaban la Variante de Pajares de la Línea de Alta Velocidad Madrid-Asturias; 20.190 miles de euros para la Conexión ferroviaria entre la estación de Madrid Atocha y la estación de Madrid Chamartín y 8.002 miles de euros representaban el coste de la red ferroviaria de alta velocidad de Galicia. (véase nota 19).

## 4.d) Bienes totalmente amortizados

El detalle del coste de los elementos del inmovilizado material, intangible e inversiones inmobiliarias que están totalmente amortizados y que todavía están en uso a 31 de diciembre de 2017 y 31 de diciembre de 2016 es como sigue:

	Miles de euros		
	31/12/2017 31/12/201		
Inmovilizado intangible	8.209	11.895	
Inmovilizado material	488.361	345.097	
Inversiones inmobiliarias	84	84	
TOTAL	496.654	357.076	

#### 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)).



# Memoria de las Cuentas Anuales 31 de diciembre de 2017

#### 4.f) Inmovilizado intangible

El detalle del inmovilizado intangible correspondiente al 31 de diciembre de 2017 y al 31 de diciembre de 2016 es como sigue:

	31/12/2017 Miles de euros		
	Coste	Amortización acumulada	Total
Inmovilizado intangible en explotación			
Aplicaciones Informáticas	6.387	(6.311)	76
Derechos de uso espacios RENFE	50.831	(1356)	49.475
Gastos de investigación y desarrollo	10.519	(4.099)	6.420
Otro inmovilizado intangible	6.413	(5.823)	590
Total inmovilizado intangible en explotación	74.150	(17.589)	56.561
Inmovilizado intangible en curso			
Aplicaciones Informáticas	31	-	31
Gastos de investigación y desarrollo	141	-	141
Otro inmovilizado intangible	66	<u> </u>	66
Total inmovilizado intangible en curso	238		238
Total inmovilizado intangible	74.388	(17.589)	56.799
	31/12/2016 Miles de euros		
	Coste	Amortización acumulada	Total
Inmovilizado intangible en explotación			
Aplicaciones Informáticas	6.380	(6.281)	99
Derechos de uso espacios RENFE	50.831	(678)	50.153
Gastos de investigación y desarrollo	10.503	(3.515)	6.988
Otro inmovilizado intangible	5.681	(5.681)	<u> </u>
Total inmovilizado intangible en explotación	73.395	(16.155)	57.240
Inmovilizado intangible en curso			
Aplicaciones Informáticas	9	-	9
Gastos de investigación y desarrollo	873	-	873
Otro inmovilizado intangible	<u> </u>	<u>-</u>	
Total inmovilizado intangible en curso	882	<u> </u>	882
Total inmovilizado intangible	74.277	(16.155)	58.122

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.



# Memoria de las Cuentas Anuales 31 de diciembre de 2017

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.

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. A 31 de diciembre de 2017 ADIF-AV y RENFE-Operadora están ultimando los trámites en materia catastral y registral (declaración de obra nueva y división horizontal) que permitan la entrega a RENFE-Operadora de fincas registrales independientes en la estación histórica de Madrid-Atocha..

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))



# Memoria de las Cuentas Anuales 31 de diciembre de 2017

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:

			Renta Anual
_	M² útiles netos	Período	(euros)
	15.887,49 m <sup>2</sup>	Diez años	2.406.491,64

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

# 4.g) <u>Deterioro de valor del inmovilizado material, intangible e inversiones</u> inmobiliarias

Al cierre de los ejercicios 2017 y 2016 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 2017 y a 31 de diciembre de 2016 el siguiente desglose:

31/12/2017 Miles de euros		
Amortización		Total
Coste	acumulaua	IUldi
101.624	(19.643)	81.981
78.596	(10.575)	68.021
61.683	(16.372)	45.311
209	(189)	20
403		403
242.515	(46.779)	195.736
	Coste 101.624 78.596 61.683 209 403	Coste         Amortización acumulada           101.624         (19.643)           78.596         (10.575)           61.683         (16.372)           209         (189)           403         -



# Memoria de las Cuentas Anuales 31 de diciembre de 2017

	31/12/2016 Miles de euros		
	Coste	Total	
Centros comerciales en estaciones de viajeros	99.931	(17.643)	82.288
Aparcamientos comerciales	78.596	(9.504)	69.092
Edificios y hoteles en estaciones intermodales	61.683	(15.417)	46.266
Viviendas, locales y garajes	209	(186)	23
Inversiones inmobiliarias en curso	403	<u> </u>	403
Total	240.822	(42.750)	198.072

# 4.i) <u>Compromisos de venta (terrenos asociados al Complejo Ferroviario de la Estación de Chamartín-Fuencarral, en Madrid)</u>

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

Al amparo de este contrato, ADIF y RENFE Operadora formalizaron un Texto Refundido del Contrato con Desarrollo Urbanístico de Chamartín, S.A. (DUCH) que estipulaba que las dos entidades mencionadas en primer lugar acordaban conceder facultades a la tercera para la completa ordenación urbanística de los suelo incluidos en los ámbitos urbanísticos del P.P.R.I. del A.P.R. 08.03 "Prolongación de la Castellana" y del A.P.E. 05.27 "Colonia Campamento", y que afecta a los recintos de las estaciones de Chamartín y Fuencarral, y ello al objeto de procurar las mejores condiciones y calificaciones urbanísticas a la hora de asignar los derechos de urbanísticos en relación con determinados terrenos asociados principalmente con la estación de Chamartín en Madrid, incluidos en un proyecto denominado "Prolongación de la Castellana". De conformidad con los términos del Texto Refundido del Contrato, DUCH se comprometía a pagar una contraprestación, parcialmente en efectivo y parcialmente en especie (mediante la transmisión de terrenos urbanizados y calificados para viviendas con algún régimen de protección pública), dentro de los límites establecidos y por importes específicos, a cambio de la transmisión de la titularidad de suelos y aprovechamientos urbanísticos incluidos en los ámbitos del APR 08.03 y del APE 05.27, que incluyen los recintos ferroviarios de Chamartín y Fuencarral.

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



# Memoria de las Cuentas Anuales 31 de diciembre de 2017

Con fecha 21 de junio de 2013, el Tribunal Superior de Justicia de Madrid dictó una sentencia que resuelve un recurso interpuesto contra el Plan Parcial de Reforma Interior del APR 08.03 "PROLONGACIÓN DE LA CASTELLANA" estimándolo parcialmente y declarando la nulidad de las determinaciones del citado plan que permitían edificaciones en dicho ámbito de más de tres alturas más ático, así como otras determinaciones relativas a las cargas urbanísticas del PPRI. Esta sentencia hace inviable técnica y económicamente el desarrollo del Plan Parcial.

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

De acuerdo con lo establecido en el contrato, DUCH solicitó a ADIF y a RENFE Operadora el 29 de julio de 2014 iniciar formalmente la renegociación al haber transcurrido más de 5 años desde que se suscribió el último texto del mismo sin que se apruebe el PPRI en los términos en que estaba previsto.

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

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

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

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

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



# Memoria de las Cuentas Anuales 31 de diciembre de 2017

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 8° que establecía la prohibición de edificar a una altura superior a tres plantas más ático en todos y cada uno de los puntos del terreno, con esta modificación ya no caben interpretaciones respecto de que no resulta de aplicación en este ámbito urbanístico la citada limitación de alturas.

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

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

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

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

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

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

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

El 24 de junio de 2016, el Ministerio de Fomento envió al Ayuntamiento de Madrid un requerimiento previo, contra el Acuerdo citado en el párrafo anterior, en el que se requiere al mismo la declaración de nulidad del Acuerdo mencionado, así como



# Memoria de las Cuentas Anuales 31 de diciembre de 2017

que se inicien negociaciones con todos los firmantes del Convenio Urbanístico de gestión y ejecución del Plan Parcial APR 08.03 "Prolongación de la Castellana".

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

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

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

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

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

Actualmente y de conformidad con los principios de acuerdo alcanzados en la Mesa Técnica, se está redactando un documento de Modificación Puntual con Ordenación Detallada del PGOU de Madrid en el ámbito del Proyecto MNN, estando prevista su aprobación definitiva por el Ayuntamiento de Madrid en diciembre de 2018.

Así mismo a 31 de diciembre de 2017, en el marco de los trabajos y mesas celebradas, la entidad, el Ministerio de Fomento, ADIF, y RENFE Operadora han solicitado la suspensión de los recursos-contencioso administrativos interpuestos contra el Acuerdo del Pleno del Ayuntamiento de Madrid de 25 de mayo de 2016, por cuanto las soluciones que en las bases se plantean podrían poner fin a la controversia suscitada en el mismo.



# Memoria de las Cuentas Anuales 31 de diciembre de 2017

# (5) <u>Inversiones en Empresas del Grupo y Asociadas</u>

# 5.a) <u>Instrumentos de patrimonio en empresas del grupo y asociadas a largo</u> plazo

El movimiento de los ejercicios 2017 y 2016, en miles de euros, de las cuentas que componen este epígrafe es el que se detalla en los cuadros adjuntos:

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

	31/12/2016 Miles de Euros			
	Participaciones en empresas del grupo y asociadas	Desembolsos pendientes	Provisiones	Total
Saldo a 1 de enero de 2016	15.246	(6.750)	-	8.496
Adiciones	3.900	(2.925)	(7.824)	(6.849)
Retiros	(6.750)	6.750	6.750	6.750
Saldo a 31 de diciembre de 2016	12.396	(2.925)	(1.074)	8.397

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 31 de diciembre de 2017 se están revisando diversos convenios suscritos en su día para la integración del ferrocarril en las ciudades con la finalidad de redefinir tanto las actuaciones a acometer como su forma de financiación. A este respecto, se ha iniciado la revisión correspondiente a los convenios relativos a las ciudades de Alicante, Gijón, Valencia y Murcia que afectan respectivamente a las sociedades de integración



# Memoria de las Cuentas Anuales 31 de diciembre de 2017

Alta Velocidad Alicante Nodo de Transporte, S.A., Gijón al Norte, S.A., Valencia Parque Central y Murcia AV, S.A. La suscripción de dichos convenios está supeditada a la negociación entre los firmantes de los mismos para determinar su contenido y compromisos definitivos, así como a diversos actos de autorización previos.

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

#### 5.b) <u>Créditos a largo plazo a empresas del grupo y asociadas</u>

La cifra de Créditos a largo plazo a empresas del grupo y asociadas presenta a 31 de diciembre de 2017 y a 31 de diciembre de 2016 el siguiente detalle:

	Miles de euros	
Concepto	31/12/2017	31/12/2016
Zaragoza Alta Velocidad 2002, S.A.	113.256	57.737
Cartagena AVE, S.A.	1.080	-
Murcia AVE, S.A.	3.400	-
Palencia Alta Velocidad, S.A.	-	200
Logroño Integración del Ferrocarril 2002, S.A.	19.680	7.996
Gijón al Norte, S.A.	9.319	5.897
Barcelona Sagrera AV, S.A.	24.319	10.532
Valladolid Alta Velocidad, 2003, S.A.	246.865	37.590
Valencia Parque Central Alta Velocidad 2003, S.A.	17.363	7.823
Alta Velocidad Alicante Nodo del Transporte, S.A.	181	_
Total créditos a largo plazo a empresas del grupo y asociadas	435.463	127.775
Provisión por deterioro	(27.015)	(27.215)
	408.448	100.560

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 27.015 miles de euros a 31 de diciembre de 2017 corresponde a préstamos concedidos a la sociedad Zaragoza Alta Velocidad 2002, S.A. y el importe deteriorado por valor de 27.215 miles de euros a 31 de diciembre de 2016 corresponde a préstamos concedidos a las sociedades Zaragoza Alta Velocidad 2002, S.A. y a Palencia Ata Velocidad, S.A



# Memoria de las Cuentas Anuales 31 de diciembre de 2017

La situación a 31 de diciembre de 2017 y a 31 de diciembre de 2016 en relación a préstamos concedidos a sus participadas a largo plazo, a valor nominal se muestra en el cuadro adjunto:

	Miles de Euros		
Sociedad	31/12/2017	31/12/2016	
Zaragoza Alta Velocidad 2002, S.A.	143.535	88.016	
Cartagena Alta Velocidad, S.A.	1.080	-	
Murcia Alta Velocidad, S.A.	3.400	-	
Palencia Alta Velocidad, S.A.	-	610	
Logroño Integración Ferrocarril 2002, S.A.	19.680	7.996	
Gijón al Norte, S.A.	9.319	5.897	
Barcelona Sagrera Alta Velocitat S.A.	24.319	10.532	
Valladolid Alta Velocidad 2003 S.A.	246.865	37.590	
Valencia Parque Central Alta Velocidad 2003, S.A.	17.363	7.823	
Alta Velocidad Alicante Nodo del Transporte, S.A.	181		
	465.742	158.464	

A 31 de diciembre de 2017 la Entidad ha reclasificado a largo plazo los préstamos concedidos a las sociedades Cartagena Alta Velocidad, Murcia Alta Velocidad y Alicante Alta Velocidad por valor de 1.080, 3.400 y 181 miles de euros respectivamente que, a 31 de diciembre de 2016 se mostraban a corto plazo.

Asimismo, a 31 de diciembre de 2017 la Entidad ha reclasificado a corto plazo el préstamo concedido a la sociedad Palencia Alta Velocidad, por valor de 610 miles de euros de nominal que, a 31 de diciembre de 2016 se mostraba en el largo plazo.

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

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

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



# Memoria de las Cuentas Anuales 31 de diciembre de 2017

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

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

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

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

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

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



# Memoria de las Cuentas Anuales 31 de diciembre de 2017

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

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

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

El saldo de este epígrafe presenta el siguiente detalle a 31 de diciembre de 2017 y a 31 de diciembre de 2016:

	Miles de euros	
Concepto	31/12/2017 31/12/2	
Créditos a corto plazo a empresas del grupo y asociadas	28.430	6.456
Créditos por enajenación del inmovilizado.	274	
Otros activos financieros	11.077	8.722
Deterioro de créditos	(13.254) (10.69	
	26.527	4.480

El detalle de los créditos a corto plazo es el que se muestra en el siguiente cuadro:

	Miles de euros		
Concepto	31/12/2017	31/12/2016	
Palencia Alta Velocidad, S.A.	200	-	
Murcia AVE, S.A.	-	1.080	
Cartagena AVE, S.A. Alta Velocidad Alicante Nodo del Transporte,	-	3.400	
S.A.(AVANT)	26.254	-	
León Alta Velocidad, V	1.976	1976	
Total créditos a corto plazo a empresas del grupo y asociadas	28.430	6.456	
Provisión por deterioro	(2.176)	(1.976)	
	26.254	4.480	

La situación a 31de diciembre de 2017 y a 31 de diciembre de 2016 en relación a préstamos concedidos a sus participadas a C/P, a valor nominal se muestra en cuadro adjunto:



# Memoria de las Cuentas Anuales 31 de diciembre de 2017

	Miles de Euros		
Sociedad	31/12/2017	31/12/2016	
Palencia Alta Velocidad, S.A.	610	-	
Murcia AV	-	1.080	
Cartagena AV	-	3.400	
León AV	1.976	1976	
Alta Velocidad Alicante Nodo del Transporte, S.A (AVANT).	26.254	-	
,	28.840	6.456	

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

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

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

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

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

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

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



# Memoria de las Cuentas Anuales 31 de diciembre de 2017

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

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

# (6) Otros Activos Financieros

La composición por categorías de los activos financieros, excepto las inversiones en el patrimonio de empresas del grupo y asociadas (véase nota 5) y excepto los saldos con Administraciones Públicas (véase nota 12), a 31 de diciembre de 2017 y a 31 de diciembre de 2016 es la siguiente:

	31/12/2017 Miles de euros			
	Instrumentos de patrimonio	Créditos, derivados y otros	Total	
Activos financieros no corrientes				
Préstamos y partidas a cobrar	-	1.482	1.482	
Activos disponibles para la venta	2.026		2.026	
Total activos financieros no corrientes	2.026	1.482	3.508	
Activos financieros corrientes Préstamos y partidas a cobrar	35	259.774	259.809	
Total activos financieros corrientes	35	259.774	259.809	
	31/:	12/2016 Miles de euros Créditos, derivados y		
	patrimonio	otros	Total	
Activos financieros no corrientes		<del>-</del>		
Préstamos y partidas a cobrar	-	1.487	1.487	
Activos disponibles para la venta	2.040		2.040	
Total activos financieros no corrientes	2.040	<u> 1.487</u>	3.527	
Activos financieros corrientes				
Préstamos y partidas a cobrar		222.371	222.371	
Total activos financieros corrientes	-	222.371	222.371	

Estos importes se desglosan en los epígrafes de balance siguientes, a 31 de diciembre de 2017 y a 31 de diciembre de 2016:



# Memoria de las Cuentas Anuales 31 de diciembre de 2017

	31/12/2017 Miles de euros		
	Instrumentos de patrimonio	Créditos, derivados y otros	Total
Activos financieros no corrientes			
Inversiones financieras no corrientes	2.026	866	2.892
Deudores comerciales no corrientes	_	616	616
Total activos financieros no corrientes	2.026	1.482	3.508
Activos financieros corrientes			
Inversiones financieras corrientes Deudores comerciales y otras cuentas a	35	-	35
cobrar corrientes	-	259.774	259.774
Total activos financieros corrientes	35	259.774	259.809
	31/1		
	Instrumentos de patrimonio	Créditos, derivados y otros	Total
Activos financieros no corrientes			
Inversiones financieras no corrientes	2.040	793	2.833
Deudores comerciales no corrientes	-	694	694
Total activos financieros no corrientes	2.040	1.487	3.527
Activos financieros corrientes Deudores comerciales y otras cuentas a		222 274	222.271
cobrar corrientes	<u>-</u>	222.371 222.371	222.371 <b>222.371</b>
Total activos financieros corrientes			LLL.J/1

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

En el ejercicio 2016, dentro de la rúbrica de "Créditos, derivados y otros" se registró un activo contingente por un valor de 35.000 miles de euros, que a 31 de diciembre de dicho año quedó íntegramente deteriorado (véase nota 10 b 1).

# 6.a) <u>Inversiones financieras</u>

El detalle de las inversiones financieras a 31 de diciembre de 2017 y a 31 de diciembre de 2016 es como sigue:

	Miles de euros			
	31/12/2017		31/12/	2016
	No corriente	Corriente	No corriente	Corriente
Instrumentos de patrimonio (véase Anexo II)	2.266	-	2.281	-
Desembolsos pendientes	(240)	_	(241)	-
Total instrumentos de patrimonio	2.026	-	2.040	-
Otros activos financieros (depósitos, fianzas y otros créditos)	866	35	793	-
	2.892	35	2.833	-



# Memoria de las Cuentas Anuales 31 de diciembre de 2017

#### 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) <u>Deudores comerciales y otras cuentas a cobrar</u>

El detalle de los deudores comerciales y otras cuentas a cobrar a 31 de diciembre de 2017 y a 31 de diciembre de ejercicio 2016 es como sigue:

	Miles de euros			
	31/12/2017		31/12/2016	
	No Corriente	Corriente	No Corriente	Corriente
Empresas del grupo y asociadas				
Deudores (nota 6.b.1))	-	5.701	-	5.656
Partes no vinculadas Clientes por ventas y prestación de servicios				
(nota 6.b.2))	-	103.055	-	100.602
Deudores varios (nota 6.b.3))	616	151.000	694	116.104
Personal		18		9
	616	259.774	694	222.371

## 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 2017 y a 31 de diciembre de 2016 adjunto, es el siguiente:

Miles de euros

	Miles de euros		
	31/12/2017	31/12/2016	
	Corriente	Corriente	
Alta Velocidad Alicante Nodo del Transporte, S.A.	798	798	
Murcia Alta Velocidad S.A	45	-	
Valladolid Alta Velocidad 2003, S.A.	4.858	4.858	
	5.701	5.656	

# 6.b.2) <u>Clientes por ventas y prestación de servicios</u>

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



# Memoria de las Cuentas Anuales 31 de diciembre de 2017

A 31 de diciembre de 2016 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 99.294 miles de euros. También recoge por valor de 1.308 miles de euros los ingresos devengados pendientes de cobro por la Tasa de Seguridad de Viajeros.

## 6.b.3) Deudores varios

El detalle de la composición de este epígrafe del balance a 31 de diciembre de 2017 y a 31 de diciembre de 2016 es como sigue:

	Miles de euros		
	31/12/2017	31/12/2016	
Convenios con operadores ferroviarios	46.786	59.751	
Alquiler de fibra óptica	9.334	9.375	
Derecho de cobro de ADIF-AV con ADIF	14.947	3.211	
Por otros alquileres	6.857	7.181	
Otros conceptos	4.848	5.810	
Servicios prestados pendientes de facturar			
Convenios con operadores ferroviarios	20.363	18.953	
Convenios con ADIF	56.913	17.541	
Otros	(1.975)	(3.509)	
Deterioro de valor de créditos comerciales	(7.073)	(2.209)	
Total deudores varios	151.000	116.104	

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 2017 y a 31 de diciembre de 2016 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 2017 y a 31 de diciembre de 2016 es como sigue:

		Miles de euros			
	31/12	31/12/2017		31/12/2016	
	No corriente	Corriente	No corriente	Corriente	
Saldos a 1 de enero Provisiones, reversiones y/o	-	(2.209)	-	909	
aplicaciones en el ejercicio	-	(4.864)	-	(3.118)	
Saldos a 31 de diciembre	-	(7.073)		(2.209)	



## Memoria de las Cuentas Anuales 31 de diciembre de 2017

## (7) Efectivo y Otros Activos Líquidos Equivalentes

El detalle del efectivo y otros activos líquidos equivalentes a 31 de diciembre de 2017 y a 31 de diciembre de 2016 es el siguiente:

	Miles de euros		
	31/12/2017	31/12/2016	
Caja y Bancos	267.225	530.095	
Otros activos líquidos equivalentes	5	13	
	267.230	530.108	

## (8) Fondos Propios

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

## 8.a) Aportación patrimonial

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

Al cierre del ejercicio 2016, la Entidad no había percibido importe alguno por la cifra relativa a aportaciones patrimoniales consignada en los Presupuestos Generales del Estado para 2016. En este sentido, en desarrollo del acuerdo de no disponibilidad del Consejo de Ministro de 20 de abril de 2016, se redujo en 146,6 millones de euros la citada consignación. Adicionalmente el cumplimiento de los compromisos de consolidación fiscal aconsejó limitar al máximo las actuaciones que pudieran tener impacto en el déficit público, como consecuencia de lo cual no se ha abonado el importe restante.

Desde 2015 la Entidad ha procedido a delimitar, valorar y registrar contablemente aquellos terrenos que, siendo de su titularidad, no estaban registrados contablemente, básicamente por adquisiciones o expropiaciones muy antiguas, algunas de las cuales fueron efectuadas por las antiguas compañías que se integraron en la Red Nacional de los Ferrocarriles Españoles. Derivado de este proceso de actualización del inventario, la Entidad reconoció en su inmovilizado terrenos en el ejercicio 2016 por valor de 2.373 miles de euros que fueron contabilizados como aportaciones patrimoniales en dicho ejercicio (véase notas 3.b y 4



## Memoria de las Cuentas Anuales 31 de diciembre de 2017

#### 8.b) Reservas

El movimiento del epígrafe de Reservas a 31 de diciembre de 2017 y a 31 de diciembre de 2016 se muestra a continuación:

31/12/2017 Miles de euros

Total

42.071 4.824 **46.895** 

	Reservas por pérdidas y ganancias actuariales	Otras Reservas	
Saldo al 31 de diciembre de 2016	(334)	42.405	
Reconocimiento de pérdidas y ganancias actuariales y otros ajustes	45	4.779	
Saldo al 31 de diciembre de 2017	(289)	47.184	

	31/12/2016 Miles de euros			
	Reservas por pérdidas y ganancias actuariales	Otras Reservas	Total	
Saldo al 31 de diciembre de 2015	(58)	42.925	42.867	
Reconocimiento de pérdidas y ganancias actuariales y otros ajustes	(276)	(520)	(796)	
Saldo al 31 de diciembre de 2016	(334)	42.405	42.071	

# 8.c) Aplicación del resultado del ejercicio

La Dirección de la Entidad propuso la aplicación de las pérdidas del ejercicio 2016, por importe de 328.147 miles de euros, al epígrafe de "Resultados de ejercicios anteriores" del capítulo de Fondos propios.

Con fecha 29 de marzo de 2017 el Consejo de Administración de ADIF AV aprobó la propuesta de la Dirección de la Entidad citadas anteriormente.

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

En relación a las pérdidas de 2015 la Dirección de la Entidad propuso su aplicación por importe de 361.252 miles de euros, al epígrafe de "Resultados de ejercicios anteriores" del capítulo de Fondos propios. Asimismo la Dirección de la Entidad propuso la aplicación de las pérdidas acumuladas en resultados de ejercicios anteriores a 31 de diciembre de 2015 por importe de 447.873 miles de euros, al epígrafe de "Aportaciones Patrimoniales". Con fecha 1 de abril de 2016 el Consejo de Administración de ADIF-AV aprobó las dos propuestas de la Dirección de la Entidad citadas anteriormente.



# Memoria de las Cuentas Anuales 31 de diciembre de 2017

#### 8.d) Ajustes por cambios de valor

Los importes reconocidos en el patrimonio neto durante el ejercicio 2017 y el ejercicio 2016 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 2017 y 2016 reflejan las variaciones de Valor Razonable de los Derivados contratado por la Entidad. Debido a las oscilaciones de los tipos de interés de referencia, reflejan una pérdida en el valor (véase nota 11.a.2).

## (9) Subvenciones, Donaciones y Legados

El saldo de este capítulo del balance de situación adjunto a 31 de diciembre de 2017 y a 31 de diciembre de 2016 recoge las subvenciones de capital no reintegrables pendientes de imputar a resultados.

El movimiento registrado a 31 de diciembre de 2017 y a 31 de diciembre 2016 se detalla en los cuadros adjuntos:

_			31/12/2017 M	liles de euros		
	Fondos de Cohesión	Fondos FEDER	Fondos RTE-T	Subvenciones entrega obras Estado <sup>(1)</sup>	Otras Subvenciones	Total subvenciones de capital
Saldos a 31 de diciembre de 2016	4.913.155	2.926.330	280.270	2.111.503	273.474	10.504.732
Altas del ejercicio	-	32.195	34.352	124.374	1.248	192.169
Fondos europeos devengados en el ejercicio	-	32.195	34.352	-	-	66.547
Actuaciones recibidas SEITTSA(nota 4)	-	-	-	76.482	-	76.482
Acuerdo Consejo Ministros traspaso tramo León - La Robla (nota 1.c)	-	-	-	47.892	-	47.892
Otras subvenciones de capital	-	-	-	-	1.248	1.248
Bajas	-	(4.381)	(669)	(35.548)	(601)	(41.199)
Ajuste valor terrenos delimitados, entrega gratuita AGE (nota 4) Efecto impositivo por las subvenciones de capital devengadas	-	- (6.054)	- (9.421)	(35.548)	- (152)	(35.548)
en el ejercicio (nota 12)	-	(6.954)	(8.421)	(22.208)	(162)	(37.745)
Imputación a resultados del ejercicio de subvenciones de capital neto de efecto impositivo (nota 17) Ajustes Subvención - Impuesto diferido	(33.380)	(20.065) (37)	(1.129) 2	(15.219) (569)	(5.277) 482	(75.070) (138)
	4.879.759	2.927.088	304.405	2.162.333	269.164	10.542.749
Saldos a 31 de diciembre de 2017						



# Memoria de las Cuentas Anuales 31 de diciembre de 2017

31/12/2016 Miles de euros

	Fondos de Cohesión	Fondos FEDER	Fondos RTE-T	Subvenciones entrega obras Estado <sup>(1)</sup>	Otras Subvenciones	Total subvenciones de capital
Saldos a 31 de diciembre de 2015	4.710.363	2.628.800	229.850	2.135.451	194.386	9.898.850
Altas del ejercicio	315.999	423.450	75.193	567	111.323	926.532
Fondos europeos devengados en el ejercicio	315.999	423.450	75.193	-	-	814.642
Actuaciones recibidas SEITTSA	-	-	-	2	-	2
Actuaciones recibidas Fomento	-	-	-	565	-	565
Otras subvenciones de capital	-	-	-	-	111.323	111.323
Bajas Efecto impositivo por las	-	(1.148)	(6.879)	(12.644)	-	(20.671)
subvenciones de capital devengadas en el ejercicio (nota 12) Imputación a resultados del ejercicio de subvenciones de capital neto de	(79.000)	(105.575)	(17.079)	3.019	(27.831)	(226.466)
efecto impositivo (nota 17)	(34.207)	(19.197)	(815)	(14.890)	(4.404)	(73.513)
Saldos a 31 de diciembre de 2016	4.913.155	2.926.330	280.270	2.111.503	273.474	10.504.732

(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).

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 y el pasivo por impuesto diferido de ADIF AV para adaptarse a la reducción progresiva del gravamen general del citado impuesto que fue del 28% en 2015 y, el 25% para el ejercicio 2016 y siguientes.

## 9.a) Fondos de Cohesión

La situación de los Fondos de Cohesión a 31 diciembre de 2017 y a 31 de diciembre de 2016 sin considerar el efecto impositivo se refleja a continuación:



# Memoria de las Cuentas Anuales 31 de diciembre de 2017

#### 31/12/2017 Miles de euros

			DEUDAS TRANSFORMABLES	
TRAMO	AYUDAS CONCEDIDAS	SUBVENCIONES DEVENGADAS	EN SUBVENCIONES (nota 11.b)	COBROS RECIBIDOS
L.A.V. Madrid-Barcelona-Frontera francesa	3.342.953	3.342.953	-	3.342.953
Madrid-Lérida	2.112.357	2.112.357	-	2.112.357
Lérida-Martorell	790.698	790.698	-	790.698
Martorell-Barcelona	439.898	439.898	-	439.898
L.A.V. Madrid-Valladolid	1.553.670	1.553.670	-	1.553.670
L.A.V Madrid-Levante	573.450	573.450	-	573.450
Fondos Cohesión 2007-2013	1.473.204	1.473.204		1.399.537
TOTAL	6.943.277	6.943.277		6.869.610

#### 31/12/2016 Miles de euros

TRAMO	AYUDAS CONCEDIDAS	SUBVENCIONES DEVENGADAS	DEUDAS TRANSFORMABLES EN SUBVENCIONES (nota 11.b)	COBROS RECIBIDOS
L.A.V. Madrid-Barcelona-Frontera		-		
francesa	3.342.953	3.342.953	-	3.342.953
Madrid-Lérida	2.112.357	2.112.357	-	2.112.357
Lérida-Martorell	790.698	790.698	-	790.698
Martorell-Barcelona	439.898	439.898	-	439.898
L.A.V. Madrid-Valladolid	1.553.670	1.553.670	-	1.553.670
L.A.V Madrid-Levante	573.450	573.450	-	573.450
Fondos Cohesión 2007-2013	1.473.204	1.473.204	<u> </u>	1.399.537
TOTAL	6.943.277	6.943.277		6.869.610

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

La situación de los Fondos Europeos de Desarrollo Regional a 31 de diciembre de 2017 y a 31 de diciembre de 2016 sin considerar el efecto impositivo e incluyendo los importes devengados por deudas transformables en subvenciones, se detalla a continuación:



# Memoria de las Cuentas Anuales 31 de diciembre de 2017

#### 31/12/2017 Miles de euros

PROGRAMA OPERATIVO	GRAN PROYECTO	AYUDA CONCEDIDA	SUBVENCIONES DEVENGADAS	DEUDAS TRANSFORMABLES EN SUBVENCIONES (nota 11.b)	COBROS RECIBIDOS
ANDALUCIA	Córdoba - Málaga	883.614	883.614	-	883.614
CASTILLA Y LEÓN	Segovia - Valladolid	193.256	193.256	-	193.256
MURCIA	Acceso Murcia	28.412	28.412	-	28.412
CASTILLA LA MANCHA	Acceso Toledo	67.127	67.127	-	67.127
VALENCIA	Acceso Alicante	99.402	99.402	-	99.402
CASTILLA Y LEÓN	Túneles de Pajares	283.995	283.995	-	283.995
ASTURIAS	Túneles de Pajares	107.873	107.873	-	107.872
FEDER 2007-2013		2.276.556	2.273.676	-	2.175.944
FEDER 2014-2020		32.695	32.196	43.676	43.676
TOTAL		3.972.930	3.969.551	43.676	3.883.298

#### 31/12/2016 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		2.307.327	2.278.057		2.175.944
TOTAL		3.971.006	3.941.736		3.839.622

# 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 2017 y a 31 de diciembre de 2016 de los fondos RTE, sin considerar el efecto impositivo e incluyendo los importes devengados por deudas transformables en subvenciones, es la siguiente:



# Memoria de las Cuentas Anuales 31 de diciembre de 2017

## 31/12/2017 Miles de euros

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

## 31/12/2016 Miles de euros

TRAMO	AYUDAS CONCEDIDAS	SUBVENCIONES DEVENGADAS	DEUDAS TRANSFORMABLES EN SUBVENCIONES (nota 11.b)	COBROS RECIBIDOS
L.A.V. Madrid-Barcelona-Frontera francesa	79.260	79.260	-	73.973
L.A.V. Madrid-Valladolid	20.603	20.603	-	20.603
L.A.V Madrid-Levante	62.854	55.493	492	55.985
Nuevo Acceso Ferroviario a Asturias L.A.V. Vitoria-Bilbao-San Sebastián y	3.191 351.343	3.191 119.086	- 20.825	3.191 138.334
Valladolid-Burgos-Vitoria			20.025	
L.A.V. Madrid-Extremadura	68.733	36.039	-	49.279
L.A.V. Bobadilla-Granada	2.174	2.174	-	2.174
Corredor Mediterráneo	110.241	63.812	10.584	74.396
Otros A.V.	6.008	2.074	668	2.742
TOTAL	704.407	381.732	32.569	420.677

# (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 2017 y a 31 de diciembre de 2016 es el siguiente:



# Memoria de las Cuentas Anuales 31 de diciembre de 2017

Miles de euros

<u>.</u>	Miles de edios				
_	31/12/2017		31/12/2	016	
_	No corriente	Corriente	No corriente	Corriente	
Obligaciones por prestaciones al personal	752	484	754	495	
-Planes de prestación definida	752	35	754	39	
Premio de permanencia	166	34	185	38	
Fondos para viajes de ocio del personal pasivo -Otras obligaciones por prestaciones al	586	1	569	1	
personal	-	449	-	456	
Otras provisiones	682.462	63.981	476.308	76.795	
Provisiones para litigios	546.965	-	320.358	-	
Provisiones por el 1,5% cultural Provisiones por actuaciones	-	-	-	-	
medioambientales	-	-	2.013	3.311	
Otros conceptos (nota 10.b.3 y nota 23)	135.497	63.981	153.937	73.484	
_	683.214	64.465	477.062	77.290	

El movimiento del capítulo "Provisiones para riesgos y gastos a largo plazo" a 31 de diciembre de 2017 y a 31 de diciembre de 2016 se muestra en los cuadros adjuntos:

31/12	/2017	Miloc	d٥	OUTOC
21/17	/ ZUI/	Milles	ue	euros

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



## Memoria de las Cuentas Anuales 31 de diciembre de 2017

71	110	1001		3 4 "		1 .		
<b>⊣</b> ۱	/ 1 /	/ /	ь	IVI 1	മ	пΔ	euros	

	Provisiones para riesgos y gastos a largo plazo					
	Premios de permanencia	Fondos para viajes de ocio del personal pasivo	Provisión de riesgo medioambiental	Provisión para litigios	Otros conceptos	TOTAL
Saldos a 01/01/2016	196	235	2.013	198.498	128.189	329.131
Dotaciones del ejercicio reconocidas en resultados Dotaciones del ejercicio reconocidas en	6	54	-	3.580	25.748	29.388
inversiones	-	-	-	126.716	-	126.716
Efecto financiero del descuento	2	4	-	3.520		3.526
Pagos del ejercicio	-	-	-	(9.276)	-	(9.276)
Traspasos a c/p Imputación a resultados del ejercicio	(18)	(1)	-	(622)	-	(641)
(Excesos)	-	-	-	(2.058)	-	(2.058)
Otros movimientos	(1)	277				276
Saldos a 31/12/2016	185	569	2.013	320.358	153.937	477.062

#### 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 2017 asciende a 200 miles de euros, de los cuales un total de 166 miles de euros se presentan en el capítulo "Provisiones para riesgos y gastos a largo plazo" y 34 miles de euros en el de "Provisiones para riesgos y gastos a corto plazo".

El valor del fondo a 31 de diciembre de 2017, se ha determinado mediante un estudio actuarial elaborado según el método de capitalización individual utilizando los siguientes parámetros técnicos: tipo de interés anual 1,246%, tasa de crecimiento anual del 2,3% y la tabla de permanencia en ADIF basada en la tabla actuarial PERM/F-2000.

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

El epígrafe "Fondo para viajes de ocio del personal" recoge el valor actual de los compromisos adquiridos por ADIF-AV y devengados a 31de diciembre de 2017 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 587 miles de euros, de los cuales un total de 586 miles de euros se presentan en el capítulo "Provisiones para riesgos y gastos a largo plazo" y 1 miles de euros en el de "Provisiones para riesgos y gastos a corto plazo".



# Memoria de las Cuentas Anuales 31 de diciembre de 2017

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 2017 mediante un estudio actuarial que utiliza los siguientes parámetros técnicos:

- Una subida media de tarifas del 2% para el ejercicio 2017 y siguientes.
- Un interés técnico del 1,450 para el personal pasivo y 1,505% 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 2017 y a 31 de diciembre de 2016, ADIF A.V. tiene registrado el valor actual de la mejor estimación de los costes futuros correspondientes a dichos litigios por un total de 546.965 miles de euros y de 320.358 miles de euros respectivamente

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

	546.965	320.358		
Otros riesgos	4.311	10.725		
Riesgos por litigios en inversiones en terrenos instados por expropiados	38.244	46.883		
Riesgos por litigios en obras de inversión instados por contratistas	504.410	262.750		
Concepto	31/12/2017	31/12/2016		
_	Miles de euros			

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



## Memoria de las Cuentas Anuales 31 de diciembre de 2017

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 2017 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 164.025 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 2016, el riesgo máximo estimado por la Entidad por este mismo concepto ascendía a 225.626 miles de euros.

Por otra parte a 31 de diciembre de 2017 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 estos estados financieros 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.

#### 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 por importe de 1.082 miles de euros. A 31 de diciembre de 2017 el saldo es cero por haber sido pagado íntegramente.

#### 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 2017 y a 31 de diciembre de 2016 una provisión por importe de 135.497 miles de euros y de 153.937 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



## Memoria de las Cuentas Anuales 31 de diciembre de 2017

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 2017 ascendía a 59.492 miles de euros y que al cierre del ejercicio 2016 ascendió a 68.458 miles de euros.

## (11) Pasivos Financieros

La composición de los pasivos financieros clasificados por categorías a 31 de diciembre de 2017 y a 31 de diciembre de 2016 se muestra en los cuadros adjuntos:

		31/12/2017	Ailes de euros	
	Deudas con entidades de crédito	Obligaciones	Otros pasivos financieros y derivados	Total
Pasivos financieros no corrientes				
Deudas a largo plazo	10.926.672	3.788.425	223.625	14.938.722
Acreedores comerciales no corrientes				
Total pasivos financieros no corrientes	10.926.672	3.788.425	223.625	14.938.722
Pasivos financieros corrientes				
Deudas a corto plazo	455.160	47.524	399.875	902.559
Deudas con empresas del grupo y asociadas	-	-	16.821	16.821
Acreedores comerciales y otras cuentas a pagar			181.325	181.325
Total pasivos financieros corrientes	455.160	47.524	598.021	1.100.705
		31/12/2016	Miles de euros	
	Deudas con entidades de crédito	Obligaciones	Otros pasivos financieros y derivados	Total
Pasivos financieros no corrientes				
Deudas a largo plazo	10.769.974	3.192.469	250.773	14.213.216
Acreedores comerciales no corrientes				
Total pasivos financieros no corrientes	10.769.974	3.192.469	250.773	14.213.216
Pasivos financieros corrientes				
Deudas a corto plazo	483.403	44.542	481.046	1.008.991
Deudas con empresas del grupo y asociadas			11.953	11.953
Acreedores comerciales y otras cuentas a pagar			150.059	150.059
Total pasivos financieros corrientes	483.403	44.542	643.058	1.171.003



# Memoria de las Cuentas Anuales 31 de diciembre de 2017

# 11.a)<u>Deudas con entidades de crédito, obligaciones y otros valores negociables</u>

## 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 2017 y 31 de diciembre de 2016 se muestra en el cuadro adjunto:

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



# Memoria de las Cuentas Anuales 31 de diciembre de 2017

		31/12/2016 Miles de euros	
		Vencim	iento
	Interés	A corto plazo	A largo plazo
Préstamos en euros (BEI) Intereses devengados pendientes de vencimiento	0,000% a 4,415%	97.252 103.822	9.705.789
Total deudas con entidades de crédito (BEI)		201.074	9.705.789
Préstamos en euros (otras entidades)	0,535% a 4,58%	280.275	1.064.185
Intereses devengados pendientes de vencimiento		2.054	-
Otras deudas con entidades de crédito por derivados		277	
Total deudas con entidades de crédito (otras entidades)		282.606	1.064.185
Obligaciones en euros Intereses devengados pendientes de vencimiento	1,875% a 3,5%	-	3.192.469
de obligaciones		44.542	-
Total Obligaciones		44.542	3.192.469
Total deudas con entidades de crédito,			
obligaciones y otros valores negociables a 31 de diciembre de 2016		528.222	13.962.443

La amortización financiera de las deudas a largo plazo, valoradas, en su caso, al tipo de cambio de cierre a 31 de diciembre de 2017 y a 31 de diciembre de 2016 y a coste amortizado, tienen el siguiente detalle por años de vencimiento:

Miles de euros		
31/12/2017	31/12/2016	
-	377.526	
368.001	465.449	
530.089	559.679	
593.307	622.898	
624.996	522.444	
1.808.297	1.747.422	
1.099.412	434.384	
1.447.466	1.426.366	
1.439.169	1.418.732	
445.235	421.051	
445.235	421.051	
6.281.891	5.922.968	
15.083.098	14.339.970	
	31/12/2017  368.001 530.089 593.307 624.996 1.808.297 1.099.412 1.447.466 1.439.169 445.235 445.235 6.281.891	

El tipo de interés medio con entidades financieras del pasivo de ADIF-AV a 31 de diciembre de 2017 y 31 de diciembre de 2016 es del 1,91%% anual y 2,25% anual respectivamente.



# Memoria de las Cuentas Anuales 31 de diciembre de 2017

A 31 de diciembre de 2017 y a 31 de diciembre de 2016, el límite de las líneas de crédito que ADIF AV tenía concedidas por entidades financieras, ascendía a un importe total de 480.000 miles de euros y de 225.000 miles de euros respectivamente. A 31 de diciembre de 2017 y a 31 de diciembre de 2016 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 2017 y 31 de diciembre de 2016 es como sigue:

-		_				
		31/12/2017 Cifras en miles de euros				
	Activo	0	Pasiv	0	_	
	No Corriente Efecto impositivo	Corriente	No Corriente Pasivo financiero	Corriente	Patrimonio Neto	
Cobertura flujos de efectivo de tipo de interés	1.523	-	(6.090)	-	(4.567)	
Cobros/pagos swap cobertura de tipos de interés	-	-	-	(46)	-	
		31/12/	2016 Cifras en miles de	euros		
	Activo	D	Pasivo	)	_	
	No Corriente Efecto impositivo	Corriente	No Corriente Pasivo financiero	Corriente	Patrimonio Neto	
Cobertura flujos de efectivo de tipo de interés	4.358	-	(17.433)	-	(13.075)	
Cobros/pagos swap cobertura de tipos de interés	-	-	-	(277)	-	

#### 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 552,11 millones de euros a 31 de diciembre de 2017 y dos préstamos bancarios con un nominal total de 962,53 millones de euros a 31 de diciembre de 2016.

Los pasivos por derivados a 31 de diciembre de 2017 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 552,11 millones de euros.

Al cierre del ejercicio 2016, 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 2014 con vencimiento en 2020 siendo el tipo fijo establecido el 3,01% 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 300



## Memoria de las Cuentas Anuales 31 de diciembre de 2017

millones de euros, y por otra parte, 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 662,53 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 los estados financieros. 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 2017 y a 31 de diciembre de 2016.

## 11.b) Otros pasivos financieros

El detalle de "Otros pasivos financieros" a 31 de diciembre de 2017 y a 31 de diciembre de 2016 es como sigue:

	Miles de euros				
	31/12	31/12/2017		2016	
	No corriente	Corriente	No corriente	Corriente	
Deudas transformables en subvenciones	114.961	-	113.508	-	
Proveedores de inmovilizado	97.645	383.990	115.435	465.598	
Ayudas FEDER a reintegrar	-	15.839	-	15.171	
Depósitos y fianzas	4.929	<u>-</u> _	4.397		
	217.535	399.829	233.340	480.769	

## 11.b.1) Deudas transformables en subvenciones

A 31 de diciembre de 2017 y a 31 de diciembre 2016 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 2017 y a 31 de diciembre de 2016, en miles de euros:

	Miles de euros		
	31/12/2017	31/12/2016	
Fondos europeos			
FEDER	43.676	-	
RTE-T	20.162	32.569	
Otros			
Mº de Fomento (Adenda 21/12/2009 Barcelona Sagrera ( nota 1(c)) Ministerio de Fomento coste financiero Olmedo	48.290	48.290	
Ourense	-	32.149	
Otras subvenciones	2.833	500	
	114.961	113.508	



## Memoria de las Cuentas Anuales 31 de diciembre de 2017

## 11.b.2) Proveedores de inmovilizado

A 31 de diciembre de 2017, la cuenta de proveedores de inmovilizado a largo plazo, presenta un saldo de 97.645 miles de euros, de los que 51.440 miles de euros corresponden a la ejecución de una obra en la línea Madrid-Castilla La Mancha-Comunidad Valenciana-Región de Murcia y 30.696 miles de euros a la ejecución de obras en el tramo Olmedo-Ourense, bajo la fórmula de colaboración público privada; también incluye un importe de 15.509 miles de 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 nota4).

A 31 de diciembre de 2016, la cuenta de proveedores de inmovilizado a largo plazo, presenta un saldo de 115.435 miles de euros, de los que 56.528 miles de euros corresponden a la ejecución de una obra en la línea Madrid-Castilla La Mancha-Comunidad Valenciana-Región de Murcia y 41.473 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 17.434 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 nota4)

Asimismo, el saldo a 31 de diciembre de 2017 y a 31 de diciembre de 2016 de la cuenta de proveedores de inmovilizado a corto plazo recoge la deuda por obras en activos propios y expropiaciones por importe de 99.393 miles de euros y 247.625 miles de euros respectivamente, y el importe de las facturas de proveedores de inmovilizado pendientes de recibir por un total de 284.597 miles de euros a 31 de diciembre de 2017 y 217.973 miles de euros a 31 de diciembre de 2016.

#### 11.c) Deudas con empresas del grupo y asociadas

El detalle del saldo de estas cuentas del pasivo corriente del balance de situación al 31 de diciembre de 2017 y a 31 de diciembre de 2016 adjunto, es el siguiente:

	Miles de euros						
	31/12	/2017	31/12/2016				
	Proveedores de inmovilizado, empresas del grupo y asociadas	Proveedores y acreedores, y empresas del grupo y asociadas	Proveedores de inmovilizado, empresas del grupo y asociadas	Proveedores y acreedores, y empresas del grupo y asociadas			
Ingeniería y Economía del Transporte, S.A. (INECO)	16.547	501	11.953	526			
Zaragoza Alta Velocidad	274	-	-	975			
•	16.821	501	11.953	1.501			

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



## Memoria de las Cuentas Anuales 31 de diciembre de 2017

## 11.d) Acreedores comerciales y otras cuentas a pagar

El detalle a 31 de diciembre de 2017 y a 31 de diciembre de 2016 del epígrafe de acreedores comerciales y otras cuentas a pagar, excluyendo los saldos con Administraciones Públicas, es como sigue:

	Miles de euros		
	31/12/2017	31/12/2016	
Proveedores y acreedores varios	180.561	148.309	
Proveedores y acreedores, empresas del grupo y			
asociadas (nota 11.c)	501	1.501	
Personal	263	249	
	181.325	150.059	

El epígrafe "Proveedores y Acreedores varios" recoge las deudas por compras o prestaciones de servicios pendientes de pago a 31 de diciembre de 2017 y a 31 de diciembre de 2016. Incluye entre otros, el importe pendiente de pago a ADIF por los servicios prestados según el detalle adjunto. Adicionalmente en el epígrafe de proveedores de inmovilizado se incluye por valor de (13.124) miles de euros y (20.900) miles de euros las deudas de ADIF AV con ADIF por este concepto, en las fechas respectivas indicadas.

	Miles d	Miles de euros		
	31/12/2017	31/12/2016		
Proveedores y acreedores varios deuda con ADIF	70.530	42.608		
Convenios con ADIF por facturas pendientes de pago	60.352	36.200		
Convenios con ADIF por facturas pendientes de tramitar	10.178	6.408		
Proveedores de inmovilizado deuda con ADIF	(13.124)	(20.900)		
Por facturación tramitada	4.250	547		
Por facturación pendiente de tramitar	(17.374)	(21.447)		
	57.406	21.708		

La información relativa a los ejercicios 2017 y 2016 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:

	<u>31/12/2017</u> <u>31/12/201</u>		
	Días		
Periodo medio de pago a proveedores	50,15	49,72	
Ratio de operaciones pagadas	53,67	53,39	
Ratio de operaciones pendientes de pago	25,86	19,07	
	Miles de euros		
Total pagos realizados	1.457.083	1.711.890	
Total pagos pendientes	210.714	204.896	

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



# Memoria de las Cuentas Anuales 31 de diciembre de 2017

## (12) Situación Fiscal

El detalle de los saldos con Administraciones Públicas a 31 de diciembre de 2017 y a 31 de diciembre de 2016 es como sigue:

	Miles de euros						
	31/12/20	017	31/12/2016				
	No corriente	Corriente	No corriente	Corriente			
Activos Derechos de cobro por subvenciones y ayudas concedidas	171.399	-	175.780	-			
Activo por impuesto diferido (nota 11)	1.522	-	4.358	-			
Activos por impuestos corrientes	-	372	-	1.393			
Otros créditos con las Administraciones Públicas		80.044		131.471			
Total activos	172.921	80.416	180.138	132.864			
Pasivos							
Pasivos por impuesto diferido	3.514.250	-	3.501.390	-			
Pasivos por impuestos corrientes	-	(23)	-	-			
Otras deudas con las Administraciones Públicas		580		626			
Total pasivos	3.514.250	557	3.501.390	626			

## 12.a) Administraciones Públicas deudoras

El detalle de los saldos con Administraciones Públicas deudoras a 31 de diciembre de 2017 y a 31 de diciembre de 2016 es como sigue:

	Miles de euros					
	31/12/2017		31/12/20	016		
	No corriente	Corriente	No corriente	Corriente		
Derechos de cobro por subvenciones y ayudas concedidas	171.399	-	175.780	-		
Fondos de Cohesión Alta Velocidad	73.667	-	73.667	-		
FEDER Alta Velocidad	97.732	-	102.113	-		
FONDOS R.T.E T Alta Velocidad	-	-	-	-		
Activo por impuesto diferido (nota 11)	1.522	-	4.358	-		
Activos por impuestos corrientes	-	372	-	1.393		
Otros créditos con las Administraciones Públicas	-	80.044	-	131.471		
Hacienda Pública deudora por IVA a corto plazo	-	27.716	-	90.158		
Derechos de cobro por subvenciones y ayudas concedidas	-	52.328	-	41.313		
FEDER Alta Velocidad	-	32.196	-	-		
FONDOS R.T.E. Alta Velocidad	-	17.095	-	8.441		
Otros		3.037	<u> </u>	32.872		
Total activos	<u>172.921</u> <u>80.416</u> <u>180.138</u>			132.864		



## Memoria de las Cuentas Anuales 31 de diciembre de 2017

En relación a los derechos de cobro por subvenciones y ayudas concedidas, corrientes y no corrientes, corresponden en su totalidad a los importes devengados y pendientes de cobro a 31 de diciembre de 2017 y a 31 de diciembre de 2016 por ayudas concedidas por Fondos Europeos. Estos fondos fueron concedidos para la financiación de la construcción de líneas de alta velocidad y la realización de inversiones en activos propios (véase nota 9).

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

## 12.b)Administraciones públicas acreedoras

El detalle de los saldos con Administraciones Públicas acreedoras a 31 de diciembre de 2017 y a 31 de diciembre de 2016 es como sigue:

	Miles de euros						
	31/12/20	017	31/12/20	016			
	No corriente	No corriente Corriente		Corriente			
Pasivos por impuesto diferido	3.514.250	-	3.501.390	-			
Pasivos por impuestos corrientes	-	(23)	-	-			
Otras deudas con las Administraciones Públicas	-	580	-	626			
IVA	-	-	-	-			
Seguridad Social	-	283	-	282			
Retenciones		297		344			
Total pasivos	3.514.250	557	3.501.390	626			

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 2017 asciende a 3.514.250 miles de euros y a 31 de diciembre de 2016 ascendía a 3.501.390 miles de euros.

El movimiento registrado en el ejercicio 2017, desde el uno de enero de 2017 al 31 de diciembre de 2017 y en el ejercicio 2016 de los pasivos por impuesto diferido, desglosados por su origen, es como se detalla a continuación:

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



# Memoria de las Cuentas Anuales 31 de diciembre de 2017

	31/12/2016 Miles de euros						
	Fondos Fondos Fondos entrega obras COHESIÓN FEDER RTE-T Estado			OTRAS SUB	Total		
Saldos a 31 de diciembre de 2015	1.570.100	876.218	76.616	711.759	64.735	3.299.428	
Adiciones en 2016	79.000	105.575	17.079	(3.019)	27.831	226.466	
Imputación a resultados del ejercicio (subvenciones de capital) (Nota 19)	(11.402)	(6.400)	(271)	(4.963)	(1468)	(24.504)	
Saldos a 31 de diciembre de 2016	1.637.698	975.393	93.424	703.777	91.098	3.501.390	

## 12.c) <u>Impuesto sobre beneficios</u>

La Entidad tributa en el régimen individual. La base imponible negativa a 31 de diciembre de 2017 asciende a 50.503 miles de euros.

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

	01/01/2017 a 31/12/2017 Miles de euros					
	Cuenta de pérdidas y ganancias			astos imputados dir al patrimonio neto	ectamente	
	Aumentos	Disminuciones	Total	Aumentos	Disminuciones	Total
Saldo ingresos y gastos del ejercicio(01/01/2017 -31/12/2017)			(199.997)			51.486
Correcciones por impuesto sobre beneficios Saldo de ingresos y gastos antes de impuesto		-	-		-	15.558
sobre beneficios		=	(199.997)			67.044
Diferencias permanentes	19	(1.971)	(1.952)			
Diferencias temporarias:						
- Con origen en el ejercicio	198.775		198.775	(16.167)	(150.970)	(167.137)
- Con origen en ejercicios anteriores		(47.329)	(47.239)		<u>-</u>	100.093
Base imponible previa de la Entidad Compensac. bases imponibles negativas de ejerc. anteriores Límite 25% PIB		=	(50.502)			-
Base Imponible						
Tipo de gravamen			25%			
Cuota íntegra						
Deducciones por doble imposición interna						
Cuota íntegra ajustada positiva						
Cuota Líquida						
Retenciones e ingresos a cuenta			58			
Pagos fraccionados Cuota diferencial Impuesto sobre Sociedades a cobrar			(58)			

La base imponible negativa en el ejercicio 2016 ascendió a 119.126 miles de euros. La conciliación entre el resultado contable del ejercicio y la base imponible es como sigue:



# Memoria de las Cuentas Anuales 31 de diciembre de 2017

#### 31/12/2016 Miles de euros

				Ingr	esos y gastos imputa directamente	ados
	Cuenta de pérdidas y ganancias			al patrimonio neto		
	Aumentos	Disminuciones	Total	Aumentos	Disminuciones	Total
Saldo ingresos y gastos del ejercicio(01/01/2016 -31/12/2016)			(328.147)			602.838
Correcciones por impuesto sobre beneficios					=	201.814
Saldo de ingresos y gastos antes de impuesto sobre beneficios			(328.147)			804.652
Diferencias permanentes	129	(1.492)	(1.363)			
Diferencias temporarias:						
- Con origen en el ejercicio	239.258	-	239.258	3.192	(905.861)	(902.669)
- Con origen en ejercicios anteriores		(28.874)	(28.874)		_	98.017
Base imponible previa de la Entidad Compensac. bases imponibles negativas de ejerc. anteriores Límite 25% PIB			(119.126)		-	-
Base Imponible						
Tipo de gravamen			25%			
Cuota íntegra						
Deducciones por doble imposición interna						
Cuota íntegra ajustada positiva						
Cuota Líquida						
Retenciones e ingresos a cuenta			314			
Pagos fraccionados Cuota diferencial Impuesto sobre Sociedades a cobrar			(314)			

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.

A 31 de diciembre de 2017 no existen impuestos a pagar en ninguna de las jurisdicciones fiscales, sino una cuota íntegra a devolver de 314 miles de euros.

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



# Memoria de las Cuentas Anuales 31 de diciembre de 2017

_	Miles de euros							
_	Cuenta de Resultados							
_	31/12/	2017	31/12	2/2016				
_	Aumentos	Disminuciones	Aumentos	Disminuciones				
- Por amortizaciones			-	-				
- Por deterioros del valor	27.021		36.983	-				
- Por pensiones o retribuciones a l/p al personal	59		66	-				
<ul> <li>Por diferencias de imputación temporal, gastos financieros y otros</li> </ul>	171.695		193.512	-				
Diferencias temporarias con origen en el ejercicio	198.775		230.561	-				
- Por amortizaciones		(17.635)	-	(17.635)				
- Por deterioros del valor		(29.674)	-	(12.809)				
- Por pensiones o retribuciones a l/p al personal		(20)	-	(4)				
- Por diferencias de imputación temporal, gastos financieros y otros			-	-				
Diferencias temporarias con origen en ejercicios anteriores		(47.329)	-	(30.448)				

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

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	Entidad de origen	Pendiente de origen	Aplicado en el ejercicio	Pendiente
2013	ADIF-AV	19.092	-	19.092
2015	ADIF-AV	76.852	-	76.852
2016	ADIF-AV	119.130	-	119.130
2017	ADIF-AV	50.503	-	50.503
		265.577		265.577

El detalle de las diferencias permanentes correspondientes a los ejercicios 31 de diciembre de 2017 y a 31 de diciembre de 2016 es como sigue:

	Miles de euros				
	Cuenta de Resultados				
	31/12/	31/12/2017		2/2016	
	Aumentos	Disminuciones	Aumentos	Disminuciones	
- Otros gastos no deducibles	19		129	-	
<ul> <li>Exención por doble imposición de dividendos</li> </ul>		(1.971)	-	(1.492)	



# Memoria de las Cuentas Anuales 31 de diciembre de 2017

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

Ejercicio	Entidad de origen	Miles de euros
2012	ADIF(*)	128.711
2013	ADIF-AV	110.832
2014	ADIF-AV	172.657
2015	ADIF-AV	223.577
2016	ADIF-AV	193.512
2017	ADIF-AV	171.695
		1.000.984

<sup>(\*)</sup>Traspasado a ADIF - AV con efectos 1 de enero de 2013.

Los gastos de amortización contable no deducibles hasta la fecha de emisión de estos estados financieros 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	Pendiente de origen	Aplicado en el ejercicio	Pendiente		
2015	352	-	352		
2016	882	-	882		
2017	882	<u>-</u>	882		
	2.116		2.116		

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



## Memoria de las Cuentas Anuales 31 de diciembre de 2017

1	NΛ	il	ρς	А	$\sim$	$\sim$	1	r	_	
	ľ	ш	25	u	$\vdash$	-	п	ш	0	١.

Ejercicio	Pendiente de origen	Aplicado en el ejercicio	Pendiente	Plazo máximo para compensar
2015	43	-	43	2033
2016	68	-	68	2034
2017	70		70	2035
	181	-	181	

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

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

## (13) Importe Neto de la Cifra de Negocios

El detalle del importe neto de la cifra de negocios de la cuenta de pérdidas y ganancias de los ejercicios 2017 y 2016, es como sigue:

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

Dentro de la línea de "Canon por utilización de estaciones y otras instalaciones", se incluyen los importes devengados desde 1 de julio de 2017 por el canon de utilización de instalaciones de servicio de titularidad de los administradores generales de infraestructuras ferroviarias, previsto en la Ley 38/2015.

Miles de euros

31/12/2016

417.522 90.055 7.143 **514.720** 



# Memoria de las Cuentas Anuales 31 de diciembre de 2017

La distribución del importe neto de la cifra de negocios a 31 de diciembre de 2017 y a 31 de diciembre de 2016 por los segmentos o actividades que desarrolla la Entidad se muestra en el cuadro adjunto:

	31/12/2017 Miles de Euros			
	Canon por utilización de la Red de Interés General	Canon por utilización de estaciones y otras infraestructuras ferroviarias	Tasas ferroviarias	Total
Construcción y Administración Red de Altas prestaciones Gestión otros activos de	453.328	13.208	Terrovianas	466.536
Titularidad de ADIF AV. (Estaciones de viajeros)		82.258	3.209	85.467
Total	453.328	95.466	3.209	552.003
		31/12/2016 Miles d	e Euros	
	Canon por utilización de la Red de Interés	Canon por utilización de estaciones y otras infraestructuras	Tasas	Total
Construcción y Administración Red de Altas prestaciones	utilización de la	Canon por utilización de estaciones y otras		Total <b>429.549</b>
	utilización de la Red de Interés General	Canon por utilización de estaciones y otras infraestructuras ferroviarias	Tasas	

## 13.a) Ingresos por liquidación de cánones ferroviarios

El detalle de los ingresos por liquidación de cánones ferroviarios devengados 31 de diciembre de 2017 y a 31 de diciembre de 2016 desglosados por las distintas modalidades establecidas en las leyes 39/2003 y 38/2015 del Sector Ferroviario, es el siguiente:



# Memoria de las Cuentas Anuales 31 de diciembre de 2017

	Miles de euros	
	31/12/2017	31/12/2016
Canon por utilización de infraestructura	453.328	417.521
Ley 39/2003 del Sector Ferroviario (hasta 30/06/2017)		
Canon de acceso	12.181	12.181
Canon por reserva de capacidad	56.420	111.136
Canon de circulación	40.573	79.725
Canon por tráfico	112.780	214.479
Ley 38/2015 del Sector Ferroviario (desde 01/07/2017)		
Adjudicación capacidad	42.274	-
Utilización líneas ferroviarias	172.460	-
Utiliz. Inst. transformación y distribución EET	16.640	-
Canon por utilización de estaciones y otras instalaciones	95.466	90.056
Ley 39/2003 del Sector Ferroviario (hasta 30/06/2017)		
Canon por utilización de estaciones	40.294	78.028
Canon por estacionamiento y utiliz. Andenes	4.409	8.499
Canon por utilización de vías de apartado	36	62
Canon de paso por cambiadores de ancho	1.790	3.462
Canon de dominio público ferroviario	3	5
Ley 38/2015 del Sector Ferroviario (desde 01/07/2017)		
Utiliz. Estaciones transporte de viajeros	41.902	-
Cambiadores de ancho	2.304	-
Utiliz. Vías con andén	4.703	-
Utiliz. Vías en otras instalaciones de servicio	25	-
Utiliz. puntos de carga para mercancías		<u>-</u>
	548.794	507.577

De estos ingresos, a 31 de diciembre de 2017 se encuentran pendientes de cobro cánones ferroviarios devengados por la red de titularidad de ADIF AV por un importe total de 103.055 miles de euros (véase nota 6.b.2).

## 13.b) Ingresos por tasas ferroviarias

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



## Memoria de las Cuentas Anuales 31 de diciembre de 2017

## (14) Otros Ingresos de Explotación

El detalle de este epígrafe de la cuenta de pérdidas y ganancias a 31 de diciembre de 2017 y a 31 de diciembre de 2016 adjunta, es como sigue:

	Miles de euros	
	31/12/2017	31/12/2016
Alquileres y servicios	102.836	101.893
Suministros de energía	262.221	267.510
Servicios prestados en Estaciones y Terminales	10	7
Actuaciones de inversión para terceros	9.949	12.226
Servicios Administración Infraestructura	1.504	1.743
Otros ingresos	27.775	28.064
	404.295	411.443

Dentro de estos ingresos se encuentran recogidos los derivados de servicios prestados a ADIF a 31 de diciembre de 2017 y a 31 de diciembre de 2016 en virtud de las encomiendas de gestión indicadas en la nota 1, según el siguiente desglose:

	Miles de euros	
	31/12/2017	31/12/2016
Ingresos convenios intra-administradores		
Energía UDT Mantenimiento fibra óptica e Instalaciones	9.291	13.164
complementarias	1.504	1.743
Actuaciones de inversión para ADIF	9.926	11.953
Otros servicios intra-administradores	2.932	3.026
	23.653	29.886

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 62.634 miles de euros a 31 de diciembre de 2017, generados por activos incluidos básicamente en el epígrafe de "Inversiones Inmobiliarias", entre los que destacan los derivados de contratos de arrendamiento a largo plazo.

Adicionalmente se registran en esta rúbrica de la cuenta de pérdidas y ganancias los ingresos por arrendamiento de fibra óptica por importe de 39.342 miles de euros a 31 de diciembre de 2017 y 39.446 miles de euros a 31 de diciembre de 2016.

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 2017 y a 31 de diciembre de 2016 ascendía a 514.758 miles de euros y a 528.925 miles de euros respectivamente. Adicionalmente, en el epígrafe "periodificaciones a corto plazo" se recoge a 31 de diciembre de 2017 el importe que se imputará a ingresos en el año siguiente por valor de 27.451 miles de euros.

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



## Memoria de las Cuentas Anuales 31 de diciembre de 2017

cobrados por anticipado a 31 de diciembre de 2017 y pendientes de imputar a resultados a dicha fecha, derivados de la adjudicación del contrato de "Arrendamiento y explotación de aparcamientos ubicados en diversas estaciones" en fecha 20 de diciembre de 2013 adjudicado a Saba Park 3, S.L.U. por un importe de 111.467 miles de euros una vez descontado el importe correspondiente a ADIF por los parking de su titularidad. El contrato tiene un plazo de vigencia de 10 años y fue formalizado el 31 de enero de 2014.

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

En fecha 28 de diciembre de 2015 la Entidad, tal y como ya se menciona en las notas 3 y 4 suscribió un acuerdo con ADIF y Renfe Operadora para adquirir los derechos de uso sobre espacios en inmuebles titularidad de ADIF A.V. que venían siendo utilizados sin contraprestación por RENFE Operadora, según lo establecido en la Orden FOM 2909/2006 por la que se asignan a dicha entidad determinados bienes, derechos y obligaciones de la Red Nacional de los Ferrocarriles Españoles. En virtud de dicho acuerdo de adquisición, la Entidad ha arrendado a Renfe Operadora y sus empresas filiales un total de 15.887,49 m<sup>(2)</sup> 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 2017 y a 31 de diciembre de 2016 adjunta es el siguiente:

	Miles de euros		
	31/12/2017 31/12/201		
Sueldos, salarios y asimilados	11.655	12.196	
Cargas sociales	2.947	2.873	
Provisiones	37	60	
	14.639 15.12		

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



# Memoria de las Cuentas Anuales 31 de diciembre de 2017

	Miles de euros		
	31/12/2017	31/12/2016	
Seguridad Social a cargo de la Entidad pendiente de liquidar Otros gastos sociales	2.834 113	2.757 116	
	2.947	2.873	

El desglose por sexos y categorías de la plantilla de la Entidad a 31 de diciembre de 2017 y a 31 de diciembre de 2016 muestra en los siguientes cuadros:

,	O		
	Nú	mero de empleados 31/12/2017	
Categoría	Hombres	Mujeres	Total
Personal de estructura	132	48	180
Mandos intermedios	12	4	16
Personal operativo	2	7	9
•	146	59	205
	Nú	mero de empleados 31/12/2016	
Categoría	Hombres	Mujeres	Total
Personal de estructura	140	50	190
Mandos intermedios	12	4	16
Personal operativo	2	7	9
•	154	61	215

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

	Número medio de empleados		
Categoría	31/12/2017	31/12/2016	
Personal de estructura	187	190	
Mandos intermedios	16	16	
Personal operativo	9	9	
•	212	215	

El desglose por sexos y categorías de la plantilla de la Entidad a 31 de diciembre de 2017 y 31 de diciembre de 2016, que tienen una minusvalía superior al 33%, se muestra en los siguientes cuadros:

	Número  medio de empleados a 31 de diciembre de 2017		
Categoría	Hombres	Mujeres	Total
Personal de estructura	1	-	1
Mandos intermedios	-	-	-
Personal operativo		<u> </u>	-
	1	<u> </u>	1



# Memoria de las Cuentas Anuales 31 de diciembre de 2017

#### Número medio de empleados a 31 de diciembre de 2016

Categoría	Hombres	Mujeres	Total
Personal de estructura	1	-	1
Mandos Intermedios	-	-	-
Personal Operativo	<u>-</u>	<u>-</u>	
	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 2017 y a 31 de diciembre de 2016 adjunta, es como sigue:

	Miles de euros	
	31/12/2017	31/12/2016
Reparaciones y conservación de la infraestructura y edificaciones	278.915	275.705
Energía de tracción	242.927	243.355
Servicios ligados al tráfico y de atención a viajeros	54.289	55.210
Otros suministros	30.142	36.144
Alquileres y cánones	10.162	10.319
Publicidad y relaciones públicas	4.729	4.740
Otras reparaciones y conservación	2.718	2.554
Actuaciones Inversión por cuenta de terceros	9.926	11.953
Otros	30.959	35.585
Total servicios externos	664.767	675.565
Tributos	3.473	4.581
Pérdidas, deterioro y variación de provisiones por operaciones		
comerciales	4.907	3.161
	673.147	683.307

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 347.488 miles de euros a 31 de diciembre de 2017 y 347.286 miles de euros a 31 de diciembre de 2016 y formalizados en adendas a los convenios cuyo detalle se muestra en el siguiente cuadro:

	Miles de euros	
	31/12/2017	31/12/2016
Reparaciones y conservación de la infraestructura y edificaciones	209.393	214.473
Mantenimiento y derechos de paso y uso de red de fibra óptica	13.488	14.442
Gestión integral de protección y seguridad	28.368	29.650
Gestión integral de estaciones	42.996	35.233
Seguridad en la circulación	1.974	1.974
Adjudicación de la capacidad y gestión de tráfico	23.947	23.586
Servicios integrales de comunicación	4.521	4.521
Otros convenios	22.801	23.407
	347.488	347.286



## Memoria de las Cuentas Anuales 31 de diciembre de 2017

Los trabajos para la realización de la auditoría de las cuentas anuales de los ejercicios 2017 y 2016 ha sido objeto de contratación por la IGAE. Adicionalmente, Grant Thornton S.L.P. sociedad unipersonal ha realizado servicios de verificación vinculados a las cuentas anuales de los ejercicios 2017 y 2016 y otros trabajos por valor de 277 miles de euros y 242 miles de euros respectivamente.

## (17) Imputación de Subvenciones de Inmovilizado y Otros

El detalle de los ingresos por subvenciones de capital generados a 31 de diciembre de 2017 y a 31 de diciembre de 2016 es como sigue:

	Miles de euros		
	Total ingresos		
31/12/20		31/12/2016	
Fondos de Cohesión	44.507		
FEDER	26.754	25.597	
RTE-T	1505	1.086	
Otras subvenciones	27.327	25.725	
	100.093 98.0		

## (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 2017 y a 31 de diciembre de 2016 es como sigue:

	Miles de euros		
	31/12/2017 31/12/201		
Por créditos a terceros	371.056	389.647	
Intereses préstamos y obligaciones	305.005	333.374	
Intereses de demora en obras	23.124	13.066	
Intereses de demora en expropiaciones	15.491	15.026	
Otros gastos financieros	27.436	28.181	
Por actualización de provisiones	(3.101)	3.526	
	367.955 393.173		

## (19) Ingresos Financieros

El detalle de este epígrafe de la cuenta de pérdidas y ganancias a 31 de diciembre de 2017 y a 31 de diciembre de 2016 es como sigue:



# Memoria de las Cuentas Anuales 31 de diciembre de 2017

	Miles de euros	
	31/12/2017 31/12/2016	
Incorporación al activo de gastos financieros (nota 4(c))	111.211	119.431
De valores negociables y otros instrumentos financieros	3.840	5.431
Intereses de inversiones financieras a corto plazo	2.356	<i>3.937</i>
Intereses de cuentas corrientes	298	1.341
Otros ingresos financieros	1.186	153
Otros ingresos financieros	3.733	7.590
De participaciones en instrumentos de patrimonio	1.971	1.492
En empresas del grupo y asociadas	1.832	1.380
De terceros	139	112
	120.755 133.944	

## (20) Información Medioambiental

A 31 de diciembre de 2017 y a 31 de diciembre de 2016 se encuentran incorporados al inmovilizado de ADIF AV obras específicas medioambientales por un valor neto contable de 1.184.465 miles de euros y 1.162.666 miles de euros respectivamente, empleados en obras dedicadas a la minimización del impacto medioambiental y la protección y mejora del medio ambiente, según el siguiente desglose:

	31 de diciembre de 2017 - Miles de euros		
	Amortización Coste Acumulada Valor N		
Túneles-falsos túneles; obras medioambientales	469.162	(8.193)	460.969
Obras de integración ambiental	564.784	(8.226)	556.558
Otras obras medioambientales	112.135	(19.832)	92.303
Total Inmov. Material puesto en explotación	1.146.081	(36.251)	1.109.830
Obra en Curso	74.635	<u>-</u>	74.635
Total a 31 de diciembre de 2017	1.220.716 (36.251)		1.184.465
	31 de diciembre 2016 - Miles de euros		
	Coste	Amortización Acumulada	Valor Neto
Túneles-falsos túneles; obras medioambientales	463.708	(7.125)	456.583
Obras de integración ambiental	545.368	(7.047)	538.321
Otras obras medioambientales	109.123	(16.220)	92.903
Total Inmov. Material puesto en explotación	1.118.199	(30.392)	1.087.807
Obra en Curso	74.859		74.859
Total a 31 de diciembre de 2016	1.193.058	(30.392)	1.162.666

Las incorporaciones en los ejercicios 2017 y 2016 ascienden a 27.882 miles de euros y 5.145 miles de euros respectivamente que, básicamente corresponden a integración medioambiental en obras de plataforma (falsos túneles).



# Memoria de las Cuentas Anuales 31 de diciembre de 2017

# (21) <u>Información sobre los Miembros del Consejo de Administración y la</u> Alta Dirección

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

A 31 de diciembre de 2016, el Consejo de Administración estaba formado por once miembros, su Presidente, la Secretaria del Consejo y nueve vocales, de los cuales tres eran mujeres y ocho hombres.

De acuerdo con el artículo 21 del Real decreto 1044/2013 de 27 de diciembre de 2013, por el que se aprueban los estatutos de la sociedad, los miembros del Consejo de Administración no recibirán remuneración alguna en concepto de dietas por asistencia a las reuniones del Consejo de Administración. (Tampoco han recibido remuneración alguna por ningún otro concepto.

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

# (22) Gestión de Riesgos Financieros

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

#### 22.a) Riesgo de crédito

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

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

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

#### 22.b) Riesgo de tipos de interés

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



## Memoria de las Cuentas Anuales 31 de diciembre de 2017

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

El 80,35% de la deuda viva de la Entidad, a 31 de diciembre de 2017, está a tipo fijo hasta su vencimiento y el 8,19% está a tipo fijo revisable. A 31 de diciembre de 2016 la deuda viva de la Entidad se contrató con diversos regímenes de tipo de interés. El 74,69% estaba a dicha fecha a tipo fijo hasta su vencimiento.

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 2017, el resultado de la Entidad es negativo en (199.997) miles de euros y su fondo de maniobra, de signo negativo, ascendió a (559.196) miles de euros. Esta situación se considera transitoria dado que las aportaciones patrimoniales previstas por la Entidad, las subvenciones y el límite de endeudamiento reflejados en los Presupuestos del Estado para 2018 pueden mejorar e incluso revertir la citada situación.

Al 31 de diciembre de 2016, el resultado de la Entidad fue negativo en (328.147) miles de euros y su fondo de maniobra, de signo negativo, ascendió a (385.739) miles de euros.

El 26 de junio de 2017 se produjo el desembolso de 80.000 miles de euros correspondientes a la segunda disposición del préstamo suscrito con el Banco Europeo de Inversiones (BEI) para el proyecto "ERTMS & SAFETY INFRASTRUCTURE".

El 28 de junio de 2017 se realizó la cuarta emisión de obligaciones de ADIF-Alta velocidad, bajo el formato "bono verde", por importe de 600.000 miles de euros, con fecha de desembolso 5 de julio.

El 16 de octubre se produjo el desembolso de 300.000 miles de euros, correspondientes a la segunda disposición del préstamo suscrito con el Banco Europeo de Inversiones (BEI), para el proyecto "MEDITERRANEAN RAILWAY CORRIDOR".



# Memoria de las Cuentas Anuales 31 de diciembre de 2017

El 28 de diciembre se produjo el desembolso de 105.000 miles de euros, correspondientes a la primera disposición del préstamo suscrito con el Banco Europeo de Inversiones (BEI), para el proyecto "AVE Y VASCA EXTENSIÓN TRAMO A".

Las previsiones de tesorería de la Entidad para el ejercicio 2018 no muestran indicios de tensiones de liquidez dada la financiación obtenida citada anteriormente. Adicionalmente, tal y como se informa en la nota 11.a.1., la Entidad dispone de líneas de crédito no dispuestas al cierre del ejercicio por importe total de 480.000 miles de euros.

A la fecha de emisión de estos estados financieros, ha sido renovado el Programa EMTN en la Bolsa de Valores de Irlanda y su pasaporte a la Comisión Nacional del Mercado de Valores.

## (23) Compromisos y Contingencias

Los avales concedidos a terceros por la Entidad a 31 de diciembre de 2017 y a 31 de diciembre de 2016 ascienden a 590 y 684 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.

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



## Memoria de las Cuentas Anuales 31 de diciembre de 2017

suscripción de cartas de compromiso o comfort letters asciende a 113.192 miles de euros y a 305.730 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 cada ejercicio, 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 % 31/12/2016	Importe riesgo a 31/12/2017	Importe riesgo a 31/12/2016	Provisiones 31/12/2017	Provisiones 31/12/2016		
Zaragoza Alta Velocidad 2002, S.A.	30.00%		53.453	31.251	29.951		
Valencia Parque Central Alta Velocidad 2003, S.A.	30.00%	32.000	40.000	25.989	27.823		
Logroño Integración del Ferrocarril 2002, S.A.	30.00%	33.600	43.207	-	-		
Gijón Integración del Ferrocarril, S.A. Gijón al Norte	30.00%	2.953	6.750	1.091	-		
Barcelona-Sagrera Alta Velocitat, S.A.	30.00%	44.639	56.704	14.810	12.450		
Cartagena Alta Velocidad S.A.	40.00%	-	-	1.080	-		
Murcia Alta Velocidad, S.A. Alta Velocidad Alicante Nodo	40.00%	-	-	3.400	-		
Transporte, S.A.	30.00%	-	23.131	-	19.476		
Valladolid Alta Velocidad 2003, S.A.	30.00%		82.485	57.876	64.237		
Total Sociedades Integración FFCC		113.192	305.730	135.497	153.937		



**ANEXOS** 



# Inmovilizado Material, Intangible e Inversiones Inmobiliarias del ejercicio 2017

Expresado en miles de euros

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

Este anexo forma parte integrante de la nota 4 de las Cuentas Anuales 2017 junto con la cual debe ser leído



# Inmovilizado Material, Intangible e Inversiones Inmobiliarias del ejercicio 2016

Expresado en miles de euros

				Ехргевацо с	ii iiiies de edios
Saldo a					Saldo a
1.1.2016	Altas	Traspasos	Bajas	Reclasificaciones	31.12.2016
1.525.638	-	110.649	(2.838)	-	1.633.449
2.398.813	61.537	-	(10.586)	-	2.449.764
3.924.451	61.537	110.649	(13.424)	<u> </u>	4.083.213
(272.194)	(24.827)	-	2.046	-	(294.975)
(4.875)	-	-	-	-	(4.875)
3.647.382	36.710	110.649	(11.378)	<u> </u>	3.783.363
29.293.394	565	119.263	(4.659)	(497)	29.408.066
(2.991.949)	(291.099)	-	3.614	-	(3.279.434)
(9.537)		-	-	-	(9.537)
26.291.908	(290.534)	119.263	(1.045)	(497)	26.119.095
4	-	-	(4)	-	-
(4)		<u>-</u>	4	<u> </u>	-
		<u> </u>			-
37.756	-	371	(5.466)	-	32.661
(36.009)	(558)	-	5.449	<u> </u>	(31.118)
1.747	(558)	371	(17)	<u> </u>	1.543
26.293.655	(291.092)	119.634	(1.062)	(497)	26.120.638
12.229.794	987.347	(230.283)	-	(35.000)	12.951.858
42.170.831	732.965	<u> </u>	(12.440)	(35.497)	42.855.859
240.419	-	-	-	-	240.419
(38.755)	(3.995)	-	-	-	(42.750)
403	-	-	-	-	403
202.067	(3.995)	<u> </u>	-	-	198.072
72.711	-	187	-	497	73.395
		- (187)	-	-	(16.155) 882
3/3	(1.277)	(107)	-	497	<b>58.122</b>
	1.1.2016  1.525.638 2.398.813 3.924.451  (272.194) (4.875) 3.647.382  29.293.394 (2.991.949) (9.537)  26.291.908  4 (4)  37.756 (36.009) 1.747  26.293.655 12.229.794 42.170.831 240.419 (38.755) 403 202.067	1.1.2016 Altas  1.525.638	1.1.2016       Altas       Traspasos         1.525.638       -       110.649         2.398.813       61.537       -         3.924.451       61.537       110.649         (272.194)       (24.827)       -         (4.875)       -       -         3.647.382       36.710       110.649         29.293.394       565       119.263         (2.991.949)       (291.099)       -         (9.537)       -       -         4       -       -         (4)       -       -         37.756       -       371         (36.009)       (558)       371         26.293.655       (291.092)       119.634         12.229.794       987.347       (230.283)         42.170.831       732.965       -         240.419       -       -         (38.755)       (3.995)       -         403       -       -         72.711       -       187         (14.782)       (1.373)       -	1.1.2016         Altas         Traspasos         Bajas           1.525.638         -         110.649         (2.838)           2.398.813         61.537         -         (10.586)           3.924.451         61.537         110.649         (13.424)           (272.194)         (24.827)         -         -         -           3.647.382         36.710         110.649         (11.378)           29.293.394         565         119.263         (4.659)           (2.991.949)         (291.099)         -         3.614           (9.537)         -         -         -           26.291.908         (290.534)         119.263         (1.045)           4         -         -         (4)           (4)         -         -         (4)           (4)         -         -         -           37.756         -         371         (5.466)           (36.009)         (558)         -         5.449           1.747         (558)         371         (17)           26.293.655         (291.092)         119.634         (1.062)           12.229.794         987.347         (230.283)         -	Saldo a         1.1.2016         Altas         Traspasos         Bajas         Reclasificaciones           1.525.638         -         110.649         (2.838)         -           2.398.813         61.537         110.649         (13.424)         -           (272.194)         (24.827)         -         2.046         -           (4.875)         -         -         -         -           3.647.382         36.710         110.649         (11.378)         -           29.293.394         565         119.263         (4.659)         (497)           (2.991.949)         (291.099)         -         3.614         -           (9.537)         -         -         -         -           (9.537)         -         -         -         -           4         -         -         4         -           4         -         -         -         -           37.756         -         371         (5.466)         -           36.009         (558)         -         5.449         -           1.747         (558)         371         (17)         -           26.293.655         (291.092)         <



# Detalle de Empresas asociadas a 31 de diciembre de 2017

					31/12/2017 Miles o	le euros			
Nombre	Actividad	Porcentaje de participación	Coste participación (neto de deterioro)	No desembolsado	Fondos propios	Otras partidas del patrimonio neto	Resultado del ejercicio 2017	Resultado de explotación del ejercicio 2017	Dividendos cobrados
Cartagena AVE, S.A (b).	Integración Alta Velocidad en Cartagena	40,00%	-	-	604	-	-	-	
Murcia AVE, S.A.(b)	Integración Alta Velocidad en Murcia	40,00%	-	-	625	-	1	-	
Palencia Alta Velocidad, S.A.(b)	Integración Alta Velocidad en Palencia	40,00%	-	-	529	-	(6)	(6)	
Ingeniería y Economía del Transporte, S.A. (INECO)(b)	Preparación de Proyectos de Ingeniería civil e industrial de índole ferroviaria. Asesoramiento en función de <i>consulting</i>	20,68%	7.977	_	86.556	49	8.858	8.130	1.83
León Alta Velocidad 2003, S.A.(b)	Integración Alta Velocidad en León	37,50%	-	-	4.214	998	5.253	(20)	
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%	-	-	587	22.817	-	-	
Valladolid Alta Velocidad 2003 S.A.(b)	Ordenación travesía ferroviaria Alta Velocidad en Valladolid	30,00%	-	-	(30.953)	4.939	(14.495)	(153)	
Gijón al Norte, S.A.(b)	Integración Alta Velocidad en Gijón	30,00%	-	-	536	-	-	307	
Zaragoza Alta Velocidad 2002, S.A.(b)	Integración Alta Velocidad en Zaragoza	30,00%	-	-	(276.243)	8.122	(8.920)	(1.126)	
Alta Velocidad Alicante Nodo Transportes, S.A.(b)	Integración Alta Velocidad en Alicante	30,00%	-	-	(2.120)	3.808	(348)	-	
Barcelona Sagrera Alta Velocitat S.A.(b)	Integración Alta Velocidad en Barcelona	30,00%	-	-	600	-	-	-	
Almería Alta Velocidad, S.A.(b)	Integración Alta Velocidad en Almería	30,00%	176	-	586	-	(7)	(7)	
A.V. Vitoria-Gasteizko Abiadura Handia, S.A.(b)	Integración Alta Velocidad en Vitoria	40,00%	235	-	588		(5)	(5)	
Total participaciones en empresas del grupo y asociadas			8.388		(213.180)	40.733	(9.669)	7.120	1.83
INECO Transportmex(b)		12,50%	-	-	-	-	-	-	
Albali Señalización, S.A.(b)		10,00%	1.326	-	14.941	-	1.433	4.838	12
Energía Olmedo Orense Fase I (b)		10,00%	368	-	3.685	-	125	1.150	
Vía Olmedo- Pedralba (b)		10,00%	517	(240)	2.775	-	114	189	
HIT RAIL B.V (b)		4,35%	55	-	2.888		85	100	1
Total otras (véase nota 6.a)			2.266	(240)				6.277	13
TOTAL			10.654	(240)				13.397	1.97

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



# Detalle de Empresas asociadas a 31 de diciembre de 2016

Nombre	Actividad	Porcentaje de participación	Coste participación (neto de deterioro)	No desembolsado	Fondos propios	Otras partidas del patrimonio neto	Resultado del ejercicio 2016	Resultado de explotación del ejercicio 2016	Dividendos cobrados
Cartagena AVE, S.A (a).	Integración Alta Velocidad en Cartagena	40.00%	-	-	604	-	-	-	-
Murcia AVE, S.A.(a)	Integración Alta Velocidad en Murcia	40,00%		-	625	-	1	-	-
Palencia Alta Velocidad, S.A.(a)	Integración Alta Velocidad en Palencia	40,00%	-	-	535	_	(8)	(8)	
Ingeniería y Economía del Transporte, S.A. (INECO)(a)	Preparación de Proyectos de Ingeniería civil e industrial de índole ferroviaria. Asesoramiento en función de <i>consulting</i>	20,68%	7.977		86.556	49	8.858	8.130	1.832
León Alta Velocidad 2003, S.A.(a)	Integración Alta Velocidad en León	37,50%	-	-	4.214	998	5.253	(19)	-
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%	-	-	587	22.817	-	28	-
Valladolid Alta Velocidad 2003 S.A.(a)	Ordenación travesía ferroviaria Alta Velocidad en Valladolid	30,00%	-	-	(30.953)	4.939	(14.494)	(153)	-
Gijón al Norte, S.A.(a)	Integración Alta Velocidad en Gijón	30,00%	-	-	536	-	-	1.235	-
Zaragoza Alta Velocidad 2002, S.A.(a)	Integración Alta Velocidad en Zaragoza	30,00%	-		(280.323)	8.122	51.622	(8.261)	-
Alta Velocidad Alicante Nodo Transportes, S.A.(a)	Integración Alta Velocidad en Alicante	30,00%	-	-	(1.771)	3.808	(852)	1.885	-
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%	180	-	593	-	(5)	(6)	-
A.V. Vitoria-Gasteizko Abiadura Handia, S.A.(a)	Integración Alta Velocidad en Vitoria	40,00%	240	-	592	<u>-</u>	(5)	(5)	-
Total participaciones en empresas del grupo y asociadas			8.397					2.798	1.380
INECO Transportmex (a)		12,50%	18	-	251	-	68	100	-
Albali Señalización, S.A.(a)		10,00%	1.326	_	14.941	-	1.433	4.838	112
Energía Olmedo Orense Fase I (a)		10,00%	562	-	3.685	-	125	1.150	-
Vía Olmedo- Pedralba (a)		10,00%	526	(240)	2.661	-	(180)	721	-
HIT RAIL B.V (a)		4,35%	55		2.888	-	85	19	-
Total otras (véase nota 6.a)			2.487	(240)				6.828	112
TOTAL			10.884	(240)				9.626	1.492

a) Cuentas anuales auditadas a 31 de diciembre de 2016

b) Estados Financieros provisionales a 31 de diciembre de 2016

c) Cuentas Anuales formuladas pendientes de auditoría a 31 de diciembre de 2016

d) Estados financieros provisionales con borrador de informe de auditoría a 31 de diciembre de 2016

En la columna de Fondos Propios está incluido el resultado del ejercicio 2016

## **ADIF Alta Velocidad**

Informe de auditoría de las cuentas anuales Ejercicio 2017

Intervención Delegada en ADIF Alta Velocidad

# Índice

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



#### I. Introducción

La Intervención General de la Administración del Estado, a través de la Intervención Delegada en la Entidad Pública Empresarial Administrador de Infraestructuras Ferroviarias Alta Velocidad, (en adelante ADIF AV o la Entidad) en uso de las competencias que le atribuye el artículo 168 de la Ley General Presupuestaria, ha auditado las cuentas anuales de dicha Entidad que comprenden el balance de situación a 31 de diciembre de 2017, la cuenta de pérdidas y ganancias, el estado de cambios en el patrimonio neto, el estado de flujos de efectivo y la memoria correspondientes al ejercicio anual terminado en dicha fecha.

La sociedad de auditoría GRANT THORNTON, S.L.P. en virtud del contrato suscrito con el Ministerio de Hacienda y Función Pública, a propuesta de la Intervención General de la Administración del Estado, ha efectuado el trabajo de auditoría referido en el apartado anterior. En dicho trabajo se ha aplicado por parte de la Intervención General de la Administración del Estado la Norma Técnica sobre colaboración con auditores privados en la realización de auditorías públicas de 11 de abril de 2007.

La Intervención General de la Administración del Estado ha elaborado el presente informe sobre la base del trabajo realizado por la sociedad de auditoría GRANT THORNTON, S.L.P.

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

Las cuentas anuales a las que se refiere el presente informe fueron formuladas por el Presidente de la Entidad el 20 de marzo de 2.018 y fueron puestas a disposición de la Intervención Delegada ese mismo día.

La información relativa a las cuentas anuales queda contenida en el fichero NF1548\_2017\_F\_180320\_201125\_Cuentas.zip cuyo resumen electrónico se corresponde con 7B28C60DB3B5D69FB62C6D5433D949FCD9A5CE8FF84E0B551CC72A6FD141BB6E y está depositado en la aplicación CICEP.Red de la Intervención General de la Administración del Estado.

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

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

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

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

# III. Opinión

En nuestra opinión, las cuentas anuales adjuntas expresan, en todos los aspectos significativos, la imagen fiel del patrimonio y de la situación financiera de ADIF Alta Velocidad a 31 de diciembre de 2017, así como de sus resultados y flujos de efectivo correspondientes al ejercicio anual terminado en dicha fecha, de conformidad con el marco normativo de información financiera que resulta de aplicación y, en particular, con los principios y criterios contables contenidos en el mismo.



## IV. Informe sobre otros requerimientos legales y reglamentarios

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

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

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

El presente informe de auditoría ha sido firmado electrónicamente a través de la aplicación CICEP.Red de la Intervención General de la Administración del Estado por la Interventora Delegada en ADIF Alta Velocidad, en Madrid, a 22 de marzo de 2018.



# ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL ADIF-ALTA VELOCIDAD

# INFORME DE GESTIÓN EJERCICIO 2017



#### **INDICE**

1.EL ADMINISTRADOR DE LA INFRAESTRUCTURA FERROVIARIA ADIF-ALTA VELOCI	DAD.2
1.1. ESTRUCTURA ORGANIZATIVA	3
1.1.1. Estructura de Gobierno	4
1.1.2. Consejo de Administración	4
1.1.3. Otros Órganos de Gestión Interna	7
1.1.4. Ética y Transparencia	12
1.2. FUNCIONAMIENTO, OBJETIVOS Y ESTRATEGIA	14
2.EVOLUCIÓN DE LA ACTIVIDAD	15
2.1. ANÁLISIS DE LA ACTIVIDAD Y DEL RESULTADO	15
2.2. CÁNONES FERROVIARIOS	
2.3. FINANCIACIÓN MEDIANTE EMISIONES DE BONOS VERDES ("GREEN BOND")	22
2.4. INDICADORES FUNDAMENTALES DE LA ACTIVIDAD	23
2.5. ACTUACIONES EN LAS DIVERSAS ÁREAS DE ACTIVIDAD	24
2.5.1. Construcción	24
2.5.2. Patrimonio	27
2.5.3. Telecomunicaciones	28
2.5.4. Energía y eficiencia energética	28
2.5.5. Recursos Humanos	31
2.5.6. Seguridad en la Circulación	33
2.5.7. Calidad y Medio Ambiente	35
3.LIQUIDEZ Y RECURSOS DE CAPITAL	41
4.RIESGOS E INCERTIDUMBRES	43
4.1. SISTEMA INTEGRAL DE GESTIÓN DE RIESGOS	43
4.2. RIESGOS FINANCIEROS	44
4.3. SISTEMA DE CONTROL INTERNO DE LA INFORMACIÓN FINANCIERA	45
5.PREVISIÓN DE LA EVOLUCIÓN DE LA ENTIDAD	45
6.OTRA INFORMACIÓN RELEVANTE	47
6.1. INVERSIONES REALIZADAS DURANTE EL EJERCICIO	47
6.2. INFORMACIÓN SOBRE LA CONTRATACIÓN REALIZADA	
6.3. ASPECTOS SOCIALES	50
6.4. TRANSFORMACIÓN DIGITAL	51



# 1. <u>EL ADMINISTRADOR DE LA INFRAESTRUCTURA FERROVIARIA ADIF-ALTA VELOCIDAD</u>

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

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

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

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

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

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

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



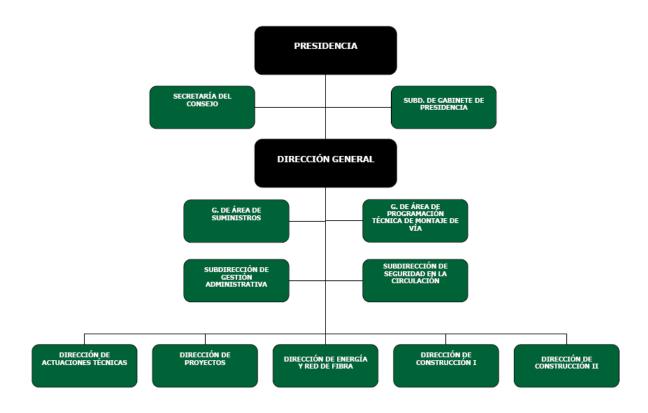
Esta red está construida mayoritariamente en ancho UIC (1.435mm), vía doble, electrificada a 25KV, y siguiendo las especificaciones técnicas de interoperabilidad (ETI) europeas. La progresiva implantación de las ETI permite la prestación de servicios ferroviarios sin rupturas desde/hacia nuestro país,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

#### 1.1. ESTRUCTURA ORGANIZATIVA

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

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

La estructura organizativa real vigente de ADIF-Alta Velocidad a 31 de diciembre de 2017 es la siguiente:





A continuación se detalla la composición de la Dirección de ADIF-Alta Velocidad a 31 de diciembre de 2017:

#### **DIRECCIÓN**

#### **PRESIDENTE**

D. Juan Bravo Rivera.

#### D.G. DE ADIF ALTA VELOCIDAD

D<sup>a</sup>. Isabel Pardo de Vera Posada.

#### SECRETARÍA GENERAL

Da. Rosa María Seoane López.

#### 1.1.1. Estructura de Gobierno

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

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

También cuenta con los siguientes órganos de deliberación y asesoramiento al Presidente: Comité de Dirección y el Comité de Contratación.



#### 1.1.2. Consejo de Administración

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

A 31 de diciembre de 2017, el Consejo de Administración estaba formado por doce miembros: su Presidente, la Secretaria del Consejo y diez vocales.



#### CONSEJO DE ADMINISTRACIÓN

#### **PRESIDENTE**

D. Juan Bravo Rivera (18/11/2016).

#### **VOCALES**

D. Andrés Ayala Sánchez (17/02/2017).

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

Da. Miryam Bonafé Tovar (30/03/2015).

D<sup>a</sup>. Carmen Fúnez de Gregorio (29/06/2017).

D. Domingo García Díez (01/03/2017).

Da. Rodrigo Moreno Pérez (10/02/2017).

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

D<sup>a</sup>. Mercedes Rodríguez Tarrida (31/03/2017).

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

Da. Jorge Urrecho Corrales (10/04/2015).

#### **SECRETARIA**

D<sup>a</sup>. Rosa María Seoane López (23/03/2017).

33,3% Mujeres en el Consejo En 2017, el Consejo de Administración se ha reunido en 12 ocasiones.

Los ceses producidos en el seno del Consejo durante el ejercicio 2017, han sido los siguientes:

- D. Domingo García Díez (07/02/2017).
- D. Miguel Ángel Cilleros Sánchez (10/02/2017).
- D. Benigno Blanco Rodriguez (17/02/2017).
- Da. Paloma Iribas Forcat (10/03/2017).
- D. Víctor Nicolás Bravo (31/03/2017).
- D. Miguel Ángel Herrera Chamorro (24/04/2017).



D. Antonio Toscano Jiménez (29/09/2017).

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

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

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

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

En el ejercicio 2017, el Consejo de Administración de ADIF-Alta Velocidad se ha reunido en 12 ocasiones. Durante el desarrollo de dichas reuniones se trataron temas como licitaciones, adjudicaciones e incidencias de contratos; convenios de colaboración y acuerdos marco; otorgamiento de poderes y delegaciones de competencias, actuaciones societarias y patrimoniales; aprobación de las Cuentas Anuales individuales de ADIF-Alta Velocidad para el ejercicio 2016; nueva Estructura de la Entidad; actualización del



Documento de Declaración sobre la Red del ejercicio 2017; creación de la Comisión de Auditoría de ADIF-Alta Velocidad; autorización y endeudamiento de operaciones financieras; informe de Gobierno Corporativo; actualización de la composición y funciones de las Mesas de Contratación y Comisiones de Valoración de la Entidad adaptados a la nueva Estructura; propuestas de cánones ejercicio 2017; cánones 2018; política de gestión integral de riesgos de ADIF-Alta Velocidad; política del sistema de control interno sobre la información financiera (SCIIF) de la Entidad; aprobación inicial de los presupuestos de ADIF-Alta Velocidad para el ejercicio 2017; y aprobación inicial de los presupuestos de la Entidad para el ejercicio 2018.

#### 1.1.3. Otros Órganos de Gestión Interna

#### Comisión de Auditoría Interna

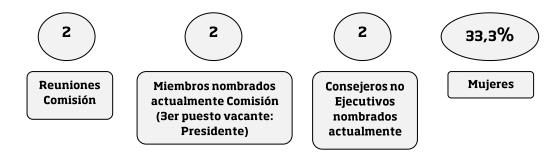
Por acuerdo del Consejo de Administración de ADIF-Alta Velocidad, de fecha 27 de febrero de 2017, se aprueba la supresión del Comité de Auditoría de la Entidad y se crea la Comisión de Auditoría de ADIF-Alta Velocidad, con el fin de dar cumplimiento a lo regulado en el artículo 529 del Texto Refundido de la Ley de Sociedades de Capital, aprobado por Real Decreto Legislativo 1/2010, de 2 de julio, en concordancia con las demás disposiciones legales vigentes en general y de pertinente aplicación.

A 31 de diciembre de 2017, la Comisión de Auditoría estaba integrado por 3 consejeros de ADIF-Alta Velocidad (1 Presidente, cuyo puesto en la actualidad está vacante), y 2 vocales (D. Andrés Ayala Sánchez y D. Jorge Ballesteros Sánchez), que no tienen funciones ejecutivas en la Entidad, y una secretaria (Da. María Rosa Seoane López). Sus miembros son nombrados por el Consejo de Administración para un período de 4 años, y sin perjuicio de su posible reelección.

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

El carácter empresarial, la dimensión y la complejidad de la entidad pública empresarial ADIF Alta Velocidad, aconsejan la potenciación de la función de control interno; con el fin de que las decisiones de la Alta Dirección, los procedimientos que implementa y los controles que establece, sean correcta, sistemática y permanentemente aplicados. Con ese objeto, el Consejo de Administración de la entidad pública empresarial de ADIF-Alta Velocidad, aprobó con fecha de 25 de julio de 2014, el Estatuto de Auditoría Interna de ADIF-Alta Velocidad, que recoge la misión, objetivos, organización, funciones y responsabilidades de la Dirección de Auditoría Interna.





#### Comité de Seguimiento del Código Ético y de Conducta

La creación del Comité de Seguimiento del Código Ético y de Conducta de ADIF-Alta Velocidad y sus normas de funcionamiento, fueron aprobadas en la sesión del Consejo de Administración de fecha 27 de marzo de 2015. Este Comité es el responsable de la gestión y el control del cumplimiento del Código Ético y de Conducta de ADIF-Alta Velocidad (en el apartado 1.1.4 de este informe, se detallan los principios básicos, obligaciones y responsabilidades del vigente Código Ético de ADIF-Alta Velocidad).

Este Comité está integrado por 10 miembros, de los cuales 5 son consejeros de ADIF-Alta Velocidad (D. Domingo García Díez, como Presidente, y D. Jorge Ballesteros Sánchez como vocal, quedando actualmente 3 vocalías vacantes), que no tienen funciones ejecutivas en la entidad; y 5 son directivos de ADIF/ADIF-AV (D. Alberto Reguero Martínez, D. Juan Pedro Galiano Serrano y Dña. Sara Ugarte Alonso-Vega, como vocales; quedando actualmente 2 vocalías vacantes; 1 de ellas en la Secretaría del Comité). Tanto el Presidente como los vocales son nombrados y cesados por el Consejo de Administración. Las principales funciones de este Comité son:

- Evaluar y velar por el cumplimiento del Código Ético y de Conducta.
- Realizar informes de seguimiento anuales sobre el cumplimiento del Código.
- Informar al Consejo de Administración sobre el funcionamiento y cumplimiento del Código.
- Realizar auditorías y estudios sobre la efectiva aplicación y cumplimiento del Código.
- Analizar y valorar los informes y casos remitidos por la Oficina de Protección de la Integridad.
- Proponer modificaciones al Código.





Comité de Cumplimiento del Reglamento Interno de Conducta en el Ámbito del Mercado de Valores, y Oficina de Cumplimiento del Reglamento Interno de Conducta

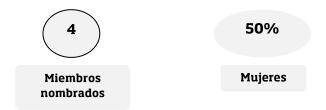
Los Consejos de Administración de ADIF y ADIF-Alta Velocidad, en sus sesiones celebradas el 30 de octubre de 2015, acordaron la aprobación del Reglamento Interno de Conducta en el ámbito del Mercado de Valores de ADIF-Alta Velocidad, fijando su entrada en vigor el 1 de enero de 2016 con la inclusión, en su caso, de las consideraciones que pudieran efectuarse al mismo por la Comisión Nacional del Mercado de Valores; y una vez se dictasen, previamente a su entrada en vigor, las instrucciones, procedimientos y trámites precisos a seguir, para el desarrollo de las previsiones establecidas en el Reglamento.

Dado que en el citado Reglamento se contempla la creación del Comité del Reglamento Interno de Conducta en el ámbito del Mercado de Valores de ADIF-Alta Velocidad, y de una Oficina de Cumplimiento que asista a éste en sus tareas materiales; en los Consejo de Administración de ADIF y ADIF-Alta Velocidad, en sus sesiones celebradas el 22 de diciembre de 2015, se acordó la Ratificación de la aprobación del mencionado Reglamento, la aprobación de las Normas de Funcionamiento del Comité de Cumplimiento, y la Aprobación de la Instrucción Administrativa IN/SCAV-001/2016, relativa a la Composición de la Oficina de Cumplimiento del Reglamento y desarrollo de sus tareas.

Comité de Cumplimiento del Reglamento Interno de Conducta: El Comité de Cumplimiento del Reglamento interno de Conducta en el ámbito del Mercado de Valores de ADIF-Alta Velocidad, es un órgano extraestatutario de la Entidad, integrado por 1 Presidente (el Director General de ADIF-Alta Velocidad) y 3 vocales (el Secretario del Consejo de Administración de la Entidad, que actuará como Secretario del Comité, el Director General Financiero y Corporativo de ADIF, y el Director de Asesoría Jurídica de ADIF; siendo vocales estos 2 últimos directivos de ADIF, de acuerdo con las adendas de asistencia jurídica y servicios económico-financieros suscritas con ADIF; y tiene atribuidas las funciones establecidas en el apartado 14 del Reglamento Interno de Conducta, siendo el responsable de vigilar y supervisar el adecuado cumplimiento del referido Reglamento y con responsabilidades y facultades para:



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



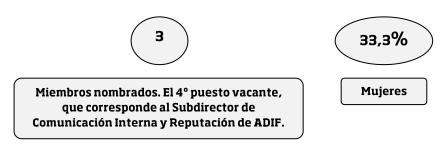
#### <u>Oficina de Cumplimiento del Reglamento Interno de Conducta de ADIF-</u> Alta Velocidad:

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

- Ejercer la secretaría del Comité de Cumplimiento del RIC.
- Mantener una relación actualizada de las Personas Sujetas y/o relacionadas al RIC, y ponerla a disposición de los órganos de gobierno y de las autoridades supervisoras; entregando una copia de este Reglamento y de las Instrucciones Normativas que lo desarrollan, a los sujetos obligados a su cumplimiento.



- Mantener durante un período mínimo de 5 años un archivo ordenado y separado de las comunicaciones que realicen las personas sujetas al RIC, en relación con las operaciones personales que efectúen ellos o las personas relacionadas con ellos; cuyo objeto sean Valores e Instrumentos Financieros de ADIF-Alta Velocidad negociados en mercados oficiales de valores o instrumentos financieros derivados de ADIF-Alta Velocidad; así como de las comunicaciones que realicen con respecto a los conflictos de interés a los que se vean efectivamente sometidos.
- Mantener un registro ordenado de las comunicaciones de operaciones sospechosas efectuadas a los órganos reguladores.
- Mantener en la intranet corporativa de ADIF-Alta Velocidad una página web a la que tendrán acceso todas las Personas Sujetas y que, como mínimo, incluirá el Reglamento Interno de Conducta; las normas de Funcionamiento del Comité de Cumplimiento; la Instrucción Administrativa IN/SCAV-001/2016 "Composición de la Oficina del Cumplimiento del RIC y desarrollo de sus tareas"; las circulares y demás normas e instrucciones de desarrollo del RIC; así como los formularios necesarios para dar cumplimiento a las obligaciones previstas en el mismo.
- Proponer un Plan anual de formación al Comité de Cumplimiento; y ejecutar las acciones, que en materia de formación, le encargue el mismo.
- Elaborar cuantos informes le solicite el Comité de Cumplimiento, así como cualquier otra tarea que le encargue dicho órgano en el marco de lo establecido en el citado Reglamento.



#### Comités de Dirección y Contratación

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



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

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

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

- Asesorar al Presidente en asuntos relativos a la Contratación que sean competencia de éste, por atribución directa o por delegación del Consejo; así como aquellos cuya competencia corresponda al Consejo de Administración, y que han de ser sometidos a aprobación o conocimiento de éste por el Presidente.
- Deliberación y conocimiento de cualesquiera otros asuntos concernientes a la Contratación de la Entidad, que el Presidente, por sí o a propuesta de los miembros que componen el Comité, decida someter al Comité.

#### 1.1.4. Ética y Transparencia

ADIF-Alta Velocidad cuenta con un Código Ético y de Conducta aprobado por el Consejo de Administración que fue actualizado en marzo de 2015; el cual regula, entre otros aspectos, 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.

El Código tiene como objetivo formalizar las pautas esperables de comportamiento íntegro, responsable y transparente de todas las personas que trabajan en ADIF-Alta Velocidad, en el desempeño cotidiano de sus labores y en sus relaciones profesionales. La finalidad última es garantizar la integridad del comportamiento como empleados públicos, acorde con los valores éticos característicos de un servicio público. El cumplimiento del Código Ético y de Conducta es controlado y gestionado por el Comité de Seguimiento del Código Ético creado a tal efecto (en el apartado 1.1.3 de este informe, se detallan la organización y funciones del Comité de Seguimiento del Código Ético y de Conducta de ADIF-Alta Velocidad).



El Código está disponible tanto en la intranet de ADIF-Alta Velocidad como en la página web de la compañía. Además, con el objetivo de que todos los empleados lo conozcan y actúen según sus principios, todos ellos han de realizar un curso online sobre el modelo de gestión ética de ADIF-Alta Velocidad.

Respecto a los Principios Éticos Básicos recogidos en este Código, se resumen en los siguientes:

- Integridad como actuación leal, honrada, imparcial y de buena fe.
- Responsabilidad como actuación diligente, comprometida y con vocación de servicio.

Respecto a las obligaciones y responsabilidades de este Código, se resumen en las siguientes:

- Conocer y cumplir los compromisos de conducta del Código y colaborar en su difusión.
- Ser proactivos a la hora de cumplir y hacer cumplir el Código.
- Recurrir a los medios existentes (buzón ético o superior jerárquico) en caso de duda respecto al contenido e interpretación del Código.
- Notificar a través de los canales establecidos las irregularidades o incumplimientos de los que puedan tener conocimiento.
- No justificar una conducta impropia por una orden o por desconocimiento del Código, ni inducir a contravenir el mismo.

Los potenciales incumplimientos del código pueden notificarse a la entidad a través del Buzón Ético, el cual actúa como canal único de recepción y atención. Para facilitar la comunicación entre ADIF-Alta Velocidad, sus grupos de interés y la sociedad en general, además existe un buzón interno disponible en la intranet corporativa; uno externo, que es de disponibilidad pública en la web. Con la finalidad de que el temor a represalias no actúe como barrera a la denuncia, todas las notificaciones son admitidas a valoración, aunque el denunciante no se identifique; siempre y cuando vengan acompañadas de datos o evidencias que justifiquen el inicio de una investigación.

ADIF-Alta Velocidad cuenta también con la Oficina de Protección de la Integridad, que está compuesta por 5 miembros (el Presidente del Comité de Seguimiento del Código Ético y de Conducta; y los titulares de Recursos Humanos, Riesgos Penales, Riesgos Corporativos y Responsabilidad Social Corporativa). Su finalidad es tratar las notificaciones relacionadas sobre el buen uso de los recursos públicos y sobre la profesionalidad e integridad; además de decidir sobre su consistencia y credibilidad. Durante el 2017 se han recibido un total de O notificaciones del Código Ético.

En el marco de la Ley 19/2013 de Transparencia, ADIF-Alta Velocidad mantiene un compromiso de seguir reforzando la transparencia de su actividad, conforme a las mejores prácticas nacionales e internacionales. En esta línea, ADIF-Alta Velocidad cuenta con el Portal del Ciudadano, como canal mediante el cual cualquier parte interesada puede acceder a la documentación pública de la compañía. Además, ADIF-Alta Velocidad contribuye al Portal de Transparencia del Ministerio de Fomento, donde



se puede consultar información sobre organismos públicos, sociedades mercantiles y fundaciones en relación a diferentes canales (aéreo, carretera, ferroviario, marítimo, vivienda y geo-información).

Por último, destacamos los siguientes compromisos de conducta por parte del personal de ADIF-Alta velocidad.

- Cumplimiento de la legislación.
- Buen uso de los recursos públicos.
- Profesionalidad e integridad.
- Eficacia y diligencia.
- Buen uso de la información.
- Trato digno y respetuoso a las personas.
- Trato igualitario a clientes y proveedores.
- Salvaguarda de la seguridad y la salud.
- Respeto al medio ambiente y al patrimonio cultural.
- Salvaguarda de la reputación de ADIF-Alta Velocidad.

#### 1.2. FUNCIONAMIENTO, OBJETIVOS Y ESTRATEGIA

Una vez concluido el Plan de Empresa 2013-2016, durante 2017 se ha trabajo en una nueva estrategia para los próximos años, con el horizonte del año 2020. Para su elaboración, materializada en un plan denominado PLAN TRANSFORMA 2020, se ha realizado una reflexión previa sobre la naturaleza y sentido de nuestra actividad, y se ha puesto el foco en la necesidad de orientar todo lo que hacemos; es decir, la planificación, construcción y gestión de las infraestructuras ferroviarias, cuyo objetivo es mejorar la vida de las personas a las que, como empresa pública, damos servicio. Esa idea de mejora, además, se basa en el concepto de desarrollo sostenible, ya que entendemos que la única manera de avanzar en este sentido es promover el progreso económico, sin dejar de lado el respeto al medio ambiente, y tampoco los aspectos sociales necesarios para el bienestar del conjunto de la sociedad.

Así, para ADIF-Alta Velocidad el año 2017 ha sido el inicio de una nueva etapa. Tan relevantes son los aspectos relacionados con una buena gestión económica (como gestores de recursos públicos debemos aplicar la máxima exigencia a este aspecto), como los impactos sociales y ambientales que generamos. Es decir, adoptamos la perspectiva de una triple cuenta de resultados, tratando de dar respuesta, desde nuestra responsabilidad como empresa, a los retos sociales, económicos y medioambientales, tanto de nuestro sector, como de nuestro país, e incluso a escala global. Por ello, ahora nuestro Plan de Empresa es nuestro Plan de Responsabilidad Corporativa, y también se podría decir de forma inversa; ya que toda nuestra actividad se orienta desde la responsabilidad empresarial, a promover un modelo de desarrollo de país y de planeta, cada vez más sostenible.

Desde la perspectiva más global, para la definición del Plan Estratégico de la empresa denominado PLAN TRANSFORMA 2020, se han tenido en cuenta los objetivos de



desarrollo sostenible de la Agenda 2030 de Naciones Unidas; de manera que nuestra actividad, resultados e impactos contribuyan, en la mayor medida posible, a la consecución de dichos objetivos; adoptando también un punto de vista local, para tratar así de dar respuesta a las demandas de nuestros grupos de interés.

De esta manera, una vez analizados los retos internos, sectoriales, de país y de planeta; y una vez realizado también el análisis de las demandas y expectativas de nuestros grupos de interés, la estrategia de ADIF-Alta Velocidad se ha articulado en torno a tres grandes pilares: la SEGURIDAD, el SERVICIO y la SOSTENIBILIDAD. Pilares que reciben el impulso de tres palancas de transformación: las PERSONAS que integran la organización, la DIGITALIZACIÓN y la INNOVACIÓN. Esta es la arquitectura básica de la estrategia de ADIF-Alta Velocidad para los próximos años, y a partir de ella se han fijado 15 objetivos estratégicos; cuatro para cada pilar, y uno para cada palanca de transformación.

En paralelo a la formalización de la estrategia, se han ido dando pasos concretos respecto a esta nueva orientación. En 2017 hemos dado un gran impulso a la agilización de proyectos y al relanzamiento de la inversión en infraestructuras ferroviarias. Asimismo, hemos impulsado múltiples acuerdos con diferentes grupos de interés, como son Ayuntamientos, Comunidades Autónomas y distintos organismos empresariales.

#### 2. EVOLUCIÓN DE LA ACTIVIDAD

#### 2.1. ANÁLISIS DE LA ACTIVIDAD Y DEL RESULTADO

El resultado antes de impuestos del ejercicio 2017 refleja unas pérdidas 200 millones de euros, frente a los 328 millones de euros de pérdida en 2016; lo que supone una mejoría del 39.05%.

Las variaciones más significativas en los epígrafes de la cuenta de resultados son las siguientes:

• El Resultado de Explotación en 2017 presenta un saldo positivo 38.979 miles de euros frente a 14.229 miles de euros de 2016, lo que supone un incremento del 174%.

Las principales variaciones de esta rúbrica son las siguientes:

- o Incremento de la Cifra de Negocios en un 7% (37,2 millones de euros) debido principalmente al incremento en la recaudación, como consecuencia básicamente de dos efectos; la aplicación de las nuevas tarifas y la estructura de cánones desde el día 1 de julio de 2017, y el crecimiento del tráfico ferroviario. El tráfico global alcanzó la cifra de 55.566 miles de trenes-km en 2017 frente a 54.340 miles de trenes-Km en 2016; lo que supone un incremento del 2,3% (en el "capítulo 2.2. Cánones" de este informe, se detalla más información).
- El epígrafe de Otros Ingresos de Explotación registra una reducción del 1,74% respecto al ejercicio anterior, pasando de 411 millones de euros en el ejercicio 2016 a 404 millones de euros en 2017. Las causas de esta disminución son la caída en los ingresos por suministros de energía eléctrica de tracción y de usos distintos de tracción, por un valor de 5 millones de euros, y en los ingresos por las actuaciones



de inversión realizadas por la Entidad para ADIF, por un importe de 2 millones de euros.

- El epígrafe "Otros gastos de explotación", se reduce en 1,49% respecto al ejercicio anterior. Esta disminución se explica por la reducción correspondiente del gasto por suministro de energía eléctrica de usos distintos de tracción, que presenta una caída de 6 millones de euros, así como la reducción de otros gastos por importe de 4,6 millones de euros, básicamente como consecuencia de las estimaciones registradas en el ejercicio por posibles indemnizaciones vinculadas a resoluciones de contratos instadas por la Entidad.
- Las Amortizaciones presentan un incremento del 4,97% respecto a 2016, debiendo destacarse, entre otras causas, el impacto derivado de la revisión de la vida útil de determinados elementos de la línea Madrid-Sevilla, sujetos a planes de renovación a medio plazo.
- El Resultado Financiero en 2017 registra un saldo negativo de 238.976 miles de euros, frente al resultado negativo de 342.376 miles de euros en 2016. Las principales causas se resumen a continuación:
  - Los Gastos Financieros registran una disminución del 6,41% respecto al ejercicio anterior, pasando de 393 millones de euros en 2016, a 368 millones de euros en 2017. Esta caída se debe básicamente a la disminución del tipo medio de la deuda, pasando de un 2.24% en 2016 a un 1.91% en 2017.
  - La disminución del epígrafe "Deterioro y resultado por enajenaciones de instrumentos financieros" que pasa de unas pérdidas de 75 millones de euros en 2016 a un beneficio de 15 millones de euros en 2017, debido fundamentalmente a la disminución de la dotación de la provisión por el pasivo que se estima tendrá que asumir ADIF- Alta Velocidad como consecuencia de su participación en diversas sociedades cuya actividad es la Integración del Ferrocarril en las ciudades, como consecuencia, entre otras circunstancias, del riesgo derivado de las cartas de compromiso o comfort letter suscritas en su día. En este sentido, debe tenerse en cuenta que, en función del volumen económico y de la complejidad de las obras que deberán afrontar en los próximos ejercicios, así como por la dificultad existente para determinar el valor futuro de los suelos que han recibido o recibirán; en el actual contexto del mercado inmobiliario, estas sociedades podrían ver condicionada su capacidad de recuperar todos los costes en que incurran.

#### En ADIF- Alta Velocidad, se identifican distintos segmentos de actividad:

- ✓ <u>Administración de la Red</u>: Incluye los procesos de la Gestión de la Capacidad, Gestión de la Circulación y la Seguridad, y Mantenimiento de la infraestructura ferroviaria.
- ✓ Construcción: Incluye la construcción de las líneas que tiene encomendada.
- ✓ <u>Gestión de estaciones y otros activos</u>: 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 de la ADIF-Alta Velocidad por segmentos de actividad:

(Importes en miles de €)	Administración Red	Construcción	Gestión de estaciones y otros activos	Energía	Total
Importe neto cifra de negocio	468.652	202	82.973	175	552.003
Trabajos realizados por la empresa para su inmovilizado	0	9.228	0	0	9.228
Otros ingresos de explotacion	1.434	11.611	128.534	262.716	404.296
Gastos de Personal	(648)	(10.527)	(2.635)	(829)	(14.639)
Otros gastos de explotación	(293.069)	(17.545)	(96.148)	(266.385)	(673.147)
Resultado de Operaciones internas	(3.598)	(1.511)	(205)	5.314	0
Amortización del Inmovilizado	(287.956)	(156)	(49.328)	(405)	(337.845)
Imputación de subvenciones no financiero y otras	95.821	0	4.271	0	100.093
Deterioro y resultado por enajenaciones de inmovilizado	(10.513)	(140)	(98)	0	(10.751)
Excesos de provisiones	6.325	767	2.127	523	9.742
Resultado de explotación	(23.551)	(8.070)	69.490	1.109	38.979

#### 2.2. CÁNONES FERROVIARIOS

ADIF-Alta Velocidad percibe de las empresas ferroviarias, al amparo de lo establecido en la Ley del Sector Ferroviario, las tasas denominadas cánones ferroviarios por la utilización de las líneas ferroviarias integrantes de la Red Ferroviaria de Interés General (RFIG) y por la utilización de estaciones y de otras instalaciones ferroviarias.

La estructura de los cánones aplicados en el ejercicio 2016 y en el primer semestre de 2017 es la regulada en la Ley 39/2003, de 17 de noviembre, del Sector Ferroviario.

El 29 de septiembre de 2015 se aprobó la Ley 38/2015 del Sector Ferroviario que sustituyó íntegramente a la Ley 39/2003, y que unifica y concentra en una única norma el régimen legal completo del modo de transporte por ferrocarril. Además, incorpora al ordenamiento español las nuevas normas contenidas en la Directiva 2012/34/UE del Parlamento Europeo y del Consejo de 21 de noviembre de 2012, que abarcan casi todos los ámbitos de la legislación ferroviaria, entre otros, los relativos a la transparencia y sostenibilidad de la financiación de las infraestructuras ferroviarias, una nueva y más completa clasificación de los servicios relacionados con el ferrocarril y el establecimiento de nuevas y más precisas reglas en la tarificación del acceso a la infraestructura ferroviaria.

La nueva ley del Sector Ferroviario modifica sustancialmente la estructura de los cánones por utilización de las líneas ferroviarias integrantes de la Red Ferroviaria de Interés General presentando una estructura más sencilla y estimuladora del tráfico que la precedente. Asimismo, modifica notablemente la estructura del canon por utilización de las instalaciones de servicio y el régimen tarifario por la prestación de servicios,



avanzando en el libre acceso a las actividades de servicios sin comprometer la sostenibilidad de la infraestructura ferroviaria. Así mismo se modifican y amplían los criterios de clasificación de las estaciones de transporte de viajeros a fin de tomar en consideración la capacidad económica de los servicios asociados para la determinación de la cuantía del canon.

La ley 38/2015 establece en su Disposición transitoria cuarta:

"Hasta tanto no se fijen de conformidad con las reglas establecidas en el título VI, los cánones ferroviarios y las tarifas de los servicios complementarios en las instalaciones de servicio dependientes de los administradores de infraestructuras a los que se refiere el artículo 22, seguirán siendo aplicables las vigentes a la entrada en vigor de esta ley.

La adecuación de los cánones ferroviarios a lo dispuesto en el título VI de la Ley 38/2015 se incluirá en todo caso, en el primer proyecto de ley de Presupuestos Generales del Estado que se tramite después de la entrada en vigor de la ley".

La estructura de cánones establecida en la Ley 38/2015, y las tarifas unitarias correspondientes, no entraron en vigor hasta el 1 de julio de 2017 ya que en virtud del artículo 134.4. del título VII de la Constitución Española, la Ley 48/2015 de Presupuestos Generales del Estado para el año 2016 se prorrogó hasta la aprobación de la Ley 3/2017, de 27 de junio, de Presupuestos Generales del Estado para el año 2017, que en su Artículo 70. Cánones ferroviarios, señala:

"A partir del primer día del mes siguiente a la fecha de entrada en vigor de la presente Ley, serán de aplicación los cánones ferroviarios previstos en los artículos 97 y 98 de la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del Sector Ferroviario, con las cuantías unitarias que se establecen en los artículos 71 y 72 siguientes"

Por ese motivo la estructura de los cánones aplicados en el ejercicio 2016 y en el primer semestre de 2017 es la regulada en la Ley 39/2003, de 17 de noviembre, del Sector Ferroviario, mientras que a partir del 1 de julio de 2017 se aplica la estructura de cánones regulada por la Ley 38/2015, de 29 de septiembre.

La falta de homogeneidad en la estructura de los cánones en 2017 respecto a 2016 impide realizar un análisis comparativo por tipo de canon.

A continuación se incluye una tabla en la que se detallan los ingresos por tipo de canon correspondientes a los ejercicios 2017 y 2016:



		2017		
(Immentes on miles de curse)	ENERO /	JULIO /	SUMA	2016
(Importes en miles de euros)	JUNIO	DICIEMBRE	2017	
CANON DE ACCESO	12.181		12.181	12.181
CANON POR RESERVA DE CAPACIDAD	56.420		56.420	111.136
CANON POR CIRCULACIÓN	40.573		40.573	79.726
CANON POR TRÁFICO	112.780		112.780	214.479
CANON ADJUDICACIÓN CAPACIDAD		41.564	41.564	
ADICIÓN CÁNON ADJUDICACIÓN CAPACIDAD		710	710	
CANON UTILIZACIÓN LÍNEAS FERROVIARIAS		98.808		
ADICIÓN CANON UTILIZACIÓN LÍNEAS FERROVIARIAS		73.652	73.652	
CANON UTILIZACIÓN INSTALACIONES ENERGÍA ELÉCTRICA		16.640	16.640	
TRACCIÓN		10.010	10.010	
INGRESOS CÁNONES POR UTILIZACIÓN DE LÍNEAS DE LA	221.954	231.374	453.328	417.522
RFIG				
CAMON DOD UTIL IZACIÓN DE ECTACIONES DOD UNA IEDOS	40.004	25.005	66.070	70.000
CANON POR UTILIZACIÓN DE ESTACIONES POR VIAJEROS	40.294	25.985	66.279	78.028
ADICIÓN POR INTENSIDAD DE USO ESTACIONES TRANSPORTE		15.917	15.917	
VIAJEROS CANON POR ESTACIONAMIENTO Y UTILIZACIÓN DE ANDENES	4.409		4.409	8.499
CANON POR ESTACIONAMIENTO FOTILIZACION DE ANDENES  CANON POR PASO DE CAMBIADORES DE ANCHO	1.790	2.304		3.462
CANON POR UTILIZACIÓN DE VÍAS DE APARTADO	36	2.504	36	62
CANON POR UTILIZACIÓN DE VIAS DE AFARTADO  CANON POR UTILIZACIÓN DOMINIO PÚBLICO FERROVIARIO	30		30	5
CANON FOR UTILIZACIÓN VÍAS ANDÉN ESTACIONAMIENTO	J			5
SERV. COMERCIALES		4.651	4.651	
CANON POR UTILIZACIÓN VÍAS ANDÉN ESTACIONAMIENTO				
OTRAS OPERACIONES		52	52	
CANON POR UTILIZACIÓN VÍAS OTRAS INSTALACIONES DE				
SERVICIO		25	25	
INGRESOS CÁNONES POR UTILIZACIÓN ESTACIONES Y	46.532	48.934	95.466	90.056
OTRAS INSTALACIONES				
TOTAL INGRESOS CÁNONES FERROVIARIOS	268.486	280.308	548.794	507.578

Además de la modificación en la estructura de cánones propiamente dicha, se modifican también los elementos de cuantificación para la determinación de algunos cánones. Así, el canon por la utilización de estaciones de transporte de viajeros pasa a devengarse por cada parada del tren con servicio comercial en la estación, pasando a considerarse el número de viajeros subidos o bajados efectivamente en cada parada como unidad para el cálculo de la adición por intensidad del uso de las instalaciones de la estación.

El importe total de ingresos por cánones en 2017 registra un incremento del 8,12% respecto a 2016.

Los ingresos por cánones por utilización de la Red Ferroviaria de Interés General (RFIG) registraron un incremento del 8,58% respecto al año anterior debido, por una parte, al aumento del tráfico en las relaciones de Madrid con Levante (3,5%) y Andalucía (1,8%) y, por otra, al incremento de tarifas de los servicios VCM. Este incremento de tarifas viene motivado por el nuevo método de cálculo establecido por la LSF, orientado a trasladar a los operadores ferroviarios todos los costes directamente imputables al servicio.

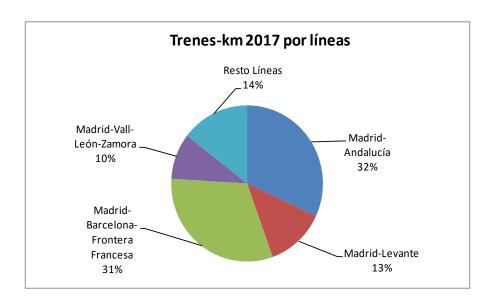


El tráfico global, medido en términos de trenes-km, se incrementó en un 2,26%, alcanzando 55.566 miles trenes-km en 2017 frente a 54.340 miles de 2016. Esta variación responde al crecimiento registrado en todas las líneas excepto en la relación Madrid-Barcelona-Frontera francesa, que disminuyó en un 0,25%.

A continuación se incluye una tabla en la que se recogen las variaciones del número de trenes-km circulados en 2017 y 2016 por las principales líneas de ADIF-Alta Velocidad:

MILES DE TRENES-KM POR UTILIZACIÓN DE LÍNEAS DE LA RFIG DE ADIF A.V.	2016	2017	VARIACIÓN	% VARIACIÓN
MADRID-ANDALUCÍA	17.369	17.674	305	1,76%
MADRID-LEVANTE	6.811	7.049	237	3,48%
MADRID-BARCELONA-FRONTERA FRANCESA	17.517	17.473	-44	-0,25%
MADRID-VALLADOLID-LEÓN-ZAMORA	5.233	5.302	68	1,31%
RESTO DE LÍNEAS	7.409	8.069	660	8,91%
TOTALES	54.340	55.566	1.226	2,26%

En el siguiente gráfico se presenta la distribución de los trenes-km de 2017 entre las principales líneas de ADIF-Alta Velocidad:



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 2017 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 2017 en la Red de ADIF-Alta Velocidad son las siguientes:

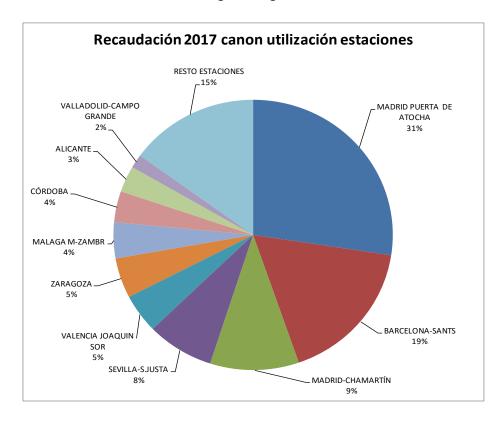
- ✓ Líneas del Eje 11-A.V. Madrid Chamartín Valladolid Bifurcación Venta de Baños.
- ✓ Líneas del Eje 12-A.V. Madrid Atocha Barcelona Frontera Francia.
- ✓ Líneas del Eje 13-A.V. Madrid Atocha Levante (actualmente Valencia/Alicante).
- ✓ Líneas del Eje 14-A.V. Madrid Atocha Toledo / Sevilla Sta. Justa / Málaga María Zambrano.

Dado que la bonificación se aplica sobre las modalidades de canon definidas en la Ley 38/2015 del sector ferroviario, que entró en vigor el 1 de julio de 2017 tras la aprobación de la ley de Presupuestos Generales del Estado de 2017, el importe de la misma se calculó desde el 1 de julio de 2017.

La bonificación generada en 2017 se cifra en 794,7 miles de euros.

Por su parte, los cánones por utilización de las estaciones y otras instalaciones ferroviarias registraron un crecimiento del 6% respecto al año anterior. Los factores que propiciaron esta variación han sido, principalmente, la modificación de tarifas, el incremento de paradas de tren en estaciones (un 2,2%) y el incremento de los viajeros que utilizaron las estaciones de alta velocidad (un 7,8%).

La distribución de la recaudación del canon por utilización de las principales estaciones de ADIF-Alta Velocidad se muestra en el siguiente gráfico:





#### 2.3. FINANCIACIÓN MEDIANTE EMISIONES DE BONOS VERDES ("GREEN BOND")

El día 28 de junio de 2017, ADIF-Alta Velocidad llevó a cabo su primera emisión de títulos de renta fija bajo el formato de "Bono Verde". Esta transacción se enmarca en los objetivos de nuestro Plan Estratégico para los próximos años; el Plan Transforma 2020 y en el fuerte compromiso que mantiene la Entidad con la sostenibilidad, como ya se ha indicado en apartados anteriores, señalándose que toda su estrategia está alineada con los objetivos de desarrollo sostenible (ODS) de Naciones Unidas; además de contemplar en el Plan objetivos estratégicos específicos que persiguen mejorar nuestro impacto en la sociedad desde un punto de vista económico, social, medio ambiental y de buen gobierno de la organización. Así, por ejemplo, el Objetivo 3.2 del Plan Estratégico de ADIF-Alta Velocidad es "contribuir a un transporte respetuoso con el medio ambiente y responsable en el uso de recursos". Para alcanzarlo, se han diseñado iniciativas para luchar contra el cambio climático, incorporar proyectos de economía circular, aplicar criterios de compra ecológica, y reforzar el sistema de vigilancia ambiental.

En este contexto y para desarrollar su actividad como emisor sostenible, ADIF-Alta Velocidad, en cumplimiento de los Green Bonds Principles (GBP) de ICMA (International Capital Market Association) se dotó en junio de 2017 de un marco ("framework"), con el objetivo de garantizar la transparencia, divulgación e integridad de sus emisiones de Bonos Verdes.

En dicho "framework", la Entidad adquiere el compromiso de asignar los recursos provenientes de las emisiones de bonos verdes a los Proyectos Verdes Elegibles, que incluirán tanto proyectos nuevos como continuación de proyectos en curso; con desembolsos comprendidos desde 2 años antes de la emisión de los bonos y hasta 24 meses contados desde la fecha de dicha emisión. Concretamente, ADIF-Alta Velocidad se compromete a destinar los fondos obtenidos mediante dichos bonos a las dos categorías de proyectos que a continuación se describen:

- a) Inversiones relacionadas con nuevas líneas ferroviarias de alta velocidad y extensiones de las líneas existentes de alta velocidad.
- b) Inversiones relacionadas con el mantenimiento, las actualizaciones y la eficiencia energética de las líneas ferroviarias de alta velocidad.

Asimismo, con el objetivo de facilitar a los inversores una valoración independiente sobre el cumplimiento de los "Green Bond Principles", ADIF-Alta Velocidad seleccionó a CICERO (Center for International Climate Research) como entidad especializada para revisar su marco de actuaciones, y emitir una Segunda Opinión.

La Segunda Opinión emitida por CICERO, calificada como "DARK GREEN", confirma el cumplimiento de los Principios de ICMA en el marco de bonos verdes de ADIF-Alta Velocidad.

Las principales características de la primera emisión de "Bonos Verdes" de ADIF-Alta Velocidad son las siguientes:

✓ Volumen: 600.000.000 EUR.



✓ Fecha de ejecución: 28 de junio de 2017.
✓ Fecha de desembolso: 5 de julio de 2017.
✓ Fecha de Vencimiento: 5 de julio de 2023.
✓ Cupón: 0,80% anual.
✓ Importe neto: 597.864.000 EUR.

Finalmente, es necesario indicar que el 45% de los inversores que adquirieron estos títulos son inversores socialmente responsables.

#### 2.4. INDICADORES FUNDAMENTALES DE LA ACTIVIDAD

En la tabla adjunta incluimos algunos indicadores generales económicos y financieros:

	2017	2016
RATIOS SOBRE GRADO DE AUTOFINANCIACIÓN		
GRADO DE AUTONOMÍA	53,91%	54,86%
Indica el grado de independencia respecto a la financiación		
ajena.		
FINANCIACIÓN DEL ACTIVO FIJO	98,75%	99,11%
Indica el % de recursos a L/P que financian el Activo no		
corriente.		
RATIOS DE RENTABILIDAD		
ROTACIÓN DEL ACTIVO TOTAL	2,11%	2,09%
Indica el grado de eficiencia en la gestión de activos.		
ROTACIÓN ACTIVO FIJO	2,14%	2,13%
Indica el grado de eficiencia en la gestión deL activo fijo.		
ROTACIÓN ACTIVO CORRIENTE	150,84%	104,08%
Indica el grado de eficiencia en la gestión del activo corriente.		
RATIOS DE LIQUIDEZ	2017	2018
COEFICIENTE DE LIQUIDEZ	1,40%	2,01%
Indica cuántas unidades monetarias de cada 100 de activo son		
líquidas.		
COEFICIENTE DE TESORERÍA	0,53	0,70
Indica la capacidad de la empresa para hacer frente a sus		
compromisos a C/P.		
RATIO DE SOLVENCIA	2,17	2,22
Indica la capacidad de la empresa para afrontar su pasivo		
exigible con el activo.	4.450/	0.000/
RENTABILIDAD FINANCIERA	-1,45%	-2,38%
Indica la remuneración a los capitales propios.	0.440/	0.740/
RENTABILIDAD ECONÓMICA	-0,44%	-0,74%
Capacidad efectiva para remunerar todos los capitales a su		
disposición, propios y ajenos.	EEO 20	306.00
FONDO DE MANIOBRA (millones €)	-559,20	-386,00
Indica la capacidad para afrontar sus obligaciones a C/P.		

<u>Periodo medio de pago a proveedores</u>: La información relativa a los ejercicios 2017 y 2016 sobre los aplazamientos de pago efectuados a proveedores según establece la Disposición Adicional Tercera de la Ley 15/2010, de 5 de julio y de acuerdo con la metodología establecida en la Resolución del Instituto de



Contabilidad y Auditoría de Cuentas de 29 de enero de 2016, se muestra en el cuadro adjunto:

Pagos realizados y pendientes de pago a 31 de diciembre							
	31-12-17	31-12-16					
	Días	Días					
Periodo medio de pago a proveedores	50,15	49,72					
Ratio de operaciones pagadas	53,67	53,39					
Ratio de operaciones pendientes de							
pago	25,86	19,07					
	Importe (miles €)	Importe (miles €)					
Total pagos realizados	1.457.083	1.711.890					
Total pagos pendientes	210.714	204.896					

#### 2.5. ACTUACIONES EN LAS DIVERSAS ÁREAS DE ACTIVIDAD

#### 2.5.1. Construcción

Las principales actuaciones del año 2017 y la situación al cierre del ejercicio se describen a continuación.

#### L.A.V. Madrid-Extremadura

En el año 2017 continuaron, de acuerdo a la programación prevista, los trabajos de plataforma de las obras entre Talayuela y Badajoz, habiendo comenzado en este periodo la ejecución de los ramales de conexión en Plasencia y el Ramal de conexión al norte de Cáceres, y así como, la tramitación para poder licitar la adaptación de los proyectos de plataforma entre Talayuela y Plasencia. De este modo, se encuentran bastante avanzada la plataforma entre Plasencia y Cáceres, estando prácticamente finalizada entre Cáceres y Badajoz, pendiente únicamente del by-pass de Mérida, cuyos contratos de construcción de plataforma se han rescindido, habiendo comenzado en el 2017 la adaptación del proyecto del tramo San Rafael-Cuarto de la Jara, y habiendo licitado la adaptación de los correspondientes a los tramos Cuarto de la Jara-Arroyo de la Albuera y Ramal de conexión al norte de Mérida.

Durante el 2017 también ha concluido el montaje de vía entre Cáceres y Mérida, habiendo comenzado en el tramo Mérida-Badajoz.

Respecto a las instalaciones, continúa la ejecución de instalaciones de protección civil y seguridad en túneles, habiendo comenzado las obras de instalaciones de seguridad y comunicaciones, y GSMR entre Plasencia y Badajoz.



#### L.A.V. Antequera-Granada

Durante el año 2017 se han finalizado los trabajos de plataforma, con lo que todos los tramos están terminados, así mismo, los trabajos de vía y electrificación se encuentran con un grado de ejecución muy avanzado, realizando los remates finales.

Continúan los trabajos en instalaciones de seguridad y comenzando las pruebas de la infraestructura, el 1 de diciembre se hizo el recorrido íntegro en tren auscultador (BT) desde Antequera hasta la estación de Granada, bajo la supervisión del Ministro de Fomento.

#### L.A.V. Olmedo-Zamora-Lubián-Orense

- 1) <u>Olmedo-Zamora.</u> Este tramo de 99 km comprendía seis subtramos de plataforma, todos finalizados y recibidos. Este tramo tiene como elementos más representativos 20 viaductos que suman una longitud de 4,66 km. La Puesta en Servicio del tramo tuvo lugar el 17 de diciembre de 2015.
- Zamora-Pedralba de la Pradería. De 110 km de longitud, el trayecto consta de cinco subtramos, de los cuales tres se encuentran finalizados y recibidos. Los otros dos: Zamora-La Hiniesta y Cernadilla-Pedralba de la Pradería, con un avanzado grado de ejecución. Las obras singulares más características de este tramo son 7 túneles (4,5 km) y 14 viaductos (4 km). Durante el 2017 se han realizado trabajos en la base de montaje de vía, cambiador de ancho de Pedralba, línea aérea de contacto y energía y han comenzado los de instalaciones de seguridad, así como los de protección civil y seguridad.
- 3) Pedralba de la Pradería-Ourense. De 101 km desde Pedralba hasta Taboadela y 22 subtramos, que discurren en vías izquierda y derecha, salvo los tres últimos entre Porto y Taboadela que se han proyectado en plataforma única con vía doble. Los túneles predominan en el trazado, alcanzándose una longitud total de 125 km, frente a los 9,4 km de viaductos. Durante 2017 se ha continuado ejecutando obras en todos los subtramos, y se han finalizado y recibido los de Túnel de la Canda-Vilavella y Túnel del Espiño VD (el subtramo Miamán-Ponte Ambía ya estaba recibido). Está pendiente de recibir el de Túnel de Espiño VI.

Los tramos entre Taboadela y Orense se encuentran en su fase final de redacción y en tramitación ambiental.

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

La Variante de Pajares, de 49,6 km, está distribuida en once contratos de infraestructura, de los cuales ocho corresponden a plataforma, dos a obras civiles complementarias interiores en los túneles y uno a obras civiles exteriores.

Se han finalizado los trabajos de estabilización de laderas en el tramo Sotiello-Campomanes (siendo el único de plataforma pendiente de finalización), quedando tan solo trabajos de remate de plataforma.



Se ha continuado con el montaje de vía, electrificación, protección civil, energía e instalaciones de seguridad y comunicaciones.

### L.A.V. Madrid-Levante

- 1) Se han proseguido, según lo planificado, los trabajos de ampliación de dos a cuatro vías de la LAV Madrid-Sur entre Madrid (Atocha) y Torrejón de Velasco y las obras en el interior del túnel Atocha-Chamartín. Durante 2017 han finalizado los trabajos de montaje de vía y de la línea aérea de contacto. Se ha iniciado la fase de pruebas aunque continúan los trabajos de las instalaciones de seguridad y comunicaciones y de las pantallas acústicas, que no afectan a las mismas.
- 2) Monforte del Cid Murcia: Se encuentran finalizadas las obras de plataforma para la fase1 de puesta en servicio, estando los trabajos de montaje de vía muy avanzados, así como las instalaciones de seguridad y telecomunicaciones. Continúa en ejecución la obra de la estación de Elche. La obra de accesos a Murcia se encuentra en ejecución y ha sido aceptada la propuesta de adaptación de las obras con la finalidad de hacer las mismas compatibles con el soterramiento de la estación y la llegada a cota -8m.

#### L.A.V. Almería-Murcia

Durante el año 2017 se han adjudicado la redacción de los proyectos de los tramos Lorca-Pulpí, Pulpí-Vera, Los Arejos-Níjar y Níjar-Almería y se están redactando por medios propios los proyectos de los tramos Nonduermas-Sangonera y Sangonera-Lorca.

### Vandellós-Área de Tarragona

Durante 2017 se ha avanzado en los trabajos de montaje de vía que ya están próximos a su finalización. La catenaria se puso en tensión en noviembre, por lo que desde entonces es posible realizar pruebas con tensión. La fase de pruebas de las instalaciones de seguridad, control de tráfico y telecomunicaciones del tramo también se han iniciado. Además, se ha continuado con la ejecución de las obras en las estaciones de Cambrils y L´Hospitalet de L'Infant, así como en el Paet de Rifà (Montroig del Camp).

### L.A.V. Valladolid-Palencia-León.

Valladolid-Nudo Venta de Baños-Palencia-León. La línea entró en servicio el 29 de septiembre de 2015. Durante el 2017 se han realizado trabajos de implantación del sistema ERTMS.

### L.A.V. Valladolid-Burgos-Vitoria.

En 2017 han concluido los trabajos de plataforma en el tramo Estépar-Variante de Burgos, que es el único que quedaba por finalizar.

Además, durante el 2017, los trabajos de montaje de vía, electrificación y telemando e instalaciones de seguridad y comunicaciones han finalizado



prácticamente hasta Estépar, y se han iniciado en el tramo Estépar-Variante de Burgos al haberse puesto a disposición la plataforma en este tramo.

### L.A.V. Vitoria-Bilbao-S. Sebastián.

Entre Vitoria y Bilbao se encuentran finalizados nueve tramos de plataforma, continuando durante 2017 la ejecución de las obras en dos tramos. Otros dos tramos han permanecido suspendidos a lo largo de todo el año (salvo la ejecución de obras de emergencia), y en otros tres, comprendidos entre Elorrio y Abadiño, se ha estado tramitando la resolución de los contratos. Respecto al nudo de Bergara, durante el 2017 se han redactado los nuevos proyectos de construcción, habiéndose licitado dos de los tres tramos en el año, y estando prevista la licitación del tercero en las primeras semanas de 2018.

Durante el 2017 ha continuado desarrollándose la redacción de los proyectos de montaje de vía y del futuro cambiador de anchos de Vitoria.

Respecto a la electrificación, los trabajos desarrollados corresponden a la tramitación de acometidas de alta tensión. La redacción de los proyectos de instalación se ha suspendido hasta una mayor definición de los accesos a Vitoria y Bilbao, cuyos estudios informativos han comenzado a redactarse en 2017.

Como resumen, la red de alta velocidad en explotación titularidad de ADIF-Alta Velocidad a 31 de diciembre de 2017, se refleja en el cuadro siguiente:

EN SERVICIO	LONGITUD (km)
Madrid-Sevilla	475
Madrid-Figueres Vilafant	801
Córdoba-Málaga	155
Madrid-Valladolid	179
Madrid-Toledo	21
Madrid-Albacete-Valencia-Alicante	601
Valladolid-Palencia-León	166
Olmedo-Zamora	99
Eje Atlántico: Vigo-Santiago de C.	156
Conexión Los Gavilanes	6
Conexión Sur-N.E.	6
TOTAL	2.665

#### 2.5.2. Patrimonio

Las actuaciones más significativas llevadas a cabo durante el ejercicio 2017 fueron las siguientes:



- Acuerdos con otras administraciones y organismos: Se han formalizado convenios Urbanístico-Ferroviarios en Sevilla-Santa Justa (gestión redacción Plan Especial), Almería (ocupación terrenos PESGRF 02/109). Por otro lado, se ha participado en la negociación de convenios urbanísticos en la ciudad de Santiago de Compostela (financiación pasarela peatonal).
- <u>Proyecto Chamartín (MNN):</u> El 27 de julio de 2017 se alcanzó una propuesta consensuada entre DCN, Ayuntamiento de Madrid y Grupo Fomento; que recoge un Acuerdo de Bases para la transformación urbanística de los suelos de Chamartín y Fuencarral.
- Propuestas de declaración de innecesariedad y acuerdo de desafectación: Se han propuesto al Consejo de Administración de ADIF-Alta Velocidad un total de 11 expedientes (1.646.508,15 m²s) para, una vez depurados los derechos de reversión, dar cumplimiento a Convenios suscritos con otras Administraciones, o para incluir los terrenos en Actuaciones Urbanísticas.

### 2.5.3. Telecomunicaciones

Con el establecimiento de los contratos que regulan la Cesión a Red Eléctrica Internacional S.A.U. (REITEL) de los Derechos de Uso y Gestión de la Explotación de la red de cables de fibra óptica al servicio ferroviario, se han consolidado las fórmulas de actuación establecidas en años anteriores. Para ello, se ha continuado durante 2017 prestando los servicios de apoyo a la facturación y elaboración de informes comerciales, desarrollo del Plan Renove y prestación de los Servicios Profesionales.

Los ingresos adicionales para ADIF-Alta Velocidad derivados de estas actuaciones en 2017 ascienden a 826.487,20 euros, además de elevar la cifra de ingresos recurrentes hasta los 184.456 euros anuales.

Asimismo, dentro del Plan Renove establecido en el Contrato de Cesión, se ha procedido al inicio de la renovación de la Red de Fibra Óptica en 5 nuevos tramos: Escacena - Hueva (aéreo), Zafra - Fuente del Arco, Astorga - Ponferrada, Miranda - Orduña y Alsasua - Zumárraga (aéreo); por un presupuesto inicial superior a los tres millones de euros.

### 2.5.4. Energía y eficiencia energética

Durante el ejercicio 2017 se han concedido por el IDAE, ayudas para la transformación de seis Subestaciones, con objeto de proceder a la instalación de inversores que permitan la devolución al Sistema Eléctrico de la Energía Generada por el freno regenerativo de los trenes; recuperando del mismo modo, el valor de la energía devuelta. La inversión prevista para esta primera fase, supera los 5,5 millones de euros, y unas ayudas cercanas a 1,67 millones de euros.



En el ámbito de la Energía, ADIF-Alta Velocidad ha gestionado durante el año 2017 el suministro de energía eléctrica de 2,776 TWh, con los siguientes costes medios:

A continuación se describen las principales actuaciones que han tenido lugar durante el ejercicio:

- ⊙ En 2017 se ha alcanzado un ahorro de 2,73 millones de euros, correspondientes a la compensación por 44,3 GWh de energía vertida por el frenado de las composiciones ferroviarias en 20 subestaciones de la red UIC; y además, se han remitido solicitudes para la autorización por parte del Ministerio de Energía, Turismo y Agenda Digital en 7 subestaciones adicionales del ámbito de Alta Velocidad, lo que permitirá, de ser autorizadas, un ahorro anual estimado adicional de 300.000 €, correspondientes a la compensación por 4,84 GWh/año adicionales de energía vertida.
- Facturación con Medida Embarcada: Se ha realizado un modelo de facturación del servicio complementario de suministro de corriente de tracción en líneas UIC (actualmente facturado como "Coste Real") mediante TKBs y Medida de Energía Embarcada (según los consumos dirigidos por Renfe Operadora al servidor de ADIF-Alta Velocidad -DCS-). El modelo se ha aplicado a la Línea de Alta Velocidad Este entre los meses de noviembre de 2016 y octubre de 2017.
- Se ha realizado una evolución del concentrador de medida de energía de ADIF-Alta Velocidad -CSS-, que amplía el alcance de su funcionalidad de medida fiscal a otro tipo de medida: derivados telemedidos, sumideros de catenaria y medida minutal.
- o Red Eléctrica de España ha reconocido a ADIF-Alta Velocidad como participante en el Sistema de Medidas Eléctricas (SIMEL).
- Aprobación por parte de la CNMC de la propuesta de tarifas de los Servicios Complementarios para el ejercicio de 2018.

En materia de eficiencia energética se ha conseguido:

a) Ahorro de Energía: Durante el año 2017 se ha continuado con la implantación del Plan Director de Ahorro y Eficiencia Energética de ADIF-Alta Velocidad 2014-2020, surgido de la revisión y puesta al día del anterior Plan 2009-2014. El Plan tiene como objetivo general lograr que ADIF-Alta Velocidad sea un referente en el ahorro y la gestión eficiente de la energía, tanto en el sector ferroviario como a nivel nacional. Para ello, se establece un objetivo

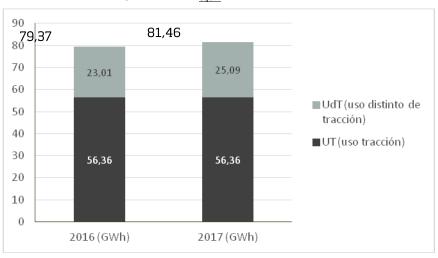


cuantitativo de ahorro anual del 106,81 GWh<sub>equiv</sub> para el horizonte 2020. Así, a cierre de 2017, en ADIF-Alta Velocidad se han implantado, desde el inicio del Plan en el año 2009, un total de 123 medidas, tanto en energía consumida para uso distinto de tracción como en la de uso para tracción; consiguiéndose la reducción de **81,46 GWh<sub>equiv</sub>/año** de consumo energético.

# Ahorro energético (GWh<sub>equiv</sub>/año)

	2016 (GWh <sub>equiv</sub> )	2017 (GWh <sub>equiv</sub> )
UT (uso tracción)	56,36	56,36
UdT (uso distinto de tracción)	23,01	25,09
TOTAL	79,37	81,46

### Ahorro energético (GWh<sub>equiy</sub>/año)



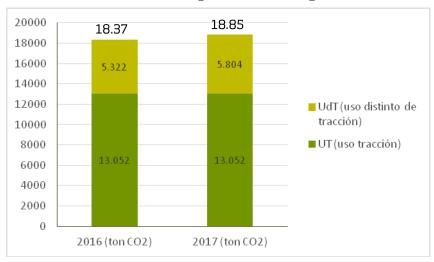
b) <u>Emisiones CO<sub>2</sub> evitadas</u>: El ahorro energético obtenido en el año 2017, a partir de la implantación de medidas del Plan Director de Ahorro y Eficiencia Energética de ADIF-Alta Velocidad 2014-2020, conlleva a su vez una reducción de las emisiones de CO<sub>2</sub> emitidas a la atmósfera; entre las que se incluyen tanto emisiones indirectas (originadas en la generación de energía eléctrica) como emisiones directas (procedentes del consumo directo de combustibles fósiles). De esta manera, al cierre de 2017, con las medidas implantadas tanto en energía consumida para uso distinto de tracción como en la de uso de tracción, se ha conseguido la reducción de 18.856 ton/año de emisiones de CO<sub>2</sub> evitadas.



### Emisiones CO<sub>2</sub> evitadas (ton CO<sub>2</sub>)

	2016 (ton CO <sub>2</sub> )	2017 (ton CO <sub>2</sub> )
UT (uso tracción)	13.052	13.052
UdT (uso distinto de tracción)	5.322	5.804
TOTAL	18.374	18.856

### Emisiones CO<sub>2</sub> evitadas (ton CO<sub>2</sub>)



### 2.5.5. Recursos Humanos

La gestión de Recursos Humanos del ejercicio 2017 en ADIF-Alta Velocidad, ha estado marcada por los siguientes hitos:

- a) Adecuación de estructuras organizativas: En el mes de enero de 2017 se aprobó la nueva estructura básica de ADIF-Alta Velocidad, que fue desarrollada a través de una estructura organizativa posteriormente aprobada en marzo de 2017, y en la cual se definieron sus funciones y nuevo organigrama; realizando las adecuaciones necesarias de puestos para su adaptación a la nueva distribución de competencias.
- b) Actuaciones de desarrollo del I Convenio colectivo de ADIF / ADIF Alta Velocidad:



- Comisión Paritaria del Convenio. En la misma ha participado ADIF-Alta Velocidad, y se han alcanzado acuerdos en diferentes cuestiones, como la propuesta de aplicación del incremento salarial del año 2017. Se fijó también un cupo específico de jubilación parcial en la citada empresa, lo que posibilitó también que la misma se pudiera utilizar en ADIF-Alta Velocidad, de cuyo colectivo cumplían las condiciones para inscribirse en el Plan de Jubilación Parcial en diciembre 2017, un total de 17 personas; por lo que podrían participar en la misma, si así era su deseo. Por último, se acordó también en esta Comisión, la prórroga durante 2018 del Convenio Colectivo.
- Durante el 2017 se aprobó un Plan de Formación específico para el personal de ADIF-Alta Velocidad, con un alcance de 19.370 horas que supusieron una media de 94,5 horas de formación por trabajador al año. Durante el año se han mantenido reuniones con los representantes del Consejo Asesor de Formación, órgano consultivo previsto dentro de la normativa laboral, formado por representantes de la empresa y representantes sindicales de los trabajadores; y entre sus funciones se encuentran la supervisión y seguimiento del proceso de formación.

### c) Distribución de efectivos:

A continuación se incluyen diversos cuadros en los que se describe la distribución de los trabajadores a 31 de diciembre de 2017 por áreas de gestión, por grupos profesionales, por edades, y por su antigüedad en la empresa; además de su distribución geográfica por comunidades autónomas:

AREAS GESTIÓN	EFECTIVOS
Dirección Construcción A.V.	152
Telecomunicaciones	39
Energía y Eficiencia Energética	10
Corporación y Servicios Generales	4
TOTAL	205

GRUPOS PROFESIONALES	EFECTIVOS
Personal Operativo y MMII	25
Estructura de Apoyo	75
Estructura de Dirección	105
TOTAL	205



EDAD	%
Hasta 35 años	2,44 %
Entre 36 y 50 años	59,51%
Más de 50 años	38,05%

ANTIGÜEDAD	%
Entre 0 y 11 años	42,44%
Entre 12 y 19 años	31,22%
Entre 20 y 27 años	2,44%
Entre 28 y 35 años	11,22%
Más de 35 años	12,68%

COMUNIDADES AUTÓNOMAS	EFECTIVOS
ANDALUCÍA	16
CASTILLA LEÓN	11
CATALUÑA	8
EXTREMADURA	1
MADRID	160
PAÍS VASCO	4
COMUNIDAD VALENCIANA	4
EXTRANJERO	1
TOTAL	205

### 2.5.6. Seguridad en la Circulación

En el año 2017 se presentó el Informe Anual de Seguridad de ADIF-Alta Velocidad, en el cual se expuso el grado de cumplimiento de los objetivos de seguridad, de los indicadores comunes, y del resultado de los Planes de Seguridad, correspondientes al año 2016.

Dentro de las tareas de Vigilancia, y en base al convenio de encomienda entre ADIF y ADIF-Alta Velocidad, se elaboró el Plan Anual de Seguridad en la Circulación 2017, que fija el valor de los objetivos de seguridad para este periodo; sobre los cuales se fijan unos valores máximos para el número de accidentes y precursores de accidentes, cuyas cifras en 2017 referentes a la Red titularidad de ADIF-Alta Velocidad, son los siguientes:



CONCEPTO	VALOR REAL 2017	VALOR MÁXIMO OBJETIVO 2017
ACCIDENTES DE TREN	1	2
SUCESOS REFERENTE A OTRO TIPO DE ACCIDENTE	1	2
INCIDENTES PRECURSORES DE ACCIDENTES SUCEDIDOS	19	24

En cuanto a las labores de vigilancia de la seguridad, estas se desarrollaron mediante dos grupos de actividades encomendadas a ADIF:

- Vigilancia de primer nivel: Acciones de supervisión y control (escuchas, visitas y auditorías).
- o *Vigilancia de segundo nivel*: Inspecciones, de cada uno de los subsistemas que integran el sistema ferroviario.

Durante 2017, se realizaron las siguientes labores de vigilancia de la seguridad:

- Acciones de supervisión y control: 412 escuchas, 233 visitas de seguridad y 30 auditorías; con un grado de cumplimiento respecto de las actividades planificadas igual o superior al 100%.
- Vigilancia de segundo nivel: 616 inspecciones (frente a las 587 incluidas en la planificación anual), en las que se detectaron un total de 103 anomalías.
- Auditorías al Sistema de Gestión en la Seguridad: Durante los meses de abril
  y mayo de 2017, se realizó la tercera auditoría (correspondiente al año
  2016), en la que se identificaron un total de 13 no conformidades; siendo
  iniciadas las gestiones para su corrección por las diferentes áreas.
- Gestión de la seguridad: Se emitieron las correspondientes consignas de tipo C y P, en un total de 29; así como 46 anexos a consignas vigentes, 14 avisos reglamentarios, y 5 normas NAR.
- Durante el mes de julio de 2017, se aprobó la Directriz para la política y la gestión de la seguridad en la circulación ferroviaria en ADIF-Alta Velocidad; reforzando el compromiso interno para el cumplimiento del marco europeo, mediante el establecimiento de los criterios y estándares organizativos para la gestión de la seguridad en la circulación.



- En cuanto a la implantación de medidas de diseño seguro requeridas según el Reglamento de Ejecución (UE) n°1169/2010, éstas han sido implementadas en diferentes actividades mediante la modificación de los correspondientes documentos del sistema de gestión. De igual modo, se impartieron cursos sobre el Reglamento de Ejecución (UE) n°1169/2010 y el Reglamento (UE) n° 402/2013, con el fin de reforzar los conocimientos sobre los mismos, y su aplicación al diseño seguro.
- Emisión los correspondientes certificados de seguridad, referentes a las autorizaciones de puesta en servicio y modificación de líneas existentes: Estos documentos se acompañaron de una justificación del cierre de los riesgos de los distintos subsistemas y sus interfaces; y se generó 1 certificado correspondiente a la Puesta en Servicio de la Estación de Medina del Campo-Alta Velocidad (2ª Fase del Corredor Norte-Noroeste de Alta Velocidad, tramo: Olmedo - Zamora).
- Emisión de un total de 23 autorizaciones de cambio en el subsistema CMS, en las Líneas de Alta Velocidad, referentes a la gestión del riesgo frente a cambios según el Reglamento de Ejecución (UE) nº 402/2013.
- Implantación de la Administración Electrónica, mediante el uso del portafirmas digital para documentos reglamentarios vinculados a la seguridad en la circulación.
- Colaboración con el Ministerio de Fomento, en la elaboración del informe previo al otorgamiento de las Licencias a Empresas Ferroviarias, según los procedimientos vigentes de la entidad.

### 2.5.7. Calidad y Medio Ambiente

### Sistema de Gestión

Durante el año 2017 hemos seguido mejorando el Sistema de gestión de ADIF-Alta Velocidad, fortaleciendo los principios esenciales fijados en la misión, visión y valores establecidos en el plan estratégico.

Seguimos siendo referencia nacional e internacional en la obtención y mejora de certificados ISO, UNE y EFQM; y estamos presentes de forma activa en grupos de trabajo, como AENOR, AEC (Experiencia Clientes, Innovación, Medio Ambiente, Calidad), CEG, Grupo +500 de EFQM, etc.; y colaboramos con AEVAL para seguir impulsando y compartiendo las mejores prácticas en todos los ámbitos de la gestión empresarial pública y privada.



La realización de Jornadas de Intercambio de Experiencias con las mejores empresas referentes Nacionales e Internacionales, consolida nuestras Buenas Prácticas de Gestión y sirve de referencia e impulso a las empresas de nuestro país.

En 2017 se han superado las auditorías de AENOR, renovando la certificación del Sistema de Gestión según la Norma ISO 9001 de Calidad e ISO 14001 de Medio Ambiente; además del cumplimiento de las certificaciones OSHAS 18001, UNE 166002 de I+D+i e ISO 27001 de Sistemas de Información.

Se demuestra, un año más, la capacidad de toda la organización para seguir proporcionando, de forma coherente y eficaz, productos y servicios que satisfacen los requisitos de los clientes y Grupos de Interés.

En este escenario, ADIF-Alta Velocidad se convierte en fuerte impulsor la EFQM, con la revalidación en 2017 del Sello de Excelencia Europea 500+, conseguido en diciembre del año 2012 y renovado hasta el 2019; para seguir siendo el primer y único administrador ferroviario europeo en mantener este prestigioso reconocimiento y estar en el reducido grupo de 60 empresas españolas con tal distinción.

### Medio Ambiente

a) Consumo de Agua: Los principales consumos de agua en las actividades propias de ADIF-Alta Velocidad son las destinadas a usos sanitarios y a la limpieza de las instalaciones. Dicha agua procede, fundamentalmente, de las redes públicas de abastecimiento, si bien existe un pequeño consumo procedente de pozos.

> 2016 2017 93.600 m<sup>3</sup> 120.077 m<sup>3</sup>

b) Contaminación Acústica: La contaminación acústica es uno de los aspectos ambientales adversos generados como consecuencia de la actividad ferroviaria, siendo la principal fuente de emisión de ruido y vibraciones la circulación de los trenes de viajeros y mercancías.

Adicionalmente, la explotación de las infraestructuras e instalaciones gestionadas por ADIF-Alta Velocidad puede producir emisiones acústicas, principalmente en:

- Las estaciones de viajeros, como consecuencia de la megafonía, las maniobras para la composición de trenes, la climatización de los edificios, y la entrada y salida de vehículos de los aparcamientos.
- Las operaciones de mantenimiento de la infraestructura realizados por equipos mecanizados de vía.



• Las obras e intervenciones en el ámbito de la infraestructura ferroviaria.

ADIF- Alta Velocidad tiene implantado, en el marco de su Sistema de Gestión, un método para recibir, documentar y tramitar las quejas de carácter acústico, que son recepcionadas en relación con los impactos ambientales de sus actividades. En los dos últimos años, la evolución ha sido la siguiente:

	<u> 2016</u>	<u>2017</u>
Propias de ADIF AV	15	11
Comunes ADIF-ADIF AV	<u>18</u>	<u>15</u>
<u>TOTAL</u>	<u>33</u>	26

- c) Emisiones de Gases de Efecto Invernadero (GEI) (En el apartado 2.4.4-b) de este informe, se detalla información sobre las emisiones de CO<sub>2</sub> evitadas).
  - o En las actividades propias de ADIF-Alta Velocidad: ADIF-Alta Velocidad consume energía eléctrica y combustibles en sus instalaciones y vehículos, lo cual le permiten la explotación de estaciones de viajeros; así como el mantenimiento de la infraestructura ferroviaria que administra.

Como consecuencia de estos consumos se generan una serie de emisiones, tanto directas como indirectas, entre las que cabe destacar los gases con efecto invernadero.

En los dos últimos años, la evolución ha sido la siguiente:

	<u>2016</u>	2017
Toneladas de CO <sub>2</sub> equivalente emitidas	36.943,1	24.521,5

 Respecto a la tracción ferroviaria consumida en las infraestructuras gestionadas por ADIF-Alta Velocidad: El consumo eléctrico de RENFE Operadora referente a su tracción sobre las infraestructuras administradas por ADIF-Alta Velocidad, implica la emisión indirecta de gases de efecto invernadero, cuya evolución en los dos últimos años ha sido la siguiente:



	<u>2016</u>	<u>2017</u>
(*) Toneladas de CO <sub>2</sub> equivalente emitidas procedentes de la tracción eléctrica	243.388	251.995
Toneladas de CO <sub>2</sub> equivalente emitidas procedentes de la tracción diesel		
(*) Toneladas de CO <sub>2</sub> equivalente totales emitidas.	243.388	251.995

(\*) El incremento de toneladas de  $CO_2$  equivalente totales emitidas en 2017 respecto a 2016, se produce porque el porcentaje energías "limpias", menos contaminantes (hidráulica y eólica), utilizadas en la generación de electricidad, ha sido inferior en 2017 respecto al año anterior; lo que ha originado un ligero incremento de dichas toneladas de  $CO_2$  equivalente totales.

### d) Indicadores de Gestión Medioambiental

o En proyectos de infraestructura: El Ministerio de Fomento tiene delegada en el Presidente de ADIF-Alta Velocidad, la aprobación de los proyectos encomendados a esta entidad pública empresarial. Además, de acuerdo con el estatuto de ADIF-Alta Velocidad, esta entidad ostenta la supervisión de los proyectos que sean aprobados por ella, así como la certificación del cumplimiento de la Declaración o del Informe de Impacto Ambiental de los mismos, si es el caso.

ADIF-Alta Velocidad, 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 de los proyectos (I.A.), 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 Alta Velocidad.

En los últimos años, la evolución ha sido la siguiente:



	<u>2016</u>	<u>2017</u>
<ul> <li>Notas de Exención de trámite de Evaluación de Impacto Ambiental.</li> </ul>	14	3
<ul> <li>Informes de Adecuación Ambiental de los Anejos de I. A. de Proyectos.</li> </ul>	8	Э
<ul> <li>Informes de Adecuación a la Declaración de Impacto Ambiental de Proyectos.</li> </ul>	25	28
<ul> <li>Certificados de Cumplimiento de la Declaración de Impacto Ambiental de Proyectos.</li> </ul>	0	9
<ul> <li>Informes de Revisión Ambiental de Proyectos.</li> </ul>	150	162
TOTAL	197	205

En el seguimiento ambiental de obras de nuevas infraestructuras: ADIF-Alta Velocidad ha establecido un sistema estricto de seguimiento ambiental de las obras de construcción de las nuevas líneas de alta velocidad, cuyo fin es supervisar el Plan de Vigilancia Ambiental de los Proyectos Constructivos, de manera que se garantice su correcta aplicación en obra, facilitando así la consecución del objetivo de cumplimiento de las Declaraciones de Impacto Ambiental emitidas por el Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación y Medio Ambiente; así como el resto de legislación ambiental de aplicación, y previniendo las potenciales repercusiones ambientales de estas construcciones.

Este sistema, denominado Dirección Ambiental de Obra (DAO), dispone de un certificado AENOR de conformidad con la norma ISO: 14001 de Gestión Medioambiental desde 2010; convirtiéndose así en el primer Gestor de Infraestructuras Europeo en obtener dicha acreditación.

A continuación se describe la evolución, en los dos últimos años, de los principales parámetros de este sistema de gestión:



### > Relativos a proyectos modificados y complementarios de obra

	<u>2016</u>	<u>2017</u>
Notas de Exención de trámite de Evaluación de Impacto Ambiental.	2	0
Informes de Adecuación a la Declaración de Impacto Ambiental de Proyectos Modificados y Complementarios de Obra.	34	66
Informes de Revisión Ambiental de Proyectos Modificados y Complementarios de Obra.	44	77
TOTAL	<u>80</u>	<u>143</u>

### > Informes normativos de seguimiento ambiental de obras

	<u>2016</u>	<u>2017</u>
<ul> <li>Previo al inicio de obra.</li> </ul>	11	32
<ul> <li>Paralelo al Acta de Comprobación del replanteo.</li> </ul>	17	21
<ul> <li>Previo a la recepción de obra.</li> </ul>		23
<ul> <li>Periódicos.</li> </ul>	333	352
TOTAL	<u>371</u>	<u>428</u>

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: 14.001 de Gestión Ambiental, constituye uno de los puntos de la política de Medio Ambiente de ADIF-Alta Velocidad.

Desde la creación de ADIF-Alta Velocidad 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 aquelaño, ADIF-Alta Velocidad ha ido profundizando en el alcance de la certificación, incluyendo nuevas instalaciones.

En los dos últimos años, la evolución ha sido la siguiente:

	2017	2016
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.		44,20%



### 3. 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 2017 y 2016:

Importes en miles de euros	2017	2016
Flujos de efectivo generados por las actividades de explotación	(78.480)	(138.092)
Flujos de efectivo aplicados en las actividades de inversión	(1.216.275)	(882.986)
Flujos de efectivo generados por las actividades de financiación	1.031.877	298.395
Aumento/disminución neta del efectivo o equivalentes	(262.878)	(722.683)

El detalle de los recursos generados en las actividades de financiación se muestra en el siguiente cuadro:

Importes en miles de euros	2017	2016
Subvenciones, donaciones y emisión instrumentos de patrimonio	243.038	268.504
Incremento deudas con entidades de crédito	(71.007)	(20)
Disposiciones del ejercicio	600.000	340.200
Devoluciones del ejercicio	(671.007)	(340.220)
Incremento neto de otras deudas	859.846	29.911
Flujos generados en actividades de financiación	1.031.877	298.395

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 -385,74 millones de euros a 31 de diciembre de 2016, a -559,20 millones de euros a 31 de diciembre de 2017; lo que representa una variación neta negativa de 173,46 millones de euros. Esta situación se considera transitoria dado que las aportaciones patrimoniales previstas por la Entidad, las subvenciones y el límite de endeudamiento reflejados en los Presupuestos del Estado prorrogados para 2018 pueden mejorar e incluso revertir la citada situación.



Adicionalmente, la Entidad tiene suscritas y no dispuestas a 31 de diciembre de 2017 facilidades de crédito a corto plazo con instituciones financieras por un importe total de 480 millones de euros.

El endeudamiento, tanto con entidades de crédito como por emisión de obligaciones, recoge la deuda contraída por ADIF-Alta Velocidad, fundamentalmente con el Banco Europeo de Inversiones, para financiar las inversiones en inmovilizado material contempladas en el Plan de Actuación Plurianual (PAP) en ejercicios anteriores.

El 13 de noviembre de 2017 se registró en la Bolsa de Valores irlandesa la renovación del folleto informativo del Programa EMTN por importe nominal de 6.000 millones de euros, siendo pasaportado a la CNMV en esa misma fecha.

La conjunción de la evolución de tipos de interés, la política de renegociación de la deuda 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 1,91% anual, a 31 de diciembre de 2017, para una vida media de 11,09 años (2,24% anual, a 31 de diciembre de 2016, para una vida media de 12,05 años).

A la fecha de cierre del ejercicio 2017, el límite de las líneas de crédito que ADIF-Alta Velocidad tenía concedidas por entidades financieras, ascendía a un importe total de 480.000 miles de euros. A 31 de diciembre de 2017, tales líneas de crédito no estaban dispuestas. El vencimiento de las pólizas de crédito es a corto plazo, con renovación tácita anual para ciertas pólizas, con un límite establecido de renovaciones.

### Medios de Financiación a Proyectos:

El 26 de junio se produjo el desembolso de 80.000 miles de euros correspondientes a la segunda disposición del préstamo suscrito con el Banco Europeo de Inversiones (BEI) para el proyecto "ERTMS & SAFETY INFRASTRUCTURE".

El 28 de junio se realizó la cuarta emisión de obligaciones de ADIF-Alta velocidad, primera bajo el formato "bono verde", por importe de 600.000 miles de euros, con fecha de desembolso 5 de julio (existe información ampliada sobre este tipo de emisión de obligaciones en el apartado 2.3 de este informe).

El 16 de octubre se produjo el desembolso de 300.000 miles de euros, correspondientes a la segunda disposición del préstamo suscrito con el Banco Europeo de Inversiones (BEI), para el proyecto "MEDITERRANEAN RAILWAY CORRIDOR".

El 28 de diciembre se produjo el desembolso de 105.000 miles de euros, correspondientes a la primera disposición del préstamo suscrito con el Banco Europeo de Inversiones (BEI), para el proyecto "AVE 'Y' VASCA EXTENSIÓN TRAMO A".



#### 4. RIESGOS E INCERTIDUMBRES

ADIF- Alta Velocidad está expuesta a diversos riesgos tanto de naturaleza financiera como de naturaleza operacional como consecuencia, de un lado, de su propia actividad y, de otro, de la deuda tomada para financiarla.

#### 4.1. SISTEMA INTEGRAL DE GESTIÓN DE RIESGOS

Desde 2016, ADIF-Alta Velocidad cuenta con un Sistema Integral de Gestión de Riesgos que, alineado con las mejores prácticas, facilita dar respuesta de modo sistemático y ordenado a un universo de riesgos con la complejidad y dispersión propia de una organización de sus características. Como resultante, la entidad dispone de un mapa de riesgos que representa los principales riesgos identificados por las diversas áreas de actividad, y su valoración en términos de impacto y probabilidad. En esta línea, durante 2017, los riesgos identificados han sido objeto de tratamiento, monitorización y seguimiento en virtud de los indicadores y actividades de control definidos al efecto.

Desde la perspectiva metodológica, la relevancia de la Gestión de Riesgos en la entidad se ha visto respaldada, en este ejercicio, a través de la aprobación por parte del Consejo de Administración de la Política de Gestión Integral de Riesgos, dónde se establecen los siguientes principios:

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

A fin de favorecer la escalabilidad y operatividad del Modelo, se ha considerado la necesidad de ampliar los criterios de clasificación de riesgos (taxonomía). Asimismo, sin perjuicio de la consideración como estratégicos de aquellos riesgos que, independientemente de su naturaleza, puedan impedir o afectar significativamente a la consecución de uno o varios objetivos estratégicos, los riesgos de ADIF-Alta Velocidad se corresponderán con las siguientes categorías:

• Operacionales y tecnológicos: aquellos que afecten a la correcta ejecución y/o funcionamiento de los activos y sistemas gestionados por ADIF-Alta Velocidad, a la eficacia de sus procesos o la seguridad de sus personas, activos o servicios.



- Regulatorios y de Cumplimiento: los relacionados con la aplicación de la regulación específica del sector ferroviario y de otras regulaciones de aplicación, así como los relativos al cumplimiento de leyes y normas aplicables.
- <u>Diversificación de negocio</u>: aquellos que afecten a la consecución de los objetivos de negocio que no constituyen la actividad principal.
- <u>Financieros y contraparte</u>: corresponde a los riesgos financieros, de mercado, y los referidos al incumplimiento de sus obligaciones contractuales (en el apartado 4.2 de este informe, se realiza un análisis pormenorizado respecto a los riesgos financieros).
- <u>De información</u>: aquellos que afecten a la fiabilidad de la información suministrada (interna y externa).
- Reputacional: aquellos que afecten a la imagen de la entidad.

A cierre del ejercicio, ADIF-Alta Velocidad se encuentra inmerso en el proceso de despliegue de su Nueva Orientación Estratégica. Dicho despliegue conlleva, entre otras cuestiones, la necesaria vinculación de los riesgos a objetivos estratégicos y de negocio, garantizando así la mejora en la toma de decisiones. Esta tendencia supone que el proceso de revisión de riesgos del presente ejercicio, contemple este nuevo alcance con la definición de un nuevo mapa de riesgos claramente vinculado a la estrategia.

#### 4.2. RIESGOS FINANCIEROS

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

- a) Riesgo de crédito: Surge básicamente como consecuencia de los créditos por operaciones comerciales y no comerciales, las inversiones financieras temporales y los activos líquidos equivalentes.
  - La Entidad evalúa la calidad crediticia de sus deudores comerciales, tomando en consideración para determinar los límites individuales de crédito, su posición financiera, experiencia histórica y otros factores de naturaleza económica.
  - Respecto a las inversiones financieras temporales y los activos líquidos equivalentes, la Entidad realiza sus operaciones mediante instrumentos que garantizan la recuperación de la totalidad del capital invertido y evalúa la calidad crediticia de las entidades financieras, considerando la calificación crediticia otorgada por entidades calificadoras, en función del plazo de la inversión, y determinando los límites de crédito individuales en función de distintos factores (volumen total de activos, rentabilidad, etc.)
- b) *Riesgo de tipos de interés*: Se manifiesta en la variación de los costes financieros de la deuda con entidades de crédito.
  - Los recursos ajenos obtenidos mediante la emisión de obligaciones, se han contratado a tipo de interés fijo. La deuda viva de la Entidad, a 31 de diciembre de 2017, se contrató con diversos regímenes de tipo de interés. El 80,35% está a tipo fijo hasta su vencimiento y el 8,19% está a tipo fijo revisable.



- c) Riesgo de liquidez: El riesgo de liquidez surge por la posibilidad de desajustes entre las necesidades de fondos y las fuentes de los mismos.
  - ADIF- Alta Velocidad realiza una gestión prudente de este riesgo que implica la disponibilidad de financiación por un importe suficiente a través de facilidades de crédito de entidades financieras.
  - La Dirección de ADIF- Alta Velocidad realiza un seguimiento de las previsiones de liquidez en función de los flujos de efectivo esperados.
- d) Riesgo de valoración: ADIF- Alta Velocidad realiza estimaciones basadas en la experiencia histórica y en otros factores que considera razonables de acuerdo con las circunstancias actuales y que constituyen la base para establecer el valor de los activos y pasivos cuya cuantificación no es fácilmente determinable mediante otras fuentes. Aunque revisa sus estimaciones de forma continua, dada la incertidumbre inherente a las mismas, existe un riesgo importante de que pudieran surgir ajustes significativos en el futuro sobre los valores de los activos y pasivos afectados, de producirse un cambio significativo en las hipótesis, hechos y circunstancias en las que se basan.

### 4.3. SISTEMA DE CONTROL INTERNO DE LA INFORMACIÓN FINANCIERA

En Septiembre de 2016 se puso en marcha en Adif Alta Velocidad el Sistema de Control Interno de la Información Financiera (SCIIF), definido como una parte del control interno y que se configura como el conjunto de procesos que el Consejo de Administración, el Comité de Auditoría, la Alta Dirección y el personal involucrado de la entidad llevan a cabo para proporcionar seguridad razonable respecto a la fiabilidad de la información financiera.

En octubre de 2017 se aprobó la Política del SCIIF que establece la metodología, competencias y principios que sientan las bases del Sistema. Asimismo, en noviembre de 2017 se aprobó el Procedimiento del SCIIF que desarrolla dicha Política, en concreto, desarrolla las funciones atribuidas a los diferentes responsables y detalla la metodología, dentro de cada una de las fases en las que se divide el ciclo anual del SCIIF.

### 5. PREVISIÓN DE LA EVOLUCIÓN DE LA ENTIDAD

La tasa de crecimiento del PIB en 2017 se ha incrementado un 3,1% respecto a 2016, según estimaciones del Banco de España; siendo el aumento previsto del 2,8%, según estimaciones de FUNCAS (Fundación de las Cajas de Ahorro).

De acuerdo con las estimaciones realizadas por ambos organismos, la tendencia para los ejercicios 2018 y 2019 sigue siendo de crecimiento; aunque en valores porcentuales ligeramente inferiores a los de 2017.



Los pilares de la recuperación económica se mantendrán en 2018, destacando entre otros, los siguientes aspectos previstos respecto a la evolución de la economía en España:

- Las perspectivas de medio plazo para la economía española siguen siendo favorables, donde se prevé que la política fiscal mantenga una orientación neutral y que el impacto adicional de la política monetaria sobre las condiciones de financiación de los distintos agentes, que han alcanzado un elevado grado de holgura, sea moderado.
- Dentro del conjunto de la demanda nacional, se espera que el consumo privado continúe experimentando un crecimiento sostenido, aunque a un ritmo más moderado que el observado en los últimos años.
- La inversión empresarial conservará un considerable dinamismo, en consonancia con el aumento de la utilización de la capacidad productiva, las perspectivas de continuación del actual período expansivo, el mantenimiento de condiciones de financiación muy favorables, y el saneamiento de los balances empresariales.
- Las exportaciones mostrarán una notable pujanza en el corto plazo, en línea con la fortaleza esperada de los mercados exteriores.
- El volumen de creación de empleo por unidad de avance del PIB continuará siendo muy alto, ayudado por la evolución contenida de los costes laborales unitarios.

Todo ello nos permite ser moderadamente optimistas respecto a la mejora de nuestros resultados económicos y a la consecución de los objetivos marcados, cumpliendo con las expectativas de los grupos de interés a través de una gestión transparente y eficiente de los recursos económicos que nos confían los ciudadanos de forma que aporten riqueza y bienestar a la sociedad:

- Por medio del control del gasto y transparencia financiera.
- Estableciendo y fortaleciendo un modelo de gestión basado en la ética, la equidad y la responsabilidad ante los colectivos con los que se relaciona y para los que trabaja.
- Generando valor añadido para los ciudadanos en entornos donde ADIF-Alta Velocidad desarrolla la actividad.
- Dando respuesta a las personas que hacen uso de nuestras instalaciones y canales de comunicación, mejorando la integración del ferrocarril.
- Conservando el patrimonio histórico ferroviario y el patrimonio arqueológico descubierto en los trabajos de construcción.
- Manteniendo un elevado nivel de calidad de servicio.
- Siendo el motor referente de la inversión en España y del desarrollo de la I+D+i en el sector ferroviario.



No obstante lo anterior, no debemos olvidar factores que son críticos para el adecuado desarrollo de la actividad de ADIF-Alta Velocidad:

- o Insuficiente nivel de utilización de la infraestructura.
- o Moderado crecimiento del PIB.
- o Grupos de interés con alto poder mediático que pueden condicionar decisiones de inversión.
- o Inversiones en proyectos de integración en ciudades de difícil ejecución económica.
- o Importante crecimiento de los gastos financieros y de las amortizaciones.

### 6. OTRA INFORMACIÓN RELEVANTE

A continuación detallamos otra información que consideramos relevante y complementaria a la suministrada en la Cuentas Anuales adjuntas.

### 6.1. INVERSIONES REALIZADAS DURANTE EL EJERCICIO

Durante el ejercicio 2017 se han ejecutado las inversiones que se recogen en los cuadros adjuntos, detalladas por naturaleza y por líneas:

NATURALEZA	IMPORTE MILES € (IVA incluido)	
ELECTRIFICACIÓN TELECOMUNICACIONES	Y	69.276
PLATAFORMA		867.223
SEÑALIZACIÓN E INSTALACIONES SEGURIDAD	DE	95.286
EQUIPAMIENTO Y RESTO ACTUACIONES	DE	164.801
VÍA		119.095
ESTACIONES Y TERMINALES MERCANCÍAS	DE	30.459
TOTAL		1.346.140



LÍNEAS	IMPORTE MILES € (IVA incluido)
VANDELLÓS-VALENCIA	12.546
L.A.V. LEVANTE	108.280
L.A.V. ALMERIA-MURCIA	11.968
L.A.V. BOBADILLA-GRANADA	87.691
VANDELLOS-TARRAGONA	53.327
L.A.V. ASTURIAS (VARIANTE DE PAJARES)	89.652
L.A.V. VENTA DE BAÑOS-PALENCIA-LEÓN- ASTURIAS	30.445
L.A.V. VALLADOLID-BURGOS-VITORIA	67.096
L.A.V. VITORIA-BILBAO-SAN SEBASTIÁN	65.916
L.A.V. MADRID-EXTREMADURA	109.332
L.A.V. GALICIA (OLMEDO-LUBIÁN-ORENSE)	327.159
L.A.V. ZARAGOZA-PAMPLONA (CASTEJÓN-PAMPLONA)	481
CONEXIÓN U.I.C CHAMARTÍN-ATOCHA- TORREJÓN	46.846
EJE ATLÁNTICO (CORUÑA-VIGO)	64.231
IMPUTABLE AL CONJUNTO DE LA RED	25.392
INVERSIÓN EN LINEAS EN EXPLOTACION	233.149
ESTACIONES Y OTROS ACTIVOS	12.630
TOTAL	1.346.140

### 6.2. INFORMACIÓN SOBRE LA CONTRATACIÓN REALIZADA

A continuación se incluye información detallada de la actividad de Contratación durante el ejercicio 2017:

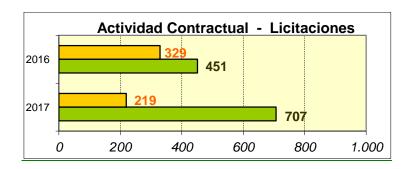
CUADRO RESUMEN DE LICITACIONES					
Dirección	N° Encargos medios Propios	Importe Encargos (Miles de € sin IVA)	Nº Licitaciones	Importes (Miles de € sin IVA)	
Dir. de Construcción	133	68.464	186	694.160	
Dir. de Enegía y Red de Fibra	5	1.480	18	9.161	
Dir. de Actuaciones Técnicas			4	2.752	
Resto			11	731	
TOTALES	138	69.944	219	706.804	



CUADRO RESUMEN DE ADJUDICACIONES				
Dirección	N° Encargos medios Propios	Importe Encargos (Miles de € sin IVA)	N° Adjudicaciones	Importes (Miles de € sin IVA)
Dir. de Construcción	135	68.568	181	140.046
Dir. de Enegía y Red de Fibra	5	1.480	18	6.367
Dir. de Actuaciones Técnicas			2	628
Resto			11	577
TOTALES	140	70.048	212	147.618

CUADRO RESUMEN DE LICIT	ACIONES POR I	PROCEDIMIENTO	)
Procedimiento / Criterio	N° Expedientes	Importes (Miles de € sin IVA)	% Imp
Abierto	95	650.095	83,7%
<ul> <li>Oferta más ventajosa (varios criterios)</li> </ul>	58	566.972	73,0%
• Precio (un criterio)	37	83.123	10,7%
Restringido			
Oferta más ventajosa (varios criterios)			
• Precio (un criterio)			
Negociado			
Con Publicidad			
Sin Publicidad	60	55.365	7,1%
- Complementarios	11	39.336	5,1%
- Vinculación Tecnológica	35	12.976	1,7%
- Otras Causas	14	3.053	0,4%
Contratos Menores	62	1.051	0,1%
Pedido a Acuerdo Marco	2	294	0,04%
TOTAL LICITACIONES	219	706.805	
Encargos a medios propios de la AGE	138	69.943	9,0%
TOTALES	357	776.748	100,00%





### 6.3. ASPECTOS SOCIALES

Nombre	Posible Propósito	Datos 2017	Datos 2016		
(1) Tasa de retención de Directivos	Mide el grado de retención y atracción del personal directivo. Útil para lograr dirección estratégica de la Entidad.	0,47	0,47		
(1) Tasa de retención de plantilla	Mide la tasa de rotación de la plantilla, con independencia del rol del empleado.	2,84	2,09		
Índice de Integración	Porcentaje de la plantilla con discapacidad.	0,49%	0,49%		
Complemento de Ayuda Social	Importe de la ayuda social (para gastos médicos) por empleado.	1.226,00 €	1.800,00 €		
Horas de formación por empleado	Actualización de conocimientos de la plantilla y asimilación de las nuevas tecnologías, que mide la capacidad de adaptación al cambio del empleado.	86,83	75,03		
Índice de quejas y reclamaciones de los usuarios	Resumen estadístico de las quejas y reclamaciones atendidas por el departamento de Servicio y Atención al Cliente durante un ejercicio, en				
(3) (datos disponibles únicos y conjuntos para las estaciones de ADIF y ADIF- Alta Velocidad)	atención a la tipología en la que la entidad clasifique las quejas y reclamaciones que gestiona.	4.353	7.318		
(2) Índice de absentismo.	Porcentaje de jornadas de trabajo perdidas por enfermedad común leve.	2,89	1,56		
Jornadas perdidas por accidente laboral o enfermedades profesionales	Número total de jornadas perdidas.	11	0		
Índice en medicina preventiva	% de empleados participante en medicina preventiva	19,72%	25%		
Índice sobre accidentalidad laboral	Índice de incidencia (Nº accidentes x 1000) / № Trabajadores Medios.	14,08	0		
Leyenda cuadro:					
Fórmula: ((Altas +Bajas)*100/2)/Trabajadores medios y sin tener en cuenta el personal afecto a la actividad de venta de billetes que fue transferido en 2017 al Grupo RENFE.					
(2)	Medido como porcentaje de ausencias sobre jornadas teóricas a trabajar.				
(3)	(3) Desglose reclamaciones en 2016.				



### 6.4. TRANSFORMACIÓN DIGITAL

Se ha seguido trabajando y desarrollando proyectos alineados con el cumplimiento del Plan de Transformación Digital de la Administración General del Estado, destacando como principales hitos del 2017, la implantación de la plataforma de Facturación Electrónica para toda la organización; así como la implantación de la firma digital, la cual permite cumplir con uno de los procedimientos planificados, consistente en poder firmar digitalmente todos los documentos oficiales.