



TRIBUNAL DE CUENTAS

INFORME DE FISCALIZACIÓN DE LA FINANCIACIÓN DE LAS INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS EN EL PERIODO 2011-2013.



TRIBUNAL DE CUENTAS

EL PLENO DEL TRIBUNAL DE CUENTAS, en el ejercicio de su función fiscalizadora establecida en los artículos 2.a), 9 y 21.3.a) de la Ley Orgánica 2/1982, de 12 de mayo, y a tenor de lo previsto en los artículos 12 y 14 de la misma disposición y concordantes de la Ley 7/1988, de 5 de abril de Funcionamiento del Tribunal de Cuentas, ha aprobado en su sesión de 30 de abril de 2015, el **“Informe de Fiscalización de la financiación de las infraestructuras ferroviarias en el periodo 2011-2013”**, y ha acordado su elevación a las Cortes Generales, según lo prevenido en el artículo 28.4 de la Ley de Funcionamiento.



ÍNDICE

I.- INTRODUCCIÓN	1
I.1.- INICIATIVA DEL PROCEDIMIENTO	1
I.2.- OBJETO Y ALCANCE DE LA FISCALIZACIÓN	1
I.3.- ANTECEDENTES Y MARCO JURÍDICO	2
I.4.- TRÁMITE DE ALEGACIONES	4
II.- RESULTADOS DE LA FISCALIZACIÓN	5
II.1.- INTRODUCCIÓN	5
II.2.- EVOLUCIÓN DE LA SITUACIÓN FINANCIERA Y DE TESORERÍA	7
II.3.- FUENTES DE FINANCIACIÓN DE LAS INFRAESTRUCTURAS	9
II.3.1.- Aportaciones patrimoniales.....	12
II.3.2.- Subvenciones de capital	12
II.3.3.- Endeudamiento	15
II.3.4.- Recursos generados por las operaciones.....	21
II.4.- PLANIFICACIÓN DE LAS INVERSIONES EN INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS 33	
II.5.- ANÁLISIS DEL INMOVILIZADO DE LAS INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS	36
II.6.- ANÁLISIS DE LA AMORTIZACIÓN DE LAS INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS .	42
II.7.- GESTIÓN DE LA INFRAESTRUCTURA FERROVIARIA TITULARIDAD DEL ESTADO .	45
II.7.1.- Construcción de las infraestructuras ferroviarias titularidad del Estado	45
II.7.2.- Administración de la red de titularidad del Estado.....	48
III.- CONCLUSIONES	50
IV.- RECOMENDACIONES	57

ANEXOS



SIGLAS Y ACRÓNIMOS

ADIF	Administrador de Infraestructuras Ferroviarias
ADIF-AV	Administrador de Infraestructuras Ferroviarias de Alta Velocidad
AGE	Administración General del Estado
BEI	Banco Europeo de Inversiones
BOE	Boletín Oficial del Estado
ERE	Expediente de Regulación de Empleo
FEDER	Fondo Europeo de Desarrollo Regional
FEVE	Ferrocarriles Españoles de Vía Estrecha
GIF	Gestor de Infraestructuras Ferroviarias
ICAC	Instituto de Contabilidad y Auditoría de Cuentas
IVA	Impuesto sobre el Valor Añadido
LGP	Ley General Presupuestaria
LSF	Ley del Sector Ferroviario
PAP	Programa de Actuación Plurianual
PGC	Plan General de Contabilidad, aprobado por Real Decreto 1514/2007, de 16 de noviembre
PGE	Presupuestos Generales del Estado
RAM	Red de Ancho Métrico
RENFE	Red Nacional de Ferrocarriles Españoles
RFIG	Red Ferroviaria de Interés General
RTE	Red de Titularidad del Estado
SEC	Sistema Europeo de Cuentas Nacionales y Regionales
SEITSA	Sociedad Estatal de Infraestructuras del Transporte Terrestre, S.A.



INFORME DE FISCALIZACIÓN DE LA FINANCIACIÓN DE LAS INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS EN EL PERIODO 2011-2013.

I.- INTRODUCCIÓN

I.1.- INICIATIVA DEL PROCEDIMIENTO

La “Fiscalización de la financiación de las infraestructuras ferroviarias en el periodo 2011-2013” se ha llevado a cabo a iniciativa del Tribunal de Cuentas y está incluida entre las actuaciones previstas en el Programa Anual de Fiscalizaciones para el año 2014, aprobado por el Pleno en su sesión de 23 de diciembre de 2013; posteriormente, el 24 de abril de 2014, se aprobaron las directrices técnicas conforme a las cuales se ha desarrollado la presente fiscalización.

I.2.- OBJETO Y ALCANCE DE LA FISCALIZACIÓN

La fiscalización ha tenido como objetivo general el análisis de la financiación de las infraestructuras ferroviarias en el periodo 2011-2013, en particular la adecuación de la planificación de estas inversiones a las capacidades de financiación de que ha dispuesto la Entidad en cada momento, configurándose esencialmente como una fiscalización integral. Sus objetivos específicos han sido los siguientes:

- a) La comprobación del cumplimiento de la normativa legal y estatutaria aplicable a la planificación y a la financiación de la actividad inversora en las infraestructuras ferroviarias desarrollada por el Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (ADIF).
- b) La comprobación de que el registro de las operaciones fiscalizadas se adecue a los requisitos, principios, criterios y normas contables vigentes aplicables, al objeto de emitir una opinión sobre la fiabilidad de la información que suministran los estados financieros respecto de esas operaciones.
- c) El análisis del cumplimiento de los planes y de la programación de la ejecución y financiación de las inversiones en infraestructura ferroviaria; dentro de este objetivo se incluye el seguimiento de la recomendación formulada en el Informe de “Fiscalización de la financiación de las inversiones en infraestructuras ferroviarias realizadas por la Entidad Pública Empresarial Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (ADIF) y por la Sociedad Estatal de Infraestructuras del Transporte Terrestre, S.A. (SEITTSA) desde el 1 de enero de 2005 hasta el 31 de diciembre de 2008”, aprobado por el Pleno el 30 de septiembre de 2010, en la parte que se refiere a ADIF. En este Informe se recomendaba que las previsiones presupuestarias relativas a las inversiones en infraestructuras ferroviarias realizadas por ADIF y SEITTSA se ajustasen mejor a las verdaderas capacidades de ejecución y financiación que tengan en cada momento estas Entidades”.
- d) La verificación de en qué medida los actuales cánones ferroviarios garantizan el principio de sostenibilidad económica de ADIF.

La fiscalización se ha referido a los ejercicios 2011, 2012 y 2013, extendiéndose, no obstante, a actuaciones u operaciones realizadas en ejercicios anteriores o posteriores a este periodo cuando



TRIBUNAL DE CUENTAS

se ha considerado preciso para el cumplimiento de los objetivos propuestos. Su ámbito subjetivo se ha circunscrito a la entidad pública empresarial ADIF y, en su caso, a la nueva entidad pública empresarial Administrador de Infraestructuras Ferroviarias de Alta Velocidad (ADIF-AV) creada en el ejercicio 2013 por escisión de la rama de alta velocidad de ADIF. En su realización se han seguido las Normas de Fiscalización del Tribunal de Cuentas, aprobadas por el Pleno el 23 de diciembre de 2013.

En el desarrollo de las actuaciones fiscalizadoras no se han producido limitaciones al alcance que hayan impedido cumplir los objetivos previstos, habiendo prestado la Entidad una adecuada colaboración en el desarrollo de los trabajos de esta fiscalización. A la fecha de elaboración de este Informe, ADIF y ADIF-AV habían rendido a este Tribunal sus cuentas anuales en su debido plazo.

En el curso de los trabajos realizados no han surgido cuestiones relacionadas con las previsiones contenidas en la Ley Orgánica 3/2007, para la igualdad efectiva de mujeres y hombres.

I.3.- ANTECEDENTES Y MARCO JURÍDICO

Con el objetivo de dinamizar el sector ferroviario europeo para transformarlo en un modo de transporte competitivo y, al mismo tiempo, proceder a la apertura del transporte internacional de mercancías realizado por las empresas ferroviarias establecidas en cualquier estado miembro de la Unión Europea, se aprobó el 26 de febrero de 2001, un primer paquete de medidas, integrado por las Directivas 2001/12/CE, 2001/13/CE y 2001/14/CE del Parlamento Europeo y del Consejo. Estas Directivas obligaban a los estados miembros a poner en marcha una serie de medidas, entre ellas, la separación entre los servicios de transporte y de gestión de la red, la apertura del mercado al transporte de mercancías, el procedimiento de concesión de licencias a las empresas ferroviarias y las normas generales a adoptar sobre la adjudicación de la capacidad de la infraestructura, la aplicación de los cánones por su utilización y la certificación de seguridad. Estas Directivas se incorporaron al ordenamiento jurídico español a través de la Ley 39/2003, de 17 de noviembre, del Sector Ferroviario (LSF). Esta Ley reguló el modo en que debería de llevarse a cabo la administración de las infraestructuras ferroviarias, encomendando esta función a la entidad pública empresarial Red Nacional de Ferrocarriles Españoles (RENFE) que pasó a denominarse ADIF e integrando, además, a la también entidad pública empresarial Gestor de Infraestructuras Ferroviarias (GIF), que había sido creada por la Ley 13/1996, de 30 de diciembre, de Medidas Fiscales, Administrativas y de Orden Social y cuyo objeto era la construcción y administración de las infraestructuras ferroviarias que determinara el Gobierno.

Según la definición dada por la LSF, las infraestructuras ferroviarias, ámbito objetivo de la presente fiscalización, comprenden la totalidad de los elementos que forman parte de las vías principales y las de servicio, con excepción de las vías situadas dentro de los talleres de reparación de material rodante y de los depósitos o garajes de máquinas de tracción. Entre dichos elementos se encuentran los terrenos, las estaciones, las terminales de carga, las obras civiles, los pasos a nivel, las instalaciones vinculadas a la seguridad, a las telecomunicaciones, a la electrificación, a la señalización de las líneas, al alumbrado y a la transformación y el transporte de la energía eléctrica, sus edificios anexos y cualesquiera otros que reglamentariamente se determinen.



TRIBUNAL DE CUENTAS

De acuerdo con lo establecido en el Reglamento del Sector Ferroviario (Real Decreto 2387/2004, de 30 de diciembre), las líneas ferroviarias pueden ser convencionales o de alta velocidad. Para su adscripción a una u otra categoría se atiende a la definición que de las mismas contiene la Directiva 1996/48/CE, del Parlamento Europeo y del Consejo, relativa a la interoperabilidad del sistema ferroviario transeuropeo. Así, las líneas de alta velocidad son aquellas líneas especialmente construidas para alta velocidad, equipadas para velocidades, por lo general, iguales o superiores a 250 km/h; las líneas especialmente acondicionadas para alta velocidad equipadas para velocidades del orden de los 200 Km/h; y, por último, las líneas especialmente acondicionadas para la alta velocidad, de carácter específico debido a dificultades topográficas, de relieve o de entorno urbano, cuya velocidad deberá ajustarse caso por caso. En la categoría de líneas convencionales se agrupan aquellas líneas que, estando integradas en la Red Ferroviaria de Interés General (RFIG), no reúnen las características anteriores.

El Título II de la LSF, al establecer un nuevo régimen de administración de la infraestructura ferroviaria, otorga un papel primordial a ADIF, encomendándole la construcción, de acuerdo con lo que determine el Ministerio de Fomento, de infraestructuras ferroviarias con cargo a sus propios recursos o mediante recursos ajenos y la administración de las infraestructuras de su titularidad y de aquellas otras cuya administración se le atribuya mediante un convenio.

ADIF 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, adscrita al Ministerio de Fomento a través de la Secretaría General de Infraestructuras. Tiene su propio patrimonio, distinto del de la Administración General del Estado (AGE) e integrado por el conjunto de bienes, derechos y obligaciones de su titularidad.

El régimen de contabilidad de ADIF es el previsto para las entidades públicas empresariales en la Ley 47/2003, de 26 de noviembre, General Presupuestaria (LGP), debiendo elaborar una contabilidad separada de las actividades de construcción de infraestructuras ferroviarias, de administración de éstas o de prestación de servicios adicionales, complementarios o auxiliares. Además, dentro de la contabilidad de la administración de las infraestructuras ha de separar la del mantenimiento de las infraestructuras de su titularidad de la del mantenimiento de las infraestructuras de titularidad estatal.

ADIF tiene como principales funciones, de acuerdo con lo previsto en la LSF y en su Estatuto, aprobado por Real Decreto 2395/2004, de 30 de diciembre, las siguientes:

- a) La construcción de infraestructuras ferroviarias con recursos propios, del Estado o de terceros, de acuerdo con el correspondiente convenio.
- b) La administración de las infraestructuras ferroviarias de su titularidad y de las que se le encomienden.
- c) La gestión, liquidación y recaudación de las tasas previstas en la LSF, incluido los cánones por utilización de infraestructuras ferroviarias.
- d) La prestación de los servicios adicionales, complementarios y auxiliares al servicio del transporte ferroviario.



TRIBUNAL DE CUENTAS

Con arreglo a lo dispuesto en el artículo 1 del Real Decreto-ley 15/2013, de 13 de diciembre, sobre la reestructuración de ADIF y otras medidas urgentes en el orden económico, se ha creado con fecha 31 de diciembre de 2013, la entidad pública empresarial ADIF-AV, mediante la escisión de la rama de actividad de construcción y administración de infraestructuras ferroviarias de alta velocidad de ADIF.

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. Goza de personalidad jurídica propia, plena capacidad de obrar para el cumplimiento de sus fines y patrimonio propio y se rige por lo establecido en el Real Decreto-ley 15/2013 y en la LSF; en defecto de estas normas, se le aplica el ordenamiento jurídico privado. Está sometida a la LGP y aplica un régimen de contabilidad separada de sus actividades, según sean de construcción de infraestructuras ferroviarias, de administración de éstas o de prestación de servicios adicionales, complementarios o auxiliares. ADIF-AV tiene, para el cumplimiento de sus fines, un patrimonio propio, distinto del de la AGE, integrado por el conjunto de bienes, derechos y obligaciones de los que es titular.

ADIF-AV, de acuerdo con lo establecido en el Real Decreto-ley 15/2013 y en el artículo 21 de la LSF, ha asumido las funciones asignadas a ADIF por la LSF en relación con aquellas infraestructuras cuya titularidad le ha sido atribuida. En desarrollo de este Real Decreto-ley, se publicó la Orden PRE/2443/2013, por la que se determinan los activos y pasivos que pasan a ser titularidad de ADIF-AV. El principio básico para la asignación ha consistido en atribuir a la nueva Entidad los activos vinculados a la administración y construcción de las infraestructuras ferroviarias de alta velocidad, asignándosele también los pasivos que financian a dichos activos.

Los anexos I y II de este Informe contienen respectivamente, el balance de situación y la cuenta de pérdidas y ganancias de ADIF de cada uno de los ejercicios del periodo fiscalizado y los de ADIF-AV del ejercicio 2013.

I.4.- TRÁMITE DE ALEGACIONES

Dando cumplimiento a lo establecido en el artículo 44 de la Ley 7/1988, de Funcionamiento del Tribunal de Cuentas, los resultados de la fiscalización fueron puestos de manifiesto al actual Presidente de las Entidades ADIF y ADIF-AV y a los que fueron Presidentes de ADIF durante el periodo fiscalizado.

Se han recibido las alegaciones del Presidente actual que se han incorporado a este Informe y contestaciones del que fuera Presidente desde el 23 de enero de 2012 hasta el 18 de enero de 2013, que se adhiere a las alegaciones formuladas, así como del que fuera Presidente hasta el 23 de enero de 2012, que no ha formulado alegaciones.

Las alegaciones remitidas han sido analizadas y valoradas, suprimiéndose o modificándose el texto cuando el contenido de aquellas se comparte. En aquellos casos en que las alegaciones constituyen meras explicaciones sobre los hechos expuestos en el Informe o cuando no se justifican documentalmente los criterios o afirmaciones mantenidas en ellas, no se ha alterado el texto del Informe.



II.- RESULTADOS DE LA FISCALIZACIÓN

II.1.- INTRODUCCIÓN

En el periodo fiscalizado, para la financiación de las inversiones en infraestructuras ferroviarias, ADIF contaba, principalmente, con las aportaciones patrimoniales y transferencias procedentes del Estado y, además, con los fondos procedentes del endeudamiento a largo plazo, con los fondos comunitarios y con los recursos generados por sus actividades, pudiendo efectuar todo tipo de operaciones de financiación ajena, de acuerdo con lo establecido en la LGP y con sujeción a los límites previstos en las leyes anuales de presupuestos.

Las inversiones de las infraestructuras ferroviarias de la red de titularidad de ADIF experimentaron en el periodo 2011-2013 un incremento de 8.347.548 miles de euros que se financiaron, principalmente, con el incremento del endeudamiento bancario de 5.329.606 miles, con las aportaciones del Estado -vía aportación patrimonial o transferencia- por 1.381.605 miles y con los cobros de fondos europeos por 2.151.469 miles. En ese periodo, los recursos generados por las operaciones, en lugar de constituir una fuente de financiación para ADIF supusieron una aplicación de fondos de 18.744 miles y ello a pesar de que los ingresos en concepto de cánones ferroviarios ascendieron a 1.228.441 miles.

En el período fiscalizado, los cánones ferroviarios estaban constituidos por el canon por utilización de las líneas ferroviarias y el canon por utilización de estaciones y otras instalaciones ferroviarias, con unos ingresos de 985.774 miles de euros y de 242.667 miles, respectivamente. Ambos cánones fueron establecidos por la LSF y su cuantía, devengo, liquidación y pago se regularon, inicialmente, mediante la Orden FOM/898/2005, aunque posteriormente la Orden FOM/2336/2012, de 31 de octubre, ha modificado su cuantía con la finalidad de mejorar la financiación de las infraestructuras ferroviarias y contribuir, de esta manera, a su sostenibilidad económica.

Además, ADIF viene realizando diversas inversiones de reposición y mejora en la Red de Titularidad del Estado (RTE) que le son encomendadas por el Ministerio de Fomento y financiados por el Estado. Los ingresos derivados de estas actividades ascendieron a 547.299 miles de euros en 2011 y a 267.383 miles en 2012, mientras que los gastos se elevaron a 526.533 miles y a 259.831 miles, respectivamente, completándose la financiación de estas inversiones cada año, con las transferencias abonadas por el Estado a ADIF para resarcirle de los gastos de administración y gestión de la red. La caída de la cifra anual de estas inversiones en el periodo fiscalizado se explica por la finalización de las obras del Contrato Programa 2007-2010 sin que posteriormente se haya firmado uno nuevo.

Durante el ejercicio 2013 la estructura del sector ferroviario ha experimentado importantes modificaciones. Por una parte, el Real Decreto-ley 22/2012, de 20 de julio, dispuso la extinción de la entidad pública empresarial Ferrocarriles Españoles de Vía Estrecha (FEVE) el 31 de diciembre de 2012 y su integración, con efectos 1 de enero de 2013, en las entidades públicas ADIF y RENFE-Operadora en función de que los bienes se hallasen adscritos a la infraestructura o a la prestación de servicios de transporte, respectivamente. Posteriormente, la Orden FOM/ 2818/2012 fijó los criterios de segregación de los activos y pasivos de FEVE entre las dos Entidades precitadas.



TRIBUNAL DE CUENTAS

Por otra parte, de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 34 del Real Decreto-ley 4/2013, de 22 de febrero, de medidas de apoyo al emprendedor y de estímulo al crecimiento y de la creación de empleo, con fecha 24 de febrero de 2013 ha de traspasarse a ADIF la RTE cuya administración, hasta ese momento, tenía encomendada con el fin de racionalizar el sector ferroviario mediante la unificación de la gestión de las infraestructuras ferroviarias.

Finalmente, con la entrada en vigor del Real Decreto-ley 15/2013, se ha llevado a cabo la reestructuración de ADIF con la finalidad de racionalizar el sector ferroviario de forma que se asegure el cumplimiento del objetivo de estabilidad presupuestaria y se ha creado, con fecha 31 de diciembre de 2013, ADIF-AV mediante la escisión de la rama de actividad de construcción y administración de infraestructuras ferroviarias de alta velocidad de la entidad pública empresarial ADIF.

La segregación mencionada se ha efectuado como consecuencia de las modificaciones introducidas por la entrada en vigor del SEC 2010 (Sistema Europeo de Cuentas Nacionales y Regionales), aprobado por el Reglamento UE 549/2013, de 21 de mayo, publicado en el Boletín Oficial del Estado (BOE) y en el Diario Oficial de la Unión Europea (DOVE) el 26 de junio de 2013 que entró en vigor a los veinte días de su publicación. De acuerdo con el nuevo SEC, ADIF había de aplicar los nuevos criterios de valoración en los conceptos de ingresos y gastos de explotación que se señalan a continuación:

- Dejar de incluir como ingresos comerciales los ingresos procedentes de la administración de la red convencional, ya que no se consideran ingresos a precio de mercado al no existir un proceso de licitación previa en condiciones de competencia.
- Incluir dentro de los costes de producción los costes financieros.

Con los nuevos criterios, ADIF dejaría de cumplir con “la regla del 50%”, para seguir figurando a efectos del SEC clasificada como unidad pública del sector de “Sociedades no financieras” ya que sus ingresos excluidos los de la administración de la red convencional no cubrirían, al menos, el 50% de los costes de producción que incluirían los costes financieros, sino que debería pasar a considerarse “Administración Pública” a efectos del SEC. Con la segregación de ADIF en las dos ramas de actividad-administración de la red convencional y administración de la red de alta velocidad-, solamente la administración de la red convencional se incluirá en el sector institucional de “Administración pública”. Respecto a la administración de la red de alta velocidad, la disposición adicional primera del Real Decreto-ley 15/2013 regula un procedimiento para garantizar que la ratio de cobertura de los costes de producción con ingresos por ventas, tal y como aparecen configurados en la normativa reguladora de la contabilidad nacional, permita su clasificación como unidad pública incluida dentro del sector “Sociedades no financieras”.

Pese a que ADIF-AV ha sido creada el 31 de diciembre de 2013, los efectos contables de la escisión se retrotrajeron contablemente al 1 de enero de 2013, según lo dispuesto en el artículo 1.9 del Real Decreto-ley 15/2013; ello al amparo del Real Decreto 1159/2010, por el que se aprueban las normas para la formulación de las cuentas anuales consolidadas, en el que se establece como fecha de efectos contables en las operaciones de escisión entre empresas del grupo la del inicio del ejercicio en que se aprueba la fusión. Al haberse aprobado la escisión al final del ejercicio, la aplicación de esta norma ha dificultado la elaboración de las cuentas anuales



del ejercicio 2013, al haberse tenido que llevar a cabo un procedimiento de segregación de los registros contables de todo el ejercicio 2013.

En los epígrafes siguientes se incluye un análisis sobre la evolución de la situación financiera de ADIF¹, entre 2011 y 2013 así como de las principales fuentes de financiación de que ha dispuesto en el mismo periodo.

II.2.- EVOLUCIÓN DE LA SITUACIÓN FINANCIERA Y DE TESORERÍA

En el anexo III de este Informe se muestra la evolución de la situación financiera de ADIF desde el 1 de enero de 2011 al 31 de diciembre de 2013. Como puede observarse en dicho anexo, el inmovilizado es el componente más importante del activo, representando a 1 de enero de 2011 el 92,7% del activo y a 31 de diciembre de 2013 el 98,6% para ADIF-AV y el 95,6% para ADIF, como consecuencia, principalmente, de la actividad propia de la Entidad de construcción de infraestructuras ferroviarias.

La composición del patrimonio neto y pasivo, que pone de manifiesto cómo se han financiado las inversiones registradas en el activo, muestra que estas se han financiado hasta 2013 principalmente con fondos propios, aunque ha disminuido su peso desde el 62,6% del inicio al 56,2% al final del periodo para ADIF-AV y al 64,8% para ADIF. Correlativamente a la disminución de los fondos propios se ha producido un aumento de la financiación ajena, en su mayor parte a largo plazo; habiendo pasado en el periodo fiscalizado el exigible a largo de representar el 30,9% del total patrimonio neto y pasivo al 36,5%.

Por lo que respecta a los índices de solvencia, liquidez y garantía de pago de la Entidad entre 2011-2013, se aprecia un empeoramiento generalizado de los mismos. En lo que respecta a la situación financiera a largo plazo, el coeficiente de autonomía financiera ha disminuido del 1,67 al inicio del periodo al 1,42, aunque los fondos propios constituían todavía la principal fuente de financiación, pero con una disminución de su importancia relativa desde el 62,6% al inicio del periodo al 58,6% existente al final. Además, al final del período el coeficiente de financiación era inferior a la unidad, lo que muestra que se ha financiado inmovilizado a largo plazo con recursos a corto.

En lo referente a la situación financiera a corto plazo, el ratio de solvencia, que mide la capacidad de la Entidad para hacer frente a sus obligaciones de pago a corto plazo con su activo corriente, muestra valores que oscilan entre el 1,13 al inicio del periodo y el 0,46 (ADIF 0,98 y ADIF-AV 0,28) al final. El mayor descenso en el valor de este ratio se produjo en el ejercicio 2012, en que se pasó de un 1,09 a un 0,58. El que este ratio en los años 2012 y 2013 haya sido inferior a la unidad, ha implicado que ADIF no dispusiese de liquidez suficiente para hacer frente a sus obligaciones a corto plazo. Fue en el ejercicio 2012 cuando se produjo un deterioro considerable de la situación de solvencia de la Entidad, así frente a un fondo de maniobra positivo de 180.894 miles de euros a 31 de diciembre de 2011 a final de 2012 este se tornó en negativo por 843.162 miles, como consecuencia, principalmente, de la situación de restricciones crediticias en el mercado financiero que no permitió a ADIF la obtención de la totalidad de la financiación a largo

¹ Aunque la fecha de creación de ADIF-AV fue el 31 de diciembre de 2013, sus efectos contables se retrotrajeron al 1 de enero de 2013. En este Informe, salvo mención expresa, las referencias a datos contables de ADIF para el ejercicios 2013 incluyen los de ADIF y los de ADIF-AV.



TRIBUNAL DE CUENTAS

plazo inicialmente prevista en los Presupuestos Generales del Estado (PGE) para dicho ejercicio. Esta situación se mantenía a la fecha de cierre del ejercicio 2013, ya que ADIF y ADIF-AV acumulaban un fondo de maniobra negativo de 1.475.740 miles.

También, cabe destacar la evolución decreciente que han experimentado las cifras de capital circulante financiero que, frente a un valor positivo a finales de 2011 de 277.727 miles de euros, ha pasado en 2013 a tener un valor negativo para las dos entidades de 1.364.574 miles. Este indicador, que muestra el exceso de activos líquidos existentes sobre las obligaciones financieras a corto plazo, al igual que el ratio de tesorería neta que relaciona el activo circulante financiero y el pasivo circulante financiero y cuyo valor ha variado entre un máximo de 1,64 y un mínimo de 0,19 veces el importe del pasivo circulante financiero, evidencian la existencia de un déficit importante de activos líquidos, tanto en términos absolutos como en porcentaje sobre el total del activo.

En relación con la cifra del ejercicio 2013, cabe matizar que la Entidad formalizó y dispuso, en el mes de octubre de 2013, de un préstamo sindicado con un grupo de bancos que la asesoraban en la salida al mercado de capitales, por un importe de 890.000 miles de euros y con un plazo de vencimiento de trece meses desde la fecha de formalización y amortizable mediante emisiones de valores de renta fija. Con fecha 20 de mayo de 2014 se llevó a cabo una primera emisión de valores de renta fija por importe de 1.000.000 miles de euros, habiendo sido amortizado anticipadamente el precitado préstamo el 11 de junio de 2014, lo que ha supuesto la conversión de una deuda que a 31 de diciembre de 2013 tenía la consideración de endeudamiento a corto plazo en una a largo plazo. Por tanto, si el importe anterior es considerado como pasivo a largo plazo, el coeficiente de solvencia hubiera sido de 0,68, inferior también a la unidad y la cifra de capital circulante, aunque seguiría siendo negativa en 474.574 miles de euros, sería sensiblemente superior al importe negativo de 1.364.574 miles. Por tanto, a pesar de que con la consideración del préstamo sindicado como endeudamiento a largo plazo a 31 de diciembre de 2013, la solvencia económica de la Entidad habría mejorado, seguiría sin alcanzar los niveles correspondientes a una Entidad saneada.

Asimismo, el resumen de la situación de la tesorería de la Entidad entre 2011 y 2013, cuyo detalle figura en el siguiente cuadro, pone de manifiesto la existencia de problemas de liquidez en el ejercicio 2012, en el que la tesorería obtenida por las actividades de explotación y de financiación no fue suficiente para hacer frente a los recursos aplicados en la actividad inversora. En el ejercicio 2013, en el caso de ADIF-AV, aunque las actividades de explotación supusieron una aplicación de fondos, el menor importe aplicado a las actividades de inversión junto con el crecimiento de generación de flujos de financiación, originaron un aumento de efectivo.



Cuadro nº1

(en miles de euros)

Evolución de los Flujos de Efectivo 2011-2013				
FLUJOS DE EFECTIVO	2011	2012	2013	
			ADIF- AV	ADIF
Actividades de Explotación	105.337	37.679	-671.821	32.595
Actividades de Inversión	-3.373.243	-2.974.269	-1.281.355	-308.524
Actividades de Financiación	3.809.061	2.319.842	2.183.837	368.044
Variación combinación negocios	-	-	-	-43.896
Aumento/Disminución de efectivo	541.155	-616.748	230.661	48.219

Estos problemas de tesorería dieron lugar a que el saldo de proveedores, que a 31 de diciembre excedía el plazo máximo legal de pago, haya evolucionado de los 49.243 miles de euros en 2011, a los 137.806 miles en 2012 y disminuido en 2013 a 32.954 miles (24.838 miles de ADIF y 8.116 miles de ADIF-AV). Sin embargo, el porcentaje de los proveedores a los que se les pagó fuera del plazo máximo legal en 2013 (72,82% para ADIF y 85% para ADIF-AV) fue superior al de 2012 (24,54%), como consecuencia de las restricciones crediticias existentes, también durante el 2013, hasta la firma del préstamo sindicado que permitió el pago de deudas.

II.3.- FUENTES DE FINANCIACIÓN DE LAS INFRAESTRUCTURAS

Entre 2011 y 2013, los principales recursos económicos de los que disponía ADIF para llevar a cabo su actividad, como ya se ha mencionado con anterioridad, eran las aportaciones patrimoniales del Estado, los fondos europeos, los fondos derivados de la gestión y explotación de su patrimonio y de la prestación de servicios a terceros y los recursos financieros procedentes de las operaciones de endeudamiento. Tras la creación en 2013 de ADIF-AV, esta Entidad cuenta con estos mismos recursos, y con posterioridad al periodo fiscalizado, en 2014, la otra Entidad ADIF ha pasado a financiar sus inversiones, principalmente, con subvenciones de capital de carácter no reintegrable entre las que destacan las procedentes de los fondos europeos y de la AGE. A partir de 2014 ADIF-AV ha diversificado sus fuentes de financiación ajena con la captación de recursos en el mercado de valores de renta fija.

En el cuadro siguiente se muestra el total de inversiones en infraestructuras ferroviarias efectuadas por ADIF en el periodo 2011-2013 y sus fuentes de financiación. En las cifras del ejercicio 2013 aparecen agregadas las de las dos Entidades resultantes de la segregación, ya que la gestión tanto de la actividad inversora como de la obtención de las fuentes financieras fue llevada a cabo durante ese ejercicio por ADIF, al ser la única Entidad existente hasta el 31 de diciembre de 2013, fecha de creación de ADIF-AV. Por otra parte, los importes consignados para las inversiones figuran sin el Impuesto sobre el Valor Añadido (IVA), las cifras de endeudamiento consideradas corresponden al incremento neto de endeudamiento habido en cada uno de los ejercicios y la cuantía de las subvenciones procedentes de los fondos europeos es la de los fondos cobrados por la Entidad.



Cuadro nº 2

(en miles de euros)

Inversiones en infraestructura ferroviaria y su financiación				
CONCEPTOS	2011	2012	2013	TOTAL
INVERSIONES EN INFRAESTRUCTURAS	3.655.884	3.080.808	1.610.856	8.347.548
Aportaciones del Estado	574.000	277.000	46.760	897.760
Endeudamiento	2.278.273	1.367.856	1.683.477	5.329.606
Subvenciones FFEE	894.565	586.698	670.206	2.151.469
Otras subvenciones	87.031	88.751	121.665	297.447
TOTAL FUENTES DE FINANCIACIÓN	3.833.869	2.320.305	2.522.108	8.676.282
CAMBIOS DE CAPITAL CIRCULANTE	177.985	-760.503	911.252	328.734

Como puede observarse en el cuadro anterior, la principal fuente de financiación de las infraestructuras ferroviarias entre 2011 y 2013 ha sido el endeudamiento seguido de las subvenciones procedentes de los fondos europeos, mientras que las aportaciones del Estado han disminuido en un 92%.

En el ejercicio 2012 se produjo un déficit importante de financiación ante la imposibilidad de alcanzar la cifra de endeudamiento máximo autorizada en los PGE de ese año, de 2.440.000 miles de euros, lo que originó en el ejercicio siguiente una ralentización de la actividad inversora.

Este modelo de financiación de las inversiones en infraestructuras ferroviarias, dependiente, principalmente, de las aportaciones o transferencias procedentes del Estado y de los fondos europeos así como del endeudamiento ya que los recursos generados por su actividad han sido mínimos e incluso en este periodo han supuesto una aplicación de recursos, presenta una importante incertidumbre para el logro de la sostenibilidad económica a largo plazo de las dos Entidades, al tener que afrontar la devolución del elevado volumen de endeudamiento existente. Circunstancia que se agravará en un futuro al finalizar el periodo de carencia de los préstamos del BEI, cuando se deba hacer frente a la amortización del principal además de al pago de los intereses. En este sentido, hay que destacar que a 31 de diciembre de 2013 la deuda total de ADIF y ADIF-AV valorada a coste amortizado, para los vencimientos posteriores a 2017 ascendía a 9.563.214 miles de euros.

El instrumento utilizado por ADIF para la planificación financiera a medio plazo es el Programa de Actuación Plurianual (PAP) que ha de confeccionar anualmente con arreglo a la LGP y que se incluye en la documentación a remitir para la elaboración de los PGE. Las memorias del PAP de cada uno de los ejercicios contienen un detalle de las inversiones a efectuar en el periodo correspondiente así como una estimación de las fuentes de financiación para llevarlas a cabo.

El hecho de que en las magnitudes principales para efectuar una planificación financiera a medio plazo -aportaciones patrimoniales, transferencias del Estado y endeudamiento- se fijen por la AGE anualmente en los PGE, sin que exista un marco financiero estable a medio plazo, dificulta la realización de una estimación ajustada a la realidad por parte de ADIF. A este respecto, es de señalar que en la memoria del PAP 2011-2014, se establecen unas previsiones financieras para el



TRIBUNAL DE CUENTAS

ejercicio 2013 que dos años después, en el PAP 2013-2016, experimentaron unas significativas variaciones, de manera que la previsión de las aportaciones patrimoniales disminuyó desde los 630.000 miles a 46.000 miles (que alcanzaría los 166.000 miles si se incluye la transferencia de capital de 120.000 miles para la RTE traspasada en 2013, circunstancia desconocida en 2011); para los fondos europeos, el importe previsto inicialmente de 630.000 miles pasó a 1.010.000 miles; y, en cuanto a la cifra de endeudamiento, la previsión de 2.060.000 miles en 2011 se redujo en 2013 a 1.109.220 miles. El siguiente cuadro muestra los datos anteriores.

Cuadro nº 3

(en miles de euros)

Previsiones financieras para 2013			
CONCEPTOS	PAP 2011-2014	PAP 2013-2016	Desviación
Aportaciones patrimoniales	630.000	46.000	584.000
Endeudamiento	2.060.000	1.109.220	950.780
Fondos Europeos	630.000	1.010.000	-380.000

Para su planificación, ADIF también dispone del presupuesto de capital que, como entidad pública empresarial, ha de elaborar anualmente y que consiste en una previsión del estado de flujos de efectivo de la Entidad. En el anexo IV de este Informe se muestra su liquidación.

A efectos comparativos, entre la cantidad presupuestada y la realizada hay que tener en cuenta que la previsión que figura para las inversiones materiales incluye el IVA, en tanto que los importes reales o realizados de ese mismo concepto figuran sin el IVA soportado deducible, que es la mayor parte del facturado; y, por otra parte, en la previsión del importe de las subvenciones se contempla el IVA como fuente de financiación mientras que el realizado no incluye el IVA. Estas circunstancias dificultan la comparación entre los pagos por inversiones en adquisición de inmovilizado presupuestados y los realizados y, también, entre los cobros por subvenciones de capital previstos y los reales.

El análisis de las desviaciones entre las magnitudes presupuestadas y las realizadas en el periodo 2011-2013 pone de manifiesto que, sobre una previsión de una aplicación de flujos de efectivo derivados de las actividades de explotación de 829.519 miles de euros, para ese periodo se aplicaron 496.210 miles a pesar de que la previsión de resultados negativos de 868.981 miles resultó superada en 55.929 miles. La menor aplicación de efectivo se debió, principalmente, a las diferencias en la ejecución de los ajustes al resultado y, en concreto, en las partidas de correcciones por deterioro (146.044 miles frente a una previsión de 0) y en las variaciones de provisiones (87.460 miles de efectivo generado frente a una previsión de 12.410 miles).

Respecto a los flujos de efectivo de las actividades de inversión, sobre una aplicación prevista de fondos de 11.123.708 miles de euros, sólo se aplicaron 8.680.784 miles, con una disminución significativa en el ejercicio 2012 que continuó en 2013.

En cuanto a los flujos de efectivo de las actividades de financiación, de una generación de fondos prevista de 11.123.708 miles de euros, se obtuvieron fondos por importe de 8.680.784 miles. Destaca la desviación en el año 2012 de los flujos de efectivo de las actividades de financiación y,



más concretamente, del endeudamiento a largo plazo previsto y en 2013 la desviación en la obtención de los fondos europeos. Estas desviaciones han condicionado el nivel de inversión en 2013 y ha producido un empeoramiento del plazo de pago a proveedores. En el siguiente cuadro se muestra la desviación entre los importes presupuestados y realizados en lo que respecta a los flujos de efectivo de financiación.

Cuadro nº4

(en miles de euros)

Ejecución del Presupuesto de capital: Flujos de Efectivo de las Actividades de Financiación					
	2011	2012	2013		TOTAL
			ADIF	ADIF- AV	
PRESUPUESTO	4.288.631	3.779.094	410.261	2.645.722	11.123.708
REALIZADO	3.809.061	2.319.842	368.044	2.183.837	8.680.784
DESVIACIÓN ABSOLUTA (Presupuesto - Realizado)	479.570	1.459.252	42.217	461.885	2.442.924
DESVIACIÓN RELATIVA (%)	11%	39%	10%	17%	22%

Por último, ADIF elabora, también, como instrumento de planificación a corto plazo, una previsión anual de las entradas y salidas de tesorería esperadas desglosada por meses, que se va modificando a lo largo del año en función de las corrientes reales de cobros y pagos y de la nueva información disponible. También dispone de una posición diaria de la tesorería, que permite prever las necesidades o los excedentes diarios de tesorería para un horizonte temporal de tres meses, adoptándose en cada caso las medidas de gestión necesarias para evitar descubiertos o rentabilizar saldos. Este informe de posición diaria de tesorería está soportado en una aplicación informática que recibe información de los distintos sistemas de gestión económica de forma que permite conocer las previsiones de pagos, los vencimientos diarios de las deudas con proveedores, la nómina o las previsiones de cobros diarios a clientes, etc.

II.3.1.- Aportaciones patrimoniales.

Las aportaciones patrimoniales comprenden las aportaciones del Estado a la Entidad previstas en las respectivas leyes de PGE con la finalidad de financiar la red ferroviaria titularidad de ADIF. En el periodo fiscalizado ascendieron a un total de 897.760 miles de euros que se desglosa en 574.000 miles en 2011, 277.000 miles en 2012 y de 46.760 miles en 2013, los que muestra una disminución del 92% de la aportación de 2013 con respecto a la de 2011. La aportación del ejercicio 2013 se ha registrado íntegramente en la cuenta de aportaciones patrimoniales de ADIF-AV, de acuerdo con los criterios de segregación fijados en la Orden PRE/2443/2013.

II.3.2.- Subvenciones de capital

Las subvenciones destinadas a la inversión en la infraestructura ferroviaria propiedad de ADIF se encontraban registradas contablemente en el patrimonio neto de la Entidad. Su registro contable se produce cuando existe un acuerdo de concesión, se han cumplido las condiciones establecidas para su percepción y no existen dudas razonables sobre su cobro. Las cantidades cobradas para



TRIBUNAL DE CUENTAS

las que aún no se han cumplido todos los requisitos se registran en la cuenta de deudas transformables en subvenciones. A continuación se presenta el importe devengado en cada uno de los ejercicios del periodo fiscalizado:

Cuadro nº 5

(en miles de euros)

Subvenciones devengadas en el periodo 2011-2013					
CONCEPTO	2011	2012	2013		TOTAL
			ADIF	ADIF- AV	
Fondos Europeos	739.773	57.784	14.174	33.115	844.846
Subvención Plan de inversiones	-	-	120.000	-	120.000
Contrato Programa	50.889	22.790	-	-	73.679
Otras subvenciones	36.142	65.961	12.590	109.075	223.768
Devolución de subvenciones Fondos Europeos	-	-	-	-101.665	-101.665
Devolución de otras subvenciones	-	-	-	-9.537	-9.537
Subvenciones Eje Atlántico	-	2.137.145	-	-	2.137.145
Subvenciones Corredor Mediterráneo	-	330.550	-	-	330.550
Subvenciones Estado Real Decreto Ley 4/2013	-	-	11.881.981	699.468	12.581.449
TOTAL SUBVENCIONES DEVENGADAS	826.804	2.614.230	12.028.745	730.456	16.200.235

En relación con los datos anteriores, conviene aclarar que las subvenciones devengadas por la entrega de los bienes del Estado: (Subvenciones del eje Atlántico y del enlace con el corredor Mediterráneo traspasadas en 2012 y el resto traspasados en 2013 en cumplimiento del Real Decreto-ley 4/2013) no han financiado la realización de infraestructuras ferroviarias de ADIF en el periodo fiscalizado; simplemente se corresponden con la contrapartida de las entregas de la RTE a ADIF, no suponiendo, en ningún caso, un aporte de financiación. Por tanto, no han sido tenidas en consideración en el análisis de las fuentes de financiación de las infraestructuras, al igual que tampoco se ha considerado en este análisis el valor del inmovilizado traspasado.

Eliminando las anteriores subvenciones, se obtiene un importe de subvenciones devengadas entre 2011 y 2013 de 1.151.091 miles de euros. En la categoría de otras subvenciones se han incluido en los ejercicios 2011 y 2012, principalmente, las ayudas para el Plan de estaciones y las derivadas de los convenios para la realización de infraestructuras en la RTE de Cataluña, mientras que en 2013 para ADIF-AV figura registrada la subvención para la construcción de la estación de la Sagrera.

Durante el año 2013, a pesar de que las cantidades registradas en las subvenciones europeas de los proyectos de la línea de alta velocidad Córdoba-Málaga y del nuevo acceso ferroviario de alta velocidad a Toledo cumplían con los requisitos para su registro contable, hubo que proceder a un ajuste de la ayuda asignada a estos proyectos, de 66.600 miles de euros y de 35.100 miles,



TRIBUNAL DE CUENTAS

respectivamente, como consecuencia de la comunicación recibida de la Autoridad de Gestión de los fondos comunitarios, lo que explica el saldo relativo a la devolución de subvenciones.

Se ha comprobado que las subvenciones del periodo fiscalizado se encuentran correctamente contabilizadas, corresponden a certificaciones de obras ya realizadas y al proyecto para el que fueron concedidas.

El detalle de los importes devengados y cobrados de los fondos europeos entre 2011 y 2013 se muestra en el siguiente cuadro:

Cuadro nº 6

(miles de euros)

Importe devengado y cobrado de los Fondos Europeos 2011-2013		
FONDOS EUROPEOS	DEVENGADO	COBRADO
COHESIÓN	126.921	634.214
FEDER	537.432	1.409.824
REDES TRANSEUROPEAS DE TRANSPORTE	78.828	107.431
TOTAL	743.181	2.151.469

El importe cobrado es superior al importe devengado como consecuencia de la posibilidad contemplada en el Reglamento (CE) 1083/2006 de cobrar un anticipo del 7,5% sobre la ayuda de los programas operativos de los Fondos de Cohesión y de los Fondos Europeos de Desarrollo Regional (FEDER) y en el Reglamento (CE) 832/2010 que permitía, además, la inclusión de importes ya certificados de un gran proyecto con carácter previo al envío de la solicitud de ayuda y, por consiguiente, de la decisión de la Comisión Europea sobre su concesión. Como ya se ha señalado, al no cumplir con todos los requisitos establecidos para el registro de estos cobros como subvenciones, ADIF los registra contablemente como deudas transformables en subvenciones; no obstante, a los efectos de su planificación, considera como fuente de financiación el importe de los cobros ya recibidos dado que a partir de ese momento ya dispone de los recursos financieros para acometer los proyectos de inversión.

En el periodo fiscalizado estaban pendientes de cierre los acuerdos marcos correspondientes al periodo 2000-2006 y 2007-2013. En el marco 2007-2013, para el sector del transporte por ferrocarril se consideró prioritario los proyectos de continuación con las actuaciones iniciadas durante el periodo anterior 2000-2006 en las líneas de alta velocidad junto con los de continuación en la extensión de esta red. Su situación a 31 de diciembre de 2013 es la siguiente:



Cuadro nº 7

(en miles de euros)

Situación de las Subvenciones de Fondos Europeos a 31/12/2013				
SUBVENCIÓN	AYUDA FINAL	DEVENGADO	COBRADO	PENDIENTE
MAC 2000-2006				
FONDO DE COHESIÓN	5.476.475	5.476.475	5.476.475	-
FEDER	1.691.743	1.691.743	1.640.679	51.064
REDES TRANSEUROPEAS DE TRANSPORTE	158.888	158.888	158.888	-
FEVE	67.423	67.288	67.288	-
TOTAL	7.394.529	7.394.394	7.343.330	51.064
MAC 2007-2013				
FONDO DE COHESIÓN	1.157.342	1.144.241	1.136.746	7.495
FEDER	645.907	645.907	618.299	27.608
REDES TRANSEUROPEAS DE TRANSPORTE	341.977	166.911	118.698	48.213
FEVE	11.437	11.393	10.818	575
TOTAL	2.156.663	1.968.452	1.884.561	83.891

Las ayudas del marco 2000-2006 se encuentran completamente devengadas, quedando pendiente de cobro un importe de 51.064 miles de euros; y las del marco 2007-2013 se encuentran devengadas en un 91% , quedando pendientes de cobro 83.891 miles.

II.3.3.- Endeudamiento

ADIF puede efectuar todo tipo de operaciones financieras, de acuerdo con lo establecido en la LGP y con sujeción a los límites previstos en las leyes anuales de PGE. Las deudas financieras con entidades de crédito recogen, fundamentalmente, la deuda contraída por ADIF, previa autorización del Estado, con el Banco Europeo de Inversiones (BEI) y con otras entidades financieras para financiar las inversiones en inmovilizado material contempladas en el PAP.

El saldo del endeudamiento bancario de ADIF, a final de cada uno de los ejercicios del periodo fiscalizado, desglosado según su procedencia (del BEI o de las restantes entidades bancarias), así como su tipo de interés anual se muestra en el siguiente cuadro.



Cuadro nº 8

(en miles de euros)

Endeudamiento bancario de ADIF a 31 de Diciembre					
CONCEPTO	31/12/2010	31/12/2011	31/12/2012	31/12/2013	
				ADIF	ADIF-AV
Endeudamiento BEI	5.873.672	7.296.718	8.413.385	382.518	8.980.551
Endeudamiento otras entidades	1.071.666	1.926.050	2.132.610	206.998	2.991.905
TOTAL	6.945.349	9.222.768	10.545.995	589.516	11.972.456
% BEI / total	84,57%	79,12%	79,78%	64,89%	75,01%
% endeudamiento otras entidades	15,43%	20,88%	20,22%	35,11%	24,99%
Tipo interés medio BEI		2,4%	2,01%	2,33%	
Tipo interés medio otras entidades		3,89%	3,30%	2,93%	
Tipo interés medio total		2,71%	2,27%	2,48%	

El saldo de préstamos vivos a 31 de diciembre de 2013 de las dos entidades públicas ascendía a 12.561.972 miles de euros, de los que 11.972.456 miles corresponden a ADIF-AV, de acuerdo con los criterios de segregación establecidos en la Orden PRE/2443/2013, y el resto, 589.516 miles, a ADIF por los préstamos provenientes de FEVE y los concedidos para actuaciones destinadas a la rehabilitación y modernización de la red ferroviaria. Del importe total, 9.363.069 miles corresponden a préstamos del BEI, lo que supone que este tipo de préstamos representaba un 74,54 % del total de créditos vivos a 31 de diciembre de 2013. Esta proporción ha disminuido desde 2011 ejercicio en el que era de un 79,12%, a un 74,54% en 2013, aunque presentó un ligero incremento en el ejercicio 2012 del 79,78%.

Como se observa en el cuadro anterior, el saldo del endeudamiento de ADIF a 31 de diciembre de cada ejercicio, ha experimentado en el periodo fiscalizado un incremento de 5.616.623 miles de euros, siendo a final de 2013 un 81% superior al existente al inicio del 2011. El mayor incremento del periodo correspondió al ejercicio 2011, con un 33% en relación al ejercicio anterior. Durante los ejercicios 2012 y 2013, aunque la tendencia se ha mantenido, el aumento no ha sido tan elevado, alcanzando un 14% y 19%, respectivamente.

En cuanto a los tipos de interés medios, es de señalar que el de los préstamos del BEI ha sido inferior al del resto de entidades financieras, aunque en el ejercicio 2013 la diferencia entre ellos se ha reducido debido, principalmente, a la concesión por parte de varias entidades financieras de un préstamo puente sindicado con un tipo de interés medio del 2,12%.

En el siguiente cuadro se detallan las disposiciones efectuadas en cada uno de los ejercicios del periodo fiscalizado, distinguiendo entre las obtenidas del BEI y las del resto de entidades financieras, así como su tipo de interés medio.



Cuadro nº9

(en miles de euros)

Disposiciones y tipo de interés medio de los préstamos de los ejercicios 2011, 2012 y 2013					
CONCEPTO	2011	2012	2013		TOTAL
			ADIF	ADIF- AV	
Endeudamiento BEI	1.445.000	1.125.000	110.000	575.500	3.255.500
Endeudamiento resto de entidades	917.717	340.358	115.000	950.000	2.323.075
TOTAL	2.362.717	1.465.358	225.000	1.525.500	5.578.575
% BEI	61,16%	76,77%	39,16%		58,36%
% Otras Entidades	38,84%	23,23%	60,84%		41,64%
Tipo interés medio BEI	3,78%	1,37%	3,02%		2,87%
Tipo interés medio otras entidades	3,93%	4,51%	2,66%		3,43%
Tipo interés medio total	3,48%	2,10%	2,80%		3,11%

La diferencia entre el importe total de las disposiciones que figura en este cuadro y el incremento de endeudamiento que se obtiene del cuadro nº 8 (5.616.623 miles) se explica por los ajustes en el saldo contable de las diferencias de cambio procedentes de los préstamos del BEI.

ADIF, entre 2011 y 2013, suscribió 11 contratos de préstamos con el BEI por un importe de 3.255.500 miles de euros y 67 con el resto de las entidades bancarias, por 2.323.075 miles de los que 39 corresponden a préstamos hipotecarios procedentes de subrogaciones de fincas por un importe global de tan solo 14.000 miles. En consecuencia, la principal fuente de fondos en el periodo fiscalizado ha estado constituida por los préstamos concertados con el BEI, por un total de 3.255.500 miles. Estos préstamos se conceden exclusivamente para proyectos concretos, en el marco de las ayudas europeas a los programas de inversiones de los Estados miembros de la Unión que cumplen las condiciones y objetivos establecidos para el acceso a ellas. Es una financiación privilegiada, de coste generalmente inferior a la que se obtendría en el mercado, ya que el BEI es un ente público dependiente de la UE, que cuenta con su garantía. Por tanto, cuanto mayor peso tenga esta financiación, más beneficioso resultará para la Entidad. No obstante, esta fuente de financiación es limitada ya que ha de respetar la cuantía establecida en los protocolos de financiación y contar con la autorización del Ministerio de Economía. Además, la concesión de estos préstamos se encuentra sujeta al resultado positivo de las evaluaciones técnicas, medioambientales, financieras y económicas de cada proyecto y a la aprobación por los órganos competentes del BEI.

Las operaciones de endeudamiento con el BEI formalizadas en el período fiscalizado derivan del protocolo de financiación firmado el 26 de octubre de 2009 entre el Ministerio de Fomento, ADIF y BEI, con un horizonte temporal hasta el ejercicio 2015 y con el objetivo de financiar parte de las inversiones previstas en el marco del Plan Estratégico de Infraestructuras y Transporte en el que se incluía un programa de inversiones entre 2005 y 2020 de 249.000.000 miles de euros. Dentro de este Plan, el Ministerio de Fomento realizó una estimación para la financiación de las inversiones ferroviarias en el que se contemplaba un endeudamiento neto de 15.000.000 miles de los que se preveía una financiación por parte del BEI de 5.000.000 miles, cuantía aprobada en el



TRIBUNAL DE CUENTAS

protocolo de financiación. Del importe anterior, a 31 de diciembre de 2013, se habían dispuesto 3.455.500 miles, el BEI había cancelado durante ese ejercicio 4.500 miles como consecuencia de los retrasos habidos en la construcción de parte de un proyecto financiado y quedaban por tanto, pendiente de disposición 1.540.000 miles de euros.

En cuanto a los préstamos concedidos por el resto de las entidades financieras durante el período fiscalizado, ADIF realizó, semestralmente peticiones bilaterales de ofertas a las entidades, seleccionando aquellas que presentaban las mejores condiciones para la Entidad. A finales de 2011 y durante los ejercicios de 2012 y de 2013, se aprecia la existencia de problemas para la captación de la financiación procedente de esta fuente, ya que las peticiones bilaterales de ofertas bancarias efectuadas por la Entidad desde final de 2011 hasta principios de 2013 tuvieron una escasa respuesta como consecuencia de las restricciones crediticias del mercado bancario del momento.

De los 2.323.075 miles de euros concedidos por las entidades financieras diferentes del BEI, 890.000 miles (el 38,31%) corresponden al préstamo sindicado formalizado en 2013 y el importe restante (1.433.075 miles) a préstamos formalizados con entidades financieras individuales, que en ninguno de los casos concentran un importe superior al 25%. Estos préstamos provienen de las ofertas recibidas en respuesta a la petición de ofertas realizada por ADIF a un amplio número de entidades financieras.

Durante los ejercicios fiscalizados, la mayoría de los préstamos del BEI, en concreto 13 de los 17 vivos, se formalizaron a un tipo de interés fijo, que ha oscilado entre el 2,598% y el 4,28%, siendo su media del 3,41%. Las otras 4 disposiciones, todas del ejercicio 2012, lo fueron a un tipo de interés variable, Euribor a 3 meses más un diferencial, siendo la media de tipo de interés, incluido el diferencial, para estas disposiciones del 1,07%. El tipo de interés medio que resulta para el total de disposiciones del BEI, incluyendo fijo y variable, ha sido del 2,87%. El plazo de amortización ha oscilado entre los 15 y los 33 años, con un periodo de carencia de pago del principal de 8 años, salvo para un préstamo en el que ha sido de 6 años.

La media de tipo de interés para los préstamos de entidades financieras distintas al BEI dispuestos en los tres ejercicios fiscalizados, ha sido de 3,43%, más elevada que la media de los préstamos del BEI durante el ejercicio 2011 y 2012, e inferior aquella en el ejercicio 2013, un 2,66% frente al 3,02% del BEI, debido al más bajo tipo de interés del préstamo sindicado otorgado en ese ejercicio. En cuanto a las restantes condiciones de los préstamos, el plazo de amortización, excepto en 5 de ellos, ha sido inferior a 10 años y su periodo de carencia ha oscilado entre 1 y 4 años. En el periodo fiscalizado, se incluyeron como financiación los préstamos surgidos de los contratos de colaboración público-privada, que han supuesto una disposición de 81.084 miles de euros, a un tipo medio de interés del 4,13%.

Se ha comprobado el cumplimiento por parte de ADIF de las condiciones establecidas en los contratos de préstamos así como el adecuado registro contable de los desembolsos y de los intereses devengados. De las verificaciones anteriores no se ha desprendido ninguna incidencia digna de mención. Igualmente, en los casos en los que se han producido amortizaciones del principal, los importes se adecuan razonablemente a las condiciones de amortización establecidas en el contrato.



TRIBUNAL DE CUENTAS

En lo que respecta al procedimiento seguido por ADIF para la autorización de las operaciones de endeudamiento, durante el periodo fiscalizado el Consejo de Administración de ADIF, de acuerdo con lo pactado en el protocolo para la financiación del Plan Estratégico de Infraestructuras Ferroviarias firmado el 26 de octubre de 2009, autorizaba en una única sesión la realización de operaciones financieras que supusieran un incremento neto máximo del endeudamiento de cada ejercicio, supeditado a la aprobación definitiva del citado importe en la Ley de PGE para cada ejercicio. Como consecuencia de ello, el Consejo de Administración no aprobaba individualmente cada uno de los préstamos. Para el seguimiento anual del nivel de endeudamiento durante el ejercicio, regularmente la Dirección económico-financiera de ADIF remitía al Consejo de Administración unos informes de seguimiento y al final del ejercicio un informe resumen comprensivo de la totalidad de los préstamos firmados durante el ejercicio, relacionándolos con el límite máximo autorizado en la Ley de PGE.

Durante el ejercicio 2013, al haberse incrementado por el Real Decreto-ley 11/2013, de 2 de agosto, para la protección de los trabajadores a tiempo parcial y otras medidas urgentes en el orden económico y social, el límite máximo de endeudamiento anual de ese ejercicio hasta los 1.684.300 miles de euros, el Consejo de Administración aprobó una nueva operación de financiación consistente en la formalización de un préstamo sindicado de 890.000 miles, amortizable mediante una posterior emisión de valores de renta fija. También aprobó un programa de emisiones en el mercado europeo con un plazo de duración de 12 meses y un importe máximo de 3.000.000 miles, sujetos al endeudamiento vigente para la Entidad en los PGE.

En el período fiscalizado las Leyes de PGE anuales han establecido para ADIF un importe de incremento neto máximo de endeudamiento a largo plazo, entendido como incremento neto máximo de las deudas a largo plazo con entidades financieras, proveedores y emisiones de valores de renta fija entre el 1 de enero y 31 de diciembre de cada año. Para su cálculo, se tiene en consideración el importe total de las disposiciones del ejercicio de los préstamos a largo plazo, sin descontar la parte que habría que reclasificar a corto plazo, restando el importe de las amortizaciones habidas en el ejercicio y añadiendo el de las operaciones derivadas de los contratos de colaboración público-privada.

Los incrementos de las deudas experimentados por la Entidad, calculados de acuerdo con el procedimiento anterior, ascendieron en 2011 a 2.278.273 miles de euros, en 2012 a 1.367.856 miles² y en 2013 a 1.683.477 miles², frente a unos incrementos máximos autorizados en cada una de las Leyes anuales de PGE de 2.285.000 miles, 2.440.000 miles y 1.109.220 miles, respectivamente, aunque durante el ejercicio 2013, mediante el Real Decreto-ley 11/2013 se elevó la cifra máxima de endeudamiento fijada inicialmente para el ejercicio hasta los 1.684.298 miles. Por tanto, en ninguno de los ejercicios fiscalizados se ha superado el importe máximo de endeudamiento autorizado, tal como se muestra en el cuadro siguiente.

² La Entidad alegante no ha aportado los cálculos ni la documentación soporte justificativa del importe alegado (1.368.965 miles de euros en 2012 y 1.660.430 miles en 2013). El importe que figura en el Informe se ha extraído de los registros contables facilitados por la Entidad durante los trabajos de fiscalización y su cálculo se ha efectuado según lo expuesto en el Informe, con el Importe total de las disposiciones a largo plazo restando el importe amortizado y añadiendo las operaciones derivadas de los contratos de colaboración público-privada.



Cuadro nº 10

(en miles de euros)

Grado de cumplimiento del importe máximo de endeudamiento autorizado en el periodo 2011-2013			
CONCEPTO	2011	2012	2013
Importe máximo de endeudamiento autorizado	2.285.000	2.440.000	1.684.298
Importe ejecutado	2.278.273	1.367.856	1.683.477
Diferencia en valor absoluto	6.727	1.072.144	821
Porcentaje de ejecución	99,7%	56,1%	99,9%

En el ejercicio 2012 es de destacar que, del importe inicialmente previsto de 2.440.000 miles de euros, tan solo se obtuvieron 1.367.856 miles, circunstancia que, unida a un nivel de ejecución del programa de inversiones del 87%, a la falta de aportaciones adicionales del Estado y a los mínimos aumentos de la recaudación por cánones, llevó a la Entidad a la obtención de un fondo de maniobra negativo, lo que produjo las consiguientes tensiones en su tesorería como se ha puesto de manifiesto en el anterior apartado de este Informe.

El resultado financiero del periodo como consecuencia del incremento del endeudamiento presenta una tendencia negativa creciente, obteniendo ADIF en 2011 y 2012 y ADIF-AV en 2013, unos resultados financieros negativos, como se muestra en el siguiente cuadro.

Cuadro nº 11

(en miles de euros)

Resultado financiero del periodo 2011-2013					
CONCEPTOS	2011	2012	2013		TOTAL
			ADIF	ADIF -AV	
Ingresos financieros	102.277	111.374	28.229	124.096	365.976
Gastos financieros	227.579	265.369	24.441	283.723	801.112
RESULTADO FINANCIERO	-125.302	-153.995	3.788	-159.627	-435.136

A 31 de diciembre de 2013, la amortización financiera de las deudas de ADIF y de ADIF-AV valoradas, en su caso, al tipo de cambio de cierre del ejercicio y a coste amortizado, presentaba el siguiente detalle por años de vencimiento:



Cuadro nº 12

(En miles de euros)

Amortización financiera de las deudas de ADIF y ADIF-AV a 31/12/2013		
Ejercicio vencimiento	ADIF	ADIF-AV
2014	54.550	-
2015	34.678	700.617
2016	38.460	416.838
2017	39.661	336.496
Posterior a 2017	420.589	9.142.625
TOTAL	587.938	10.596.576

II.3.4.- Recursos generados por las operaciones.

El componente fundamental de los recursos generados por las operaciones es el resultado del ejercicio, siendo sus restantes componentes ajustes a éste para añadir aquellos conceptos que lo minoran que, por ser meros registros contables, no suponen variación de los recursos generados o para deducir del resultado del ejercicio aquellos componentes que no constituyen orígenes de fondos en el ejercicio. La evolución y composición de los recursos generados por las operaciones durante el periodo fiscalizado se resume en el cuadro siguiente:

Cuadro nº 13

(En miles de euros)

Evolución de los recursos generados por las operaciones					
CONCEPTOS	2011	2012	2013		TOTAL
			ADIF	ADIF- AV	
Resultado del ejercicio	-297.935	-297.498	-96.628	-231.333	-923.394
Provisiones comerciales	4.927	6.754	4.508	1.645	17.834
Amortizaciones	315.481	341.651	354.623	294.331	1.306.086
Imputación de subvenciones	-62.536	-83.464	-267.438	-78.881	-492.319
Exceso de provisiones	-10.168	-5.426	-8.126	-4.066	-27.786
Deterioro y Resultado de las enajenaciones	-3.706	-16.855	-7.296	574	-27.283
Diferencias de cambio	-799	-41	-74	14.032	13.118
Deterioro enajenación instrumentos financieros	80.242	19.942	14.816		115.000
RECURSOS GENERADOS POR OPERACIONES	25.506	-34.937	-5.615	-3.698	-18.744

Los resultados de los tres ejercicios del periodo fiscalizado son negativos, por un importe total de 923.394 miles de euros y, aunque las partidas de ajuste, entre las que destacan las amortizaciones, disminuyen su impacto negativo, solo en 2011 estas han sido suficientes para obtener unos recursos generados por las operaciones positivos. En consecuencia, los recursos generados por las operaciones no han aportado fondos en el periodo fiscalizado excepto en 2011,



con una cuantía de 25.506 miles de euros, mientras que en el resto de los ejercicios su importe negativo (34.937 miles en 2012, 3.698 miles en 2013 para ADIF-AV y 5.615 miles para ADIF), ha implicado que fuera necesario aplicar a las operaciones de la Entidad recursos por ese importe, esta situación se ha producido a pesar de que los ingresos de explotación obtenidos en el periodo han ascendido a 6.942.046 miles de euros, como se detalla en el cuadro siguiente:

Cuadro nº 14

(en miles de euros)

Evolución de los Ingresos de Explotación del periodo 2011-2013					
CONCEPTOS	2011	2012	2013		TOTAL
			ADIF	ADIF-AV	
Cánones	362.515	368.048	101.718	396.160	1.228.441
Ingresos Mantenimiento RTE	711.311	622.571	-	-	1.333.882
Ingresos Inversión RTE	547.299	267.383	-	-	814.682
Tasa de Seguridad	16.026	15.684	16.668	-	48.378
Otros Ingresos de explotación	638.854	705.099	1.776.989	395.721	3.516.663
TOTAL INGRESOS EXPLOTACIÓN	2.276.005	1.978.785	1.895.375	791.881	6.942.046

Respecto a estas cifras conviene aclarar que en 2013, como consecuencia del traspaso a ADIF de la RTE, las aportaciones del Estado a ADIF para financiar los gastos de mantenimiento de esta red han pasado a tener la consideración de subvenciones de explotación y se registran como otros ingresos de explotación mientras que en 2011 y 2012 eran parte integrante del importe neto de la cifra de negocio. También, en otros ingresos de explotación se ha registrado en 2013 la valoración de los convenios suscritos entre las dos Entidades para la prestación de servicios por parte de ADIF a ADIF-AV; de esta manera, los ingresos principales de ADIF a partir de la segregación han sido los procedentes de la AGE y los derivados de los convenios mutuos.

Como parte integrante de los ingresos de explotación se encuentran los cánones ferroviarios que ADIF percibe de los operadores ferroviarios por la utilización de la red. Los ingresos por cánones han aportado unos recursos que han supuesto en el periodo fiscalizado el 16%, 19% y 19%, respectivamente, de los ingresos de explotación. El aumento en su cuantía producido en 2013 no se ha traducido en un mayor peso en los ingresos totales agregados para ADIF y ADIF-AV, sin embargo de forma individual para cada Entidad, para ADIF-AV los cánones han supuesto un 50% del total de sus ingresos de explotación frente al 5% en el caso de ADIF.

Los cánones ferroviarios aparecen configurados legalmente en la Directiva 2001/14/CE como marco europeo, que tiene su trasposición en el derecho interno en la LSF desarrollada por las Órdenes FOM/898/2005, FOM/3417/2011 y FOM/2336/2012, las cuales establecen las cuantías, repercusión, devengo y régimen de liquidación y pago de los cánones por utilización de la infraestructura ferroviaria recogidos en los artículos 74 y 75 de la LSF. Con su fijación se pretende conseguir la viabilidad económica de las infraestructuras, una explotación eficaz y el equilibrio financiero en la prestación.



TRIBUNAL DE CUENTAS

De acuerdo con la Directiva 2001/14/CE, para facilitar el acceso a las infraestructuras ferroviarias a todos aquellos agentes interesados en la explotación de un servicio ferroviario en idénticas condiciones, se debe proporcionar toda la información necesaria para la utilización de los derechos de acceso, con el fin de garantizar la transparencia y el acceso no discriminatorio de todos los posibles usuarios. En el ámbito del derecho interno, la Orden FOM/897/2005, de 7 de abril, regula la elaboración, el contenido y la publicación de la Declaración sobre la red, así como el procedimiento de adjudicación de capacidad de infraestructura ferroviaria de competencia estatal.

En cumplimiento de esta Orden, ADIF elaboró el documento de Declaración sobre la red de 2005, procediendo, anualmente, a su actualización. Este documento contiene las características de la infraestructura ferroviaria puesta a disposición de las empresas ferroviarias y las condiciones de acceso a la misma. Asimismo, ADIF informa sobre la capacidad de cada tramo de la red y detalla las normas generales, plazos y criterios que rigen en relación con la adjudicación de capacidad y los cánones y principios de tarificación que se deben aplicar por la utilización de las infraestructuras y por la prestación de los diferentes servicios a las empresas ferroviarias. Conforme a esta normativa, en el periodo fiscalizado se ha dado cumplimiento a la obligación anual de actualizar y dar publicidad a la Declaración sobre la red mediante su publicación en el BOE a través de sendas resoluciones de la Secretaría de General de Infraestructuras del Ministerio de Fomento.

Dos son los tipos de cánones establecidos en los artículos 74 y 75 de la LSF, el *canon por utilización de las líneas ferroviarias integrantes de la RFIG* y el *canon por la utilización de las estaciones y otras instalaciones ferroviarias*. El *canon por utilización de las líneas ferroviarias integrantes de la RFIG* presenta las siguientes modalidades:

- Canon de acceso (modalidad A): Se devenga anualmente por el operador ferroviario y por una sola vez y le da derecho a utilizar toda la red ferroviaria, siendo su importe dependiente del nivel de tráfico previsto por el operador en el año. La fecha de devengo coincide con el momento en que se produce la adjudicación de capacidad al operador. Su importe debe repercutir los costes de los procesos de gestión administrativa vinculados a la relación de ADIF con los operadores ferroviarios, como son el mantenimiento de los medios personales y materiales para su administración general, la publicación de la Declaración sobre la red, así como la elaboración de los planes de explotación, asignación de capacidad y supervisión de la circulación de trenes.
- Canon por reserva de capacidad (modalidad B): Su importe se determina en base al número de kilómetros que el operador se reserva para su utilización en cada tramo de la red, tipo de línea, servicio, tipo de tren y horario de utilización. El operador está obligado al pago de este canon tanto si utiliza la capacidad reservada como si no lo hace. Este canon ha de repercutir los costes fijos de mantenimiento, explotación y gestión de la infraestructura ferroviaria.
- Canon de circulación (modalidad C): Se devenga en el momento en que se utiliza la infraestructura. Se calcula en base a los kilómetros utilizados, tipo de servicio de transporte, tipo de línea y horario. Ha de repercutir los costes variables de mantenimiento, explotación y gestión de la infraestructura ferroviaria.



TRIBUNAL DE CUENTAS

- Canon por tráfico (modalidad D): Se ha establecido en función del valor económico del servicio de transporte ferroviario de viajeros medido en términos de capacidad ofertada (plazas por kilómetro). Ha de repercutir los costes de carácter financiero, de amortización del inmovilizado y, en su caso, los necesarios para garantizar el desarrollo razonable de las infraestructuras ferroviarias.

A su vez, el *canon por utilización de las estaciones y otras instalaciones ferroviarias* presenta las siguientes modalidades:

- Canon por la utilización de estaciones por parte de viajeros (modalidad A): Su cuantía se determina en función de la distancia recorrida y la categoría de la estación. Su importe figura incluido en el precio del viaje.
- Canon por el estacionamiento y la utilización de andenes en las estaciones (modalidad B): Se determina en función del tiempo de estacionamiento del tren y de la categoría de la estación.
- Canon de paso por cambiadores de ancho (modalidad C): Se determina en función de los pasos del tren por un cambiador de ancho de vía
- Canon por la utilización de vías de apartado (Modalidad D): Se calcula en función del tiempo que permanece el tren estacionado en una vía de apartado (vías no consideradas de circulación) y del tipo de línea. Sólo se aplica en las líneas de alta velocidad.
- Canon por la utilización del dominio público ferroviario (modalidad E): Se determina en función de la superficie ocupada y del tipo de terreno.

En el periodo fiscalizado, la Orden FOM/898/2005, de 8 de abril, ha sido modificada, por la Orden FOM/2336/2012, de 31 de octubre y por el Real Decreto-ley 11/2013, de 2 de agosto. Con la primera de las modificaciones se pretendía garantizar la sostenibilidad económica de las infraestructuras ferroviarias y adaptar la estructura de los cánones a la futura liberalización del transporte de viajeros, ya que con la aplicación de las tarifas anteriores no se había conseguido la repercusión de un porcentaje suficiente de los diferentes costes a cuya financiación se destinan las tasas previstas en los artículos 74 y 75 de la LSF.

En lo que se refiere al *canon por utilización de las líneas ferroviarias integrantes de la RFIG*, la Orden FOM/2336/2012 ha introducido tres nuevos tramos para el canon de acceso (modalidad A), dos inferiores al anterior importe mínimo y uno intermedio con la finalidad de favorecer la entrada de nuevos operadores siguiendo las recomendaciones del Comité de Regulación Ferroviaria, creado por la LSF como órgano colegiado integrado en el Ministerio de Fomento. Se han revisado las tarifas unitarias aplicadas para la liquidación de los cánones por reserva de capacidad (modalidad B), de circulación (modalidad C) y por tráfico (modalidad D), incluyendo cuantías para los servicios de mercancías en las líneas tipo A (Madrid-Sevilla y Madrid-Barcelona) no contempladas en la Orden primitiva porque no existía este tipo de servicio y se han ampliado los servicios a los cuales les resulta de aplicación el canon por tráfico (modalidad D)

En el *canon por la utilización de las estaciones y otras instalaciones ferroviarias*, se ha establecido para la liquidación de los cánones por el estacionamiento y la utilización de andenes en las



TRIBUNAL DE CUENTAS

estaciones (modalidad B) y por el de utilización de vías de apartado (modalidad D), la utilización de la programación prevista en los gráficos de ocupación de vías y andenes, previamente puestos a disposición de los operadores; para el canon por la utilización del dominio público ferroviario (modalidad E) se ha eliminado la distinción entre terreno urbanizado y no urbanizado; el procedimiento de gestión, liquidación y recaudación se ha ajustado a lo establecido en la Ley 25/1998, de 13 de julio, de modificación del régimen legal de las tasas estatales y locales y de reordenación de las prestaciones patrimoniales de carácter público y en la Ley 33/2003, de 3 noviembre, del Patrimonio de las Administraciones Públicas; y se ha modificado el rango horario del periodo punta.

Asimismo, para dar cumplimiento al Real Decreto-ley 22/2012, de 20 julio, de extinción de FEVE, la disposición adicional única de la Orden FROM/2336/2012 ha extendido la aplicación de los cánones ferroviarios a las líneas e instalaciones ferroviarias procedentes de FEVE.

No obstante, a pesar de que estas modificaciones han supuesto un incremento de los ingresos por cánones en el ejercicio 2013 del 35,3%, continuaba siendo insuficiente el importe recaudado para cubrir los costes a los que hacen referencia los artículos 74 y 75 de la LSF, como se analizará más adelante en este apartado del Informe.

Asimismo, mediante el Real Decreto-ley 11/2013, de 2 de agosto, se han modificado diversos artículos de la LSF (artículo 21, letra l, artículo 73 apartados 1, 5 y 6, artículo 77 y artículo 81.1 letra j), a fin de establecer el procedimiento para la modificación y actualización de las cuantías de los cánones ferroviarios, atribuyendo a los administradores de infraestructuras ferroviarias la competencia para proponerlas. Esta modificación ha tenido como finalidad la adecuación de los preceptos citados a la normativa comunitaria en la materia y dar cumplimiento a la Sentencia del Tribunal de Justicia de la Unión Europea, de 28 de febrero de 2013, sobre aplicación en España de la Directiva 2001/14/CE relativa a la adjudicación de la capacidad de infraestructura ferroviaria, aplicación de cánones por su utilización y certificación de la seguridad, en la que se consideraba que la normativa española no garantizaba la independencia de la gestión del administrador ferroviario. No obstante, dado que la Comisión europea consideró que esta modificación seguía sin responder al contenido de la Directiva anterior, se procedió mediante el Real Decreto-ley 1/2014 a una nueva modificación del artículo 77 de la LSF por la que se atribuiría definitivamente la competencia para la actualización o modificación de las cuantías de los cánones previstos en los artículos 74 y 75 de la LSF a ADIF.

El cuadro siguiente muestra la importancia relativa de cada una de las distintas modalidades de cánones sobre el total de los mismos.



Cuadro nº 15

(en miles de euros)

Importancia relativa de las modalidades de cánones						
CONCEPTO	IMPORTE			% sobre el total		
	2011	2012	2013	2011	2012	2013
Canon de acceso (A)	1.981	1.916	1.965	0,55	0,52	0,39
Canon por reserva de capacidad (B)	118.530	122.509	152.563	32,7	33,29	30,64
Canon de circulación (C)	78.630	79.064	90.080	21,69	21,48	18,09
Canon de tráfico (D)	90.077	90.365	158.094	24,85	24,55	31,75
TOTAL CANON POR UTILIZACIÓN DE LAS LÍNEAS FERROVIARIAS INTEGRANTES DE LA RFIG	289.218	293.854	402.702	79,78	79,84	80,88
Canon de utilización de estaciones por parte de viajeros (A)	62.066	62.855	81.256	17,12	17,08	16,32
Canon por el estacionamiento y la utilización andenes en las estaciones(B)	7.009	7082	9.415	1,93	1,92	1,89
Canon de pasos por cambiadores de ancho (C)	3.784	3.941	4.024	1,04	1,07	0,81
Canon por la utilización vías de apartado (D)	81	81	82	0,02	0,02	0,02
Canon por la utilización del dominio público ferroviario (E)	356	235	399	0,09	0,06	0,08
TOTAL CANON POR UTILIZACIÓN DE LAS ESTACIONES Y OTRAS INSTALACIONES FERROVIARIAS	73.297	74.194	95.176	20,22	20,16	19,12
TOTAL CÁNONES	362.515	368.048	497.878	100	100	100

Como se deduce del cuadro anterior, el *canon por utilización de las líneas ferroviarias integrantes de la RFIG* ha representado de media en el periodo un 80% sobre el total de los ingresos por cánones mientras que el *canon por utilización de estaciones y otras instalaciones ferroviarias* ha supuesto aproximadamente el 20% restante. Atendiendo a las distintas modalidades, el mayor peso corresponde al canon por reserva de capacidad, que ha supuesto en 2011 y 2012 un 41% del total de los ingresos por cánones por utilización de las líneas y en 2013 un 38% para el conjunto de ADIF y ADIF-AV, seguido del canon de tráfico, un 31 % en 2011 y 2012 con un incremento de hasta el 39% en 2013 y el canon de circulación, con un 27% en 2011 y 2012 y un descenso de hasta el 22% en 2013. El importe total del canon de acceso es totalmente residual ya que no llega a alcanzar el 1%.

El *canon por utilización de estaciones y otras instalaciones ferroviarias* presenta cinco modalidades, siendo la de utilización de las estaciones la que ha supuesto, en el periodo fiscalizado, aproximadamente el 85% de estos ingresos. Hay que resaltar la poca incidencia que tiene el canon por la utilización del dominio público ferroviario, que no alcanza entre 2011 y 2013 el 0,10% del total de los ingresos por cánones. No obstante, a pesar de su escasa cuantía, la importancia de esta modalidad de canon radica en la posibilidad de realizar el control de las actuaciones llevadas a cabo por terceros en los espacios circundantes a las infraestructuras ferroviarias. También, presenta escasa significación cuantitativa el canon por utilización de vías de apartado que supone un 0,02% del total de ingresos en el mismo periodo.



TRIBUNAL DE CUENTAS

A pesar de que a partir de la entrada en vigor de la LSF se abrió a la competencia el transporte de mercancías, el número de operadores privados en este ámbito ha sido muy reducido, (en 2013 fueron 6); de los 3.840 miles de euros obtenidos por esta categoría de transporte en 2013, 977 miles corresponden a estos operadores privados, lo que representa un 25% de estos ingresos.

La evolución de los ingresos provenientes de los cánones ferroviarios entre 2011 y 2013 se muestra en el siguiente cuadro.

Cuadro nº 16

(en miles de euros)

Evolución de los ingresos por cánones ferroviarios en el periodo 2011-2013					
CONCEPTO	IMPORTES			VARIACIÓN %	
	2011	2012	2013	2011-2012	2012-2013
Canon de acceso (A)	1.981	1.916	1.965	-3,3	2,6
Canon de reserva de capacidad (B)	118.530	122.509	152.563	3,4	24,5
Canon de circulación (C)	78.630	79.064	90.080	0,6	13,9
Canon de tráfico (D)	90.077	90.365	158.094	0,3	74,9
TOTAL CANON POR UTILIZACIÓN DE LAS LÍNEAS FERROVIARIAS INTEGRANTES DE LA RFIG	289.218	293.854	402.702	1,6	37
Canon de utilización de estaciones por parte de viajeros (A)	62.066	62.855	81.256	1,3	29,3
Canon por el estacionamiento y la utilización andenes en las estaciones(B)	7.009	7.082	9.415	1	32,9
Canon de pasos por cambiadores de ancho (C)	3.784	3.941	4.024	4	2
Canon por la utilización vías de apartado (D)	81	81	82	0	0
Canon por la utilización del dominio público ferroviario (E)	356	235	399	-34	69,8
TOTAL CANON POR UTILIZACIÓN DE ESTACIONES Y OTRAS INSTALACIONES FERROVIARIAS	73.297	74.194	95.176	1,2	28
TOTAL CÁNONES	362.515	368.048	497.878	1,5	35,3

Como puede observarse en el cuadro anterior, el total de ingresos derivados de los cánones ferroviarios creció apenas un 1,5% entre 2011 y 2012, produciéndose un incremento del 35,3% en 2013 respecto a 2012. Los ingresos por tipo de canon han seguido la misma pauta, así el *canon por utilización de las líneas ferroviarias integrantes de la RFIG* presentó un incremento del 1,6% entre 2011 y 2012 y del 37% en 2013, y el *canon por utilización de estaciones y otras instalaciones ferroviarias* creció un 1,2% en 2012, mientras que en 2013 el incremento fue del 28%.

Respecto a las modalidades de cada uno de los cánones, en el canon de acceso la variación del año 2012 es negativa en un 3,3% mientras que en el año 2013 se produce un incremento positivo en un 2,6%; en el canon por reserva de capacidad, entre 2011 y 2012 el incremento es del 3,4% y entre 2012 y 2013 del 24,5%; en el canon por circulación el aumento mínimo del 0,6% entre 2011 y 2012 ha venido seguido de un incremento del 13,9% en 2013; por último, el canon por tráfico ha



TRIBUNAL DE CUENTAS

aumentado solo un 0,3% entre 2011 y 2012, pasando a un incremento de casi el 75% en 2013 respecto al ejercicio anterior. Respecto al canon por la utilización de estaciones por parte de viajeros, en 2012 se incrementó solo un 1,3% mientras que el crecimiento en 2013 fue del 29,3%; el canon por estacionamiento y utilización de andenes se incrementó un 1% en 2012 y un 32,9% en el ejercicio siguiente; por último, aunque los ingresos por el canon por la utilización del dominio público ferroviario son casi insignificantes respecto al total de ingresos por cánones, resulta destacable que en el ejercicio 2012 hayan disminuido un 34% y se hayan incrementado en un 69,8% en el ejercicio siguiente.

En resumen, la variación anual, tanto en valores absolutos como relativos, de los ingresos derivados de los cánones ferroviarios ha sido mínima en los ejercicios 2011 y 2012, mientras que durante el ejercicio 2013, como consecuencia de la entrada en vigor de la Orden FOM/2336/2012, la variación ha sido significativa en todas las modalidades de cánones, destacando el aumento del canon por reserva de capacidad y del canon por tráfico.

Durante el periodo fiscalizado, ADIF aplicaba el procedimiento de coordinación para la liquidación de cánones que había aprobado su Consejo de Administración el 9 de enero de 2007, en el que se establece el proceso y la coordinación de las actuaciones necesarias entre las distintas áreas organizativas de la Entidad que intervienen en las distintas fases integrantes de las liquidaciones de todas las modalidades de cánones salvo para el canon por la utilización del dominio público, cuyo un procedimiento de coordinación fue aprobado el 27 de julio de ese mismo año.

Se ha verificado que las diferentes modalidades de cánones se habían liquidado, registrado y recaudado de acuerdo con lo establecido en las Órdenes ministeriales vigentes en cada momento y al procedimiento operativo de ADIF. No obstante, en relación con la liquidación del canon de acceso cabe señalar que de acuerdo con la legislación vigente en el periodo fiscalizado y en la fecha de redacción de este Informe, el canon de acceso está configurado como un canon de liquidación anual, por lo que si el operador empieza su actividad a final del año se le liquida por toda la anualidad sin que haya posibilidad de proceder a un prorrateo de esa cantidad. Además, en cumplimiento de lo dispuesto tanto en la Orden FOM/897/2005 como en la posterior Orden FOM/2336/2012, la determinación de la cuantía de este canon se establece en función de la Declaración de actividad realizada por el operador de acuerdo con el nivel de tráfico previsto. Por tanto, la cuantificación del hecho imponible de esta modalidad de canon se efectúa en función de una previsión del sujeto pasivo. Se ha constatado la existencia de casos en los que la actividad real y la prevista no coinciden, aunque esta circunstancia no ha afectado a la recaudación.

De acuerdo con la legislación existente la liquidación del canon de acceso se efectuaría en función del tráfico real solo cuando cada operador actualizase la Declaración de actividad que ha de presentar al Ministerio de Fomento, lo que da lugar a que, en los casos que el nivel de tráfico real supere el de la Declaración de actividad del sujeto pasivo, ADIF no disponga de instrumentos jurídicos suficientes para regularizar la situación en función del tráfico real, exigiendo un mayor canon en el caso de que corresponda. Esta problemática tendrá mayor significación en la medida en que aumente el número de operadores.

En el periodo fiscalizado ADIF contaba con una contabilidad que le permitía establecer los costes directos e indirectos de explotación de cada una de las redes en función de su producción, pudiendo imputar los costes de administración de cada una de las redes a los trenes que circulaban por ellas. Los criterios de asignación de costes para el cálculo de la cobertura de cada



TRIBUNAL DE CUENTAS

uno de los cánones ferroviarios se realizaban en función de las distintas divisiones de la Entidad y los gastos comunes se repartían de acuerdo con el número medio de personas de cada una de las divisiones.

En los párrafos siguientes de este Informe se expone el resultado del análisis de la cobertura de los costes de las diferentes líneas con los cánones correspondientes efectuado a partir de la cuenta por actividades elaborada por ADIF de acuerdo con los criterios de asignación de costes señalados. En los trabajos de fiscalización se ha comprobado la concordancia de estas cifras con las de los registros contables sin que se hayan detectado discrepancias.

La cobertura bruta de los gastos de las líneas ferroviarias de la red convencional y de la red de alta velocidad se ha obtenido del cociente entre el total de los ingresos derivados de los cánones ferroviarios atribuidos a cada línea y los gastos de explotación y financieros; si, además, se incluyen los otros ingresos de explotación, se obtendría la cobertura neta del total de los ingresos de ADIF.

Los cuadros siguientes presentan una información resumida de la contenida en los anexos V y VI de este Informe. En estos anexos aparecen detallados los costes de explotación de cada una de las divisiones de la Entidad que intervienen en la explotación de las dos redes ferroviarias - mantenimiento, circulación y seguridad- así como la cobertura bruta y neta de las mismas, representando los ajustes el reparto de los gastos comunes o estructurales entre los distintos centros de costes de acuerdo con los criterios de contabilidad analítica.

Como puede observarse en estos anexos, el coste de explotación de la red convencional, excluyendo los gastos financieros, en el periodo 2011-2013 ha sido superior (en torno al 45%) al de la red de alta velocidad debido, principalmente, a los costes de circulación, ya que la red convencional presenta un mayor número de incidencias circulatorias que la red de alta velocidad.

Entre los ejercicios 2011 y 2012, el coste de explotación de la red convencional, se ha mantenido estable mientras que en el ejercicio 2013 experimentó un incremento de 222.202 miles de euros (29%), de los que 69.107 miles corresponden a la línea Red de Ancho Métrico (RAM) recibida de FEVE en ese mismo ejercicio, 171.215 miles al aumento en gastos de mantenimiento y 10.018 miles a los gastos de planificación que en ejercicios anteriores se incluían dentro de los costes estructurales; por su parte, los costes de circulación y de seguridad disminuyeron en 27.841 miles y 297 miles, respectivamente.

El coste de la red de alta velocidad presenta la misma evolución que el de la red convencional, si bien el incremento de los costes de 2013, por 86.399 miles de euros (20%), ha sido inferior. Del incremento anterior, 78.798 miles corresponden al mantenimiento, 2.715 miles a los costes de circulación, 1.623 miles a la seguridad y 3.263 miles a los gastos de planificación.



Cuadro nº 17

(En miles de euros)

Cobertura de los cánones de la red de Alta Velocidad			
CONCEPTOS	2011	2012	2013
Gastos de explotación	390.886	412.538	500.587
Ajustes	9.354	9.832	8.182
COSTES EXPLOTACIÓN AJUSTADOS	400.240	422.370	508.769
Incremento costes financiación	135.363	156.741	171.666
COSTE TOTAL	535.603	579.111	680.435
TOTAL CÁNONES	262.471	262.373	344.597
% COBERTURA	49	45,3	50,6

Para la red de alta velocidad, la cobertura de los cánones en el periodo fiscalizado ha oscilado entre el 49% y 51%. Estos porcentajes ponen de manifiesto que, a pesar de la modificación en la cuantía de los cánones en el ejercicio 2013, no se ha producido un aumento en la misma medida en la cobertura de gastos y esto es debido, básicamente, al incremento de los gastos de seguridad de la circulación (350%) y del mantenimiento de la infraestructura (19%), como consecuencia de la apertura de nuevas líneas ferroviarias.

De lo expuesto se puede deducir que, en el periodo fiscalizado, las tarifas de cánones vigentes en la red de alta velocidad resultaban insuficientes para cubrir sus costes y, consecuentemente, para lograr su sostenibilidad económica en el tiempo. Al respecto, debe tenerse en cuenta que, con la futura liberalización del transporte ferroviario de alta velocidad se requerirá que entre todos los operadores soporten los costes de mantenimiento de la red, incluyendo los gastos financieros y de amortización, para evitar que se produzcan transferencias de fondos del sector público al sector privado.

A continuación se muestra la evolución de la cobertura de la red convencional en 2011 y 2012 y la de las redes propiedad de ADIF en 2013, ya que en este ejercicio, tras crearse ADIF-AV, la Entidad ADIF ostenta, además de la titularidad de las líneas convencionales, la de la línea de alta velocidad Orense-Santiago.



Cuadro nº 18

(en miles de euros)

Cobertura de los cánones de la red convencional			
CONCEPTOS	2011	2012	2013
Gastos de explotación	660.297	615.041	896.416
Ajustes	102.448	136.962	77.789
COSTES EXPLOTACIÓN AJUSTADOS	762.745	752.003	974.205
Incremento costes financiación	-	-	12.615
COSTE TOTAL	762.745	752.003	986.820
TOTAL CÁNONES	37.851	42.848	72.077
% COBERTURA	4,96	5,7	7,3

Las cifras anteriores ponen de manifiesto la existencia de una red convencional altamente deficitaria con un porcentaje de cobertura en el ejercicio 2011 del 5%, alcanzando el 7% en 2013. El crecimiento de los ingresos por cánones del 90% entre estos dos ejercicios quedó atemperado por la inclusión en 2013 de los gastos derivados de la RAM, propiedad hasta entonces de FEVE y por un aumento del 34% de los gastos de mantenimiento de la infraestructura de la red. Como resultado de lo anterior, los costes de mantenimiento de esta red se han financiado, básicamente, por aportaciones efectuadas por el Estado que hasta 2012 se instrumentaron mediante el Contrato Programa 2007-2010 y convenios posteriores y en 2013 mediante una subvención de explotación de 585.000 miles de euros.

El anexo VII muestra para el ejercicio 2013 el grado de cobertura de cada una de las líneas cuya titularidad ostenta ADIF-AV. De estas líneas, la del eje Atlántico y la del corredor Mediterráneo presentan unos valores considerados no homogéneos en relación con las del resto, al tratarse no de infraestructuras de alta velocidad de nueva creación sino de líneas de acondicionamiento para la alta velocidad. Además, en el caso del eje Atlántico, alternan segmentos de plataforma finalizados y en servicio sin electrificar, con otros aún sin construir por lo que los gastos de mantenimiento son inferiores a las líneas de nueva construcción de la alta velocidad y ya puestas en funcionamiento no siendo, por tanto, sus importes comparables con las restantes.

Como puede observarse en el referido anexo, el grado de cobertura de los costes totales con los cánones correspondientes para las diferentes líneas ha oscilado entre el 124% de la línea Madrid-Sevilla y el 16% de la línea Madrid-Valladolid y, aunque la línea de alta velocidad Madrid-Barcelona es la que presenta unos mayores ingresos, alcanza tan solo un grado de cobertura del 65%, inferior al de la línea Madrid-Sevilla del 124%, como consecuencia del mayor volumen de los costes de amortización y de los financieros. En particular, las amortizaciones imputadas a la línea Madrid-Barcelona ascendieron a 89.654 miles frente a 26.342 miles de Madrid-Sevilla y los costes financieros de la línea Madrid-Barcelona se elevaron a 63.391 miles mientras que la línea de Madrid-Sevilla se financió con cargo al presupuesto del Ministerio de Fomento, al haberse construido y puesto en funcionamiento con anterioridad a la creación de ADIF, por lo que no se le imputan costes financieros. Si se elimina de este análisis el efecto de los costes de amortización y de los financieros, el grado de cobertura habría superado sobradamente el 100% en todas las líneas excepto en las de Madrid-Valladolid y Madrid-Levante, con un grado de cobertura del 54% y



TRIBUNAL DE CUENTAS

el 89%, respectivamente; y la diferencia entre la línea Madrid-Sevilla y Madrid-Barcelona se reduciría sensiblemente, presentando la primera una cobertura del 193% y la segunda del 158%.

En 2013, las líneas que presentan un mayor coste de administración (costes de explotación, excluidas las amortizaciones) por kilómetro han sido las de Madrid-Valladolid con 154 miles de euros/km y la de Córdoba-Málaga con 155 miles de euros/km, lo que supone hasta un 60% más que la de Madrid-Sevilla con 96 miles de euros/km. Entre las causas de este mayor coste se encuentran la dificultad de los trazados y el alto grado de tecnificación de estas nuevas líneas puestas en explotación respecto a las antiguas. Si al coste anterior se le añaden los gastos financieros y las amortizaciones, Madrid-Valladolid alcanzaría los 534 miles de euros/km y Córdoba-Málaga los 434 miles de euros/km.

A continuación se expone el resultado de la verificación del cumplimiento de lo dispuesto en el artículo 74 de la LSF en el que se regula los costes que han de cubrir las distintas modalidades del *canon por la utilización de las líneas ferroviarias integrantes de la RFIG*. Así, el canon de acceso ha de repercutir los costes de la gestión administrativa de la red ferroviaria, entre los que se incluyen los inherentes a la publicación de la red, la elaboración de los planes de explotación, la asignación de la capacidad y la supervisión de la circulación de los trenes; el canon por reserva de la capacidad, los costes fijos de mantenimiento, explotación y gestión de la infraestructura ferroviaria; el canon de circulación, los costes variables de mantenimiento, explotación y gestión de la infraestructura ferroviaria; y el canon de tráfico, los gastos financieros y de amortización relacionados con la red ferroviaria.

En el siguiente cuadro, el canon de circulación y el de reserva de capacidad se presentan conjuntamente ya que la información de que dispone la Entidad no distingue entre la repercusión de los costes variables en el canon de circulación y de los costes fijos en el canon de reserva de la capacidad.

Cuadro nº 19

(En porcentaje)

Cobertura de las modalidades de canon por utilización de las líneas ferroviarias						
MODALIDADES DE CÁNONES	RED CONVENCIONAL			RED DE ALTA VELOCIDAD		
	2011	2012	2013	2011	2012	2013
Canon de acceso	17,65	16,06	8,04	152,78	106,21	9,34
Canon de reserva de capacidad y de circulación	4,57	5,34	9,8	72,71	73,74	66,43
Canon por tráfico	-	-	-	28,99	25,22	48,92

Para la red de alta velocidad, en la cobertura del canon de acceso de 2011 y 2012 no se han incluido como costes directamente imputables los de planificación y gestión de la red que se encontraban formando parte de los costes indirectos y, por ese motivo, presentan unos importes elevados (153% y 106%); al modificarse el criterio de reparto de los costes, como consecuencia de las variaciones en la estructura de la Entidad y pasar los gastos anteriores a imputarse directamente en 2013, la cobertura ha descendido al 9%. Las cifras anteriores ponen de manifiesto que ninguna de las modalidades del canon ha permitido la financiación de los costes que según el artículo 74 de la LSF deben repercutir.



II.4.- PLANIFICACIÓN DE LAS INVERSIONES EN INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS

La planificación de las infraestructuras ferroviarias integrantes de la RFIG, así como el establecimiento o la modificación de las líneas ferroviarias o de tramos de las mismas, según lo dispuesto en la LSF, es competencia del Ministerio de Fomento mediante la correspondiente resolución. En consecuencia, la capacidad de decisión de ADIF en esta materia es escasa.

Las resoluciones de la Secretaría de Estado de Planificación e Infraestructuras del Ministerio de Fomento dictadas en los últimos ejercicios por las que se acuerda la construcción de infraestructuras ferroviarias aprobadas son las siguientes: por Resolución de 4 de diciembre de 2009, se acordó la construcción del tramo Olmedo-Medina-Zamora-Puebla de Sanabria-Lubián-Orense; el 30 de marzo de 2012, la construcción del tramo de Castrejón-comarca de Pamplona; y el 11 de mayo de 2012 la construcción de la conexión del corredor Mediterráneo con la línea de alta velocidad Madrid-Barcelona-Frontera francesa y la construcción de la sección Santiago de Compostela-Vigo del tramo A Coruña-Vigo del eje Atlántico de alta velocidad.

Como ya se ha señalado en el apartado II.3. anterior, a ADIF, como ente público le es de aplicación la LGP, elabora como instrumento de planificación el PAP, de acuerdo con lo dispuesto en la Resolución de la Dirección General de Presupuestos en la que se establecen los formatos y procedimientos para su elaboración por las entidades públicas. Además, en el periodo fiscalizado las previsiones incluidas por ADIF en este documento se adecuaron a las líneas de actuación contenidas para el ejercicio 2011 en el Plan Estratégico de Infraestructuras y Transporte del Ministerio de Fomento y para 2012 y 2013 al Plan de Infraestructuras, Transporte y Vivienda 2012-2024 provisional, que se encuentra pendiente de aprobación a la fecha de redacción de este Informe.

Las cantidades presupuestadas por ADIF en el anexo de inversiones reales y programación plurianual individualizada del PGE para el ejercicio 2013 no se correspondieron con los compromisos contractuales existentes como se pone de manifiesto en el hecho de que en la elaboración del presupuesto para ese ejercicio y debido a las restricciones presupuestarias, el importe de los compromisos de gasto del año derivados de la contratación formalizada en ejercicios anteriores fuese superior a la cantidad finalmente aprobada en el PGE, siendo el importe de la anualidad comprometida relativa a las inversiones en alta velocidad de 3.576.216 miles de euros frente a una cantidad aprobada para este tipo de gastos de 2.731.600 miles. Como consecuencia de ello, la programación de las inversiones se vio afectada, ya que hubo de ajustarse no a las necesidades reales sino a la consignación recogida en los PGE, produciéndose retrasos en la ejecución prevista de las obras tal y como se pone de manifiesto en el cuadro nº 20, en el que se relacionan los principales proyectos de inversión encomendados a ADIF y que figuraban incluidos en los PGE para el año 2011, con indicación del año previsto de finalización, junto con la misma información que ofrecen para estos proyectos los PGE para 2014.



Cuadro nº 20

Desviación en la finalización prevista de los proyectos de inversión			
PROYECTO	FECHA INICIO	FECHA FINALIZACIÓN PAP 2011-2014	FECHA FINALIZACIÓN PAP 2014-2017
Asturias-Variante Pajares	2006	2014	2018
Venta Baños-Burgos-Vitoria	2007	2015	2018
Valladolid-Burgos-Vitoria	2004	2015	2018
Vitoria-Bilbao-S. Sebastián	2002	2015	2018
Madrid-Extremadura	2004	2015	2018
Olmedo-Lubián-Orense	2009	2016	2018

Los datos anteriores ponen de manifiesto que las fechas de finalización previstas para estos proyectos en el PAP 2011-2014 han sufrido modificaciones en el PAP 2014-2017 de forma que, en tan solo 3 años, todos los proyectos anteriores han experimentado retrasos en la previsión de su finalización.

Por otra parte, de la comparación entre la inversión prevista para los ejercicios 2011, 2012 y 2013 en los PGE y los datos de inversión realizada que ofrecen los PAP obtiene el resumen de la ejecución global de las inversiones contempladas en el PAP:

Cuadro nº 21

(en miles de euros)

Comparación entre la inversión prevista en los PGE y la realizada					
CONCEPTO	2011	2012	2013		TOTAL
			ADIF-AV	ADIF	
Inversión prevista PGE	4.459.995	4.126.444	2.946.687	425.780	11.958.906
Inversión realizada (PAP)	4.374.870	3.609.039	1.783.956	248.111	10.015.976
DESVIACIÓN	85.125	517.405	1.162.731	177.669	1.942.930

Los importes de las inversiones de ADIF que figuran en el cuadro anterior difieren de las cifras contables de inversión en inmovilizado material, debido a que el importe de las inversiones del cuadro incluye la totalidad del IVA soportado mientras que en el importe extraído de la contabilidad de la Entidad sólo se incorpora al coste de las inversiones el IVA soportado y no deducible, que supone un porcentaje muy inferior. En el periodo fiscalizado las inversiones realizadas fueron inferiores en 1.942.931 miles de euros (un 16%) a las previstas, siendo especialmente relevante la desviación del ejercicio 2013 con un importe agregado de 1.340.400 miles de los que 1.162.731 miles corresponden a las inversiones en alta velocidad y 177.669 miles a las de ADIF.

Por otra parte, anualmente se aprecia una disminución paulatina del importe de inversión previsto; en valores relativos el importe de la inversión prevista en el ejercicio 2012 disminuyó un 8%



respecto a 2011 y en 2013 un 25% en relación al mismo ejercicio 2011. En cuanto a la ejecución, esta tendencia se evidencia en mayor grado, siendo en 2011 de un 98% del importe previsto, en 2012 de un 87% y en 2013 del 60% (para ADIF y ADIF-AV) debido, principalmente, a los problemas de financiación del ejercicio 2012, a los que ya se ha hecho referencia en el apartado II.2. anterior, que afectaron a la ejecución de las inversiones previstas para el siguiente ejercicio.

A pesar de que en el ejercicio 2011 se alcanzó un porcentaje de realización del 98%, su ejecución por proyectos fue desigual de manera que proyectos cuyo importe presupuestado suponía un 48,2% presentaron desviaciones en su ejecución superiores al 25%, destacando las variaciones negativas de la línea de alta velocidad Madrid-Frontera francesa por un importe de 250.095 miles de euros (un 26%) y de la línea de alta velocidad Madrid-Valladolid, de 103.799 miles (un 81%), mientras que otros proyectos presentaron una inversión superior a la inicialmente prevista; como es el caso de los 195.688 miles (un 147%) de la línea de alta velocidad Vitoria-Bilbao-San Sebastián, los 169.459 miles, (un 143%) de la conexión Atocha-Chamartín y, finalmente, los 160.267 miles, (un 107%) de la línea de alta velocidad Venta de Baños-Palencia-León-Asturias. Además, 2 proyectos previstos inicialmente en el anexo de inversiones de los PGE, la remodelación de la estación de Baracaldo y el tramo Madrid-Extremadura-Navalmoral, no llegaron a ejecutarse.

En el ejercicio 2012 disminuyó el porcentaje de ejecución total, que se situó en el 87%. En este ejercicio, proyectos cuyo presupuesto representaba un 60,9% sobre el total presentaron unas desviaciones en su ejecución superiores al 25%, destacando las variaciones negativas de la línea de alta velocidad Olmedo-Lubián-Orense de 245.315 miles de euros, (un 30%), la del corredor Mediterráneo de 218.875 miles, (un 35%), la de línea de alta velocidad Venta de Baños-Palencia-León-Asturias de 186.768 miles (un 69%), y la de la línea de alta velocidad Valladolid-Burgos-Vitoria de 124.906 miles (un 44%); por el contrario, la línea de alta velocidad Madrid-Levante supuso un aumento sobre lo inicialmente previsto de 192.058 miles, un 529%. Además, no se ejecutó el proyecto Almería Convenio y el proyecto especial Mirasierra inicialmente previstos.

En el ejercicio 2013 la ejecución de las inversiones programadas cayó al 61% y al 58% para ADIF-AV y ADIF, respectivamente. En ADIF-AV, proyectos cuyo importe presupuestado suponía el 54% del total presentaron desviaciones en su realización superiores al 25%, mientras que en ADIF ese porcentaje alcanzó el 92%. En ADIF-AV las diferencias negativas con mayor importancia cuantitativa se produjeron en la ejecución de los siguientes proyectos: en la línea de alta velocidad Olmedo-Lubián-Orense, de 422.428 miles de euros, (un 62%), en la adaptación UIC del corredor Mediterráneo de 258.541 miles, (un 99%), en la línea de alta velocidad de Venta de Baños-Palencia-León-Asturias, de 129.929 miles, (un 79%), y en la Variante de Pajares, de 109.835 miles (un 61%); por otra parte, no se produjeron desviaciones de costes positivas relevantes por proyectos. En ADIF, después de la escisión de la rama de alta velocidad, destacan las desviaciones negativas de las obras en la RAM proveniente de la extinta FEVE por 32.282 miles (un 70%) y de la línea de Orense-Santiago por 28.431 miles (un 87%); además, no se ejecutaron los proyectos previstos de Mirasierra, el acceso UIC al puerto de Barcelona y el túnel de Cabañal.

Finalmente, considerando el periodo fiscalizado 2011-2013 de modo global, las principales desviaciones de la inversión realizada sobre la prevista han correspondido a los proyectos de la Variante de Pajares de 179.070 miles de euros (un 30%), a la línea de alta velocidad Venta de Baños-Palencia-León-Asturias de 156.430 miles (un 27%), a la línea de alta velocidad Valladolid-



Burgos-Vitoria, de 233.578 miles (un 30%) y a la línea de alta velocidad Olmedo-Lubián-Orense de 702.056 miles (un 44%). Asimismo, de los proyectos que tenían su finalización programada en el PAP 2011-2013 dentro del periodo fiscalizado, a la fecha de finalización de los trabajos de fiscalización se encontraban pendientes la Variante de Pajares, la línea de alta velocidad Valladolid-Venta de Baños-Palencia-León y el corredor Mediterráneo Murcia-Almería.

En el anexo VIII de este Informe se recoge la ejecución del PAP de cada uno de los ejercicios del periodo fiscalizado con el detalle que figura en los PGE. Al analizarse dichos PAP se ha puesto de manifiesto que existe una falta de homogeneidad en los costes integrantes de algunos de los proyectos como consecuencia de cambios de criterio producidos en 2013 en la agrupación de los costes y, por otra parte, por la variación en la composición de los proyectos. En este sentido, en la confección del PAP 2013-2016 aparece un nuevo apartado “Proyectos finalizados” para recoger los gastos realizados en líneas ya puestas en explotación que, en ejercicios anteriores, se incorporaban al coste de los proyectos iniciales y el importe de las inversiones en estaciones que, en años anteriores, se encontraba en un proyecto diferenciado, a partir de 2013 se ha incorporado al coste de las líneas. Además, entre 2011 y 2013 se ha producido una variación en la composición de algunos de los proyectos. En concreto, se han agrupado en un solo proyecto las obras de la línea de alta velocidad Madrid-Extremadura que, en 2011, figuraban en 3 proyectos diferentes y se han agrupado en un único proyecto “Corredor Mediterráneo (Murcia-Almería)” los integrantes de “Almería-Murcia” y “Pulpi-Murcia”.

En 2013, el coste total estimado de finalización de la red de alta velocidad gestionada por ADIF-AV ascendía a 70.791.758 miles de euros de los que se habían ejecutado a 31 de diciembre de 2012 el 60% (42.395.854 miles). Por consiguiente, aún quedaba pendiente de realización parte de la red de alta velocidad que a 1 de enero de 2013 supondría, al menos, una inversión estimada para ejercicios futuros de 28.395.904 miles. Con el actual modelo de financiación establecido para ADIF-AV, la ejecución de esta inversión llevaría a la Entidad a requerir de una cifra de endeudamiento que pondría en riesgo su sostenibilidad económica; por ello, en 2014 ADIF-AV ha realizado una nueva planificación, que se ha plasmado en el PAP 2015-2018, para adaptar la ejecución de los proyectos de inversión pendientes sin comprometer su sostenibilidad. Para efectuar esta reprogramación ADIF-AV ha seguido los siguientes criterios: prioridad en la puesta en servicio de tramos que tengan un grado elevado de ejecución, combinación de tramos de alta velocidad con tramos de red convencional, instalación en algunas líneas de vía única en lugar de vía doble y aprovechamiento de sinergias con otros programas de inversión previstos en la planificación ferroviaria. Con la aplicación de estos criterios, el nuevo coste de finalización de las líneas de alta velocidad estimado se ha reducido hasta los 56.497.204 miles de los que a 31 de diciembre de 2013 se habían ya ejecutado 44.179.800 miles, quedando pendientes 12.317.404 miles, importe que, según el cuadro de financiación de la Entidad para el periodo 2014-2017, podría resultar asumible.

II.5.- ANÁLISIS DEL INMOVILIZADO DE LAS INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS

ADIF registra contablemente como inmovilizado material en explotación el coste bruto de las inversiones en infraestructura de su titularidad puestas en funcionamiento, junto con los restantes inmovilizados de la Entidad entre los que destacan las estaciones de viajeros y las terminales de mercancías. Su saldo a 31 de diciembre de los ejercicios fiscalizados, desglosado por líneas ferroviarias en explotación, es el siguiente:



Cuadro nº 22

(en miles de euros)

Coste bruto de las inversiones en infraestructura ferroviaria				
EJES FERROVIARIOS	31/12/2011	31/12/2012	31/12/2013	
			ADIF-AV	ADIF
Madrid-Sevilla	2.908.134	2.966.758	2.961.283	-
Madrid-Barcelona	8.260.455	8.375.816	11.421.879	-
Córdoba-Málaga	2.327.230	2.405.178	2.417.687	-
Madrid-Valladolid	3.934.240	3.972.692	4.055.645	-
Madrid-Levante	4.897.155	5.379.379	7.687.845	-
Eje Atlántico A Coruña-Santiago	-	823.425	-	762.762
Otros	396.623	403.237	198.946	404.071
M.Chamartín-Irún/Hendaya	702.672	714.996	110.830	3.389.632
Madrid-Zaragoza-Lleida-Barcelona-PortBou	607.244	673.207	100.979	4.237.386
Alcázar de San Juan-Córdoba-Sevilla-Cádiz	316.324	337.309	85.292	2.890.860
M. Atocha-Cáceres-Valencia de Alcántara	101.910	103.233	15.244	452.061
Venta de Baños-León-Orense-Vigo	209.525	232.170	115.924	1.801.295
M. Chamartín-Valencia-S Vicente Calders	367.239	382.223	99.056	2.912.461
Red Ancho Métrico	-	-	-	1.092.321
Línea de AV Orense-Santiago	-	-	-	2.079.462
Enlace AV Zaragoza-Huesca	-	-	-	307.887
TOTAL	25.028.751	26.769.623	29.270.610	20.330.198

En el ejercicio 2013 destaca el aumento del coste de explotación de las líneas Madrid-Barcelona y Madrid-Levante; la primera de ellas debido a la puesta en explotación del tramo de Barcelona-Figueras y la segunda por el tramo de Albacete-Alicante y de la variante de Alpera recibida de la RTE. Si el saldo a 31 de diciembre de los tres ejercicios se minora con el importe amortizado y las depreciaciones y se le añade el importe del inmovilizado en curso, se obtiene el saldo del inmovilizado material neto, que ha ascendido a 33.954.781 miles de euros en 2011, a 39.314.446 miles en 2012 y en 2013 a 38.893.386 miles para ADIF-AV y a 14.562.871 miles para ADIF. Su composición durante el ejercicio 2013 experimentó cambios sustanciales como consecuencia de la aplicación de diversas disposiciones legales, tal como se expone a continuación.

En primer lugar, el Real Decreto-ley 22/2012 dispuso la extinción FEVE el 31 de diciembre de 2012, subrogándose ADIF y RENFE-Operadora en sus derechos y obligaciones y, en virtud de lo dispuesto en la Orden FOM/2818/2012, se desagregaron los activos y pasivos de FEVE entre estas dos Entidades. Como consecuencia de ello, ADIF ha registrado en la contabilidad del ejercicio 2013 las infraestructuras ferroviarias procedentes de FEVE, tal y como dispone la Orden, según el valor contable a 31 de diciembre de 2012 registrado por FEVE, por un importe de 524.305 miles de euros. Estos activos, según pone de manifiesto el informe de auditoría de las cuentas anuales de FEVE de 2012, se encontrarían sobrevalorados debido a deficiencias de



TRIBUNAL DE CUENTAS

control interno en relación con el proceso de bajas por renovación. En la medida en que estas deficiencias persistían a 31 de diciembre de 2013, el informe de auditoría de las cuentas anuales de ADIF del 2013, mantiene esta salvedad ante la imposibilidad de cuantificar la sobrevaloración.

En segundo lugar, se produjeron altas como consecuencia de la aplicación del Real Decreto-ley 4/2013, de 22 de febrero, que contempla la entrega por la AGE a ADIF de la RTE que, a la fecha de entrada en vigor de esta normativa, estuvieran siendo administradas por la Entidad. La Entidad ha procedido a valorar estas altas por el importe que figura en las actas de subrogación o por el 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 calculada en función del tiempo transcurrido desde su puesta en explotación hasta la fecha de transferencia a la Entidad. La naturaleza y valoración de estas inversiones han sido las siguientes:

Cuadro nº 23

(en miles de euros)

Valoración de las infraestructuras de la RTE entregadas por la AGE a ADIF	
CONCEPTO	Importe
Inversiones realizadas por Renfe hasta 2004 y entregadas al Estado el 31 de diciembre de 2004	2.129.936
inversiones ejecutadas por el Contrato Programa y por los convenios entre ADIF y el Estado	5.220.529
inversiones realizadas por el Ministerio de Fomento	4.401.536
Otras inversiones	129.980
TOTAL	11.881.981

ADIF ha reconocido una subvención de capital de 11.881.981 miles de euros, correspondientes al valor razonable de los bienes recibidos calculado como el coste de reposición depreciado de los mismos, según lo indicado en el Plan General de Contabilidad (PGC), aprobado por Real Decreto 1514/2007, de 16 de noviembre y de lo establecido en la norma sexta de la Orden EHA /733/2010.

En relación con el traspaso de estas infraestructuras, el informe de auditoría de las cuentas anuales de ADIF de 2013 expresa una salvedad en relación con su valoración, al no haber dispuesto de toda la documentación soporte para verificar una parte de su saldo, en concreto ciertos costes vinculados a los activos construidos por el Ministerio de Fomento, extremo también recogido por la Entidad en su memoria.

Asimismo, los terrenos y bienes naturales se han valorado 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. En este sentido, ADIF no ha determinado aún el valor por el cual deberían registrarse determinados terrenos por los que discurren la mayor parte de las líneas ferroviarias de la red convencional, así como aquellos terrenos sobre los que se ubican determinados recintos ferroviarios de su titularidad.



TRIBUNAL DE CUENTAS

Adicionalmente, ADIF no dispone de información suficiente para registrar otras infraestructuras ferroviarias que, no habiendo sido contratadas y ejecutadas por ADIF o RENFE, pueden formar parte de la RFIG y sean susceptibles de entrega, según el Real Decreto-ley 4/2013, por estar siendo administradas por la Entidad. En este supuesto se encontrarían, principalmente, infraestructuras realizadas por el Ministerio de Fomento y por SEITTSA.

Por otra parte, con posterioridad al periodo fiscalizado, la Ley de PGE para 2014 permite la creación de la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria, mediante la transformación de la actual Dirección General de Ferrocarriles, quedando fuera del ámbito de su competencia la construcción de infraestructuras ferroviarias, hasta ahora propias de esa Dirección General, que pasan a ser ejecutadas en exclusiva por ADIF; en consecuencia se encomienda a ADIF la ejecución de las obras de la RTE licitadas y ya adjudicadas por el Ministerio de Fomento. En este sentido, la Resolución de la Secretaría de Estado de Infraestructuras, Transporte y Vivienda de 23 de mayo de 2014 establece la subrogación de ADIF y ADIF-AV en los contratos en curso adjudicados por este Ministerio. Estas obras deberían entregarse a ADIF y ADIF-AV para su inclusión en el inmovilizado en 2014.

En aplicación de la Orden EHA/733/2010, de 25 de marzo, la Entidad clasifica, principalmente, como activos no generadores de flujos de efectivo los bienes integrantes de su inmovilizado material, ya que corresponden a elementos de las infraestructuras ferroviarias incluidas en la RFIG y se poseen, fundamentalmente, con la finalidad de generar flujos económicos sociales que benefician a la colectividad, por tanto, con un objetivo distinto al de generar un rendimiento comercial. De la evaluación que anualmente realiza ADIF sobre la existencia de indicios de deterioro en estos bienes se desprende, según la Entidad, que no se han producido deterioros en los ejercicios del periodo fiscalizado.

A pesar de que la transmisión de la titularidad de la RTE a ADIF entró en vigor el 23 de febrero de 2013, las primeras actas de entrega y recepción de los bienes no se firmaron hasta el 24 de abril de 2014. En esa fecha se firmaron las actas de entrega y recepción de las líneas de RTE que han pasado a integrarse en el patrimonio de ADIF-AV y que son la variante de Alpera, el tramo Valencia-Vandellós del corredor Mediterráneo y las actuaciones del eje Atlántico de alta velocidad Santiago-Vigo adicionales a las obras ya entregadas y, también, la estación de alta velocidad de Castellón de la Plana, por un valor total de 681.163 miles de euros. Además, en esta misma fecha, se firmó el acta de entrega del tramo Orense-Santiago, correspondiendo 2.067.982 miles a ADIF y los restantes 18.306 miles a ADIF-AV por la fibra óptica de esta línea. A la fecha de finalización de los trabajos de fiscalización estaba pendiente la firma del acta de entrega de la infraestructura ferroviaria de la red convencional de la RTE.

Por último, en 2013 ADIF ha registrado bajas en su inmovilizado debidas a lo dispuesto en el Real Decreto 15/2013, de 28 de diciembre, de creación de ADIF-AV y la Orden PRE/2443/2013 que lo desarrolla y en la que se determinan los activos y pasivos de ADIF que pasan a ser titularidad ADIF-AV. Estas bajas han supuesto una minoración en el saldo del inmovilizado de ADIF de 37.030.472 miles de euros. Para ADIF-AV, el saldo al inicio del ejercicio 2013 ha sido de 36.998.865 miles de euros, correspondiendo la diferencia con el importe dado de baja por ADIF a la valoración de los derechos de uso de la fibra óptica que ostenta ADIF y, además, se han registrado durante el ejercicio las altas por la recepción de la RTE por un importe de 1.919.857



TRIBUNAL DE CUENTAS

miles, lo que da un saldo al final del ejercicio 2013 de inmovilizado material neto en ADIF-AV de 38.893.386 miles.

Como consecuencia de las disposiciones anteriores ADIF ostenta la titularidad de la infraestructura ferroviaria de la RAM recibida de FEVE, de la infraestructura ferroviaria de la red de ancho convencional y de ciertas infraestructuras específicas adaptadas a la alta velocidad tales como los tramos de Orense-Santiago y el enlace de alta velocidad Zaragoza-Huesca. Por su parte, ADIF-AV es titular de las siguientes líneas en explotación o construcción:

Cuadro 24

Líneas en explotación o construcción de ADIF-AV en 2013
Línea de alta velocidad Madrid-Zaragoza-Barcelona-Figueras.
Línea de alta velocidad Madrid-Segovia-Valladolid/Medina del Campo.
Línea de alta velocidad Madrid-La Mancha-Comunidad Valenciana-Murcia
Línea de alta velocidad Córdoba-Málaga.
Línea de alta velocidad Bobadilla-Granada.
Línea de alta velocidad León-Asturias.
Ramal de acceso Toledo en alta velocidad
Línea de alta velocidad Vitoria-Bilbao-San Sebastián.
Línea de alta velocidad Palencia-León-Asturias.
Línea de alta velocidad. Valladolid-Burgos-Vitoria.
Línea de alta velocidad Murcia-Almería.
Línea de alta velocidad Madrid-Cáceres: Navalmoral de La Mata-Cáceres.
Línea de alta velocidad Madrid-Extremadura: Cáceres-Mérida-Badajoz.
Túnel de alta velocidad Madrid Atocha-Madrid Chamartín.
Ampliación Complejo Estación Atocha.
Eje Atlántico de Alta Velocidad tramo Santiago de Compostela-Vigo.
Línea de alta velocidad Galicia tramo Olmedo-Lubián.
Línea de alta velocidad Galicia tramo Lubián-Ourense.
Enlace por alta velocidad Corredor del Mediterráneo área Tarragona.
Adaptación a Ancho UIC Corredor Mediterráneo, tramo Valencia-Vandellós.
Línea Zaragoza-Pamplona

A continuación se analizan las inversiones en infraestructuras ferroviarias realizadas por ADIF en el periodo 2011-2013, a partir de las altas de la obra en curso correspondientes al coste de las inversiones en infraestructura ferroviaria realizadas (IVA excluido) en cada uno de los ejercicios, que han ascendido a 3.655.884 miles de euros en 2011, 3.080.808 miles en 2012, 183.806 miles para ADIF en 2013 y 1.427.050 miles para ADIF-AV en ese mismo año. Este importe no coincide con el que figura en obra en curso en contabilidad en el ejercicio 2012, al no incluir los 2.298.105 miles de euros correspondientes al traspaso de las inversiones a título gratuito efectuado en virtud del Real Decreto-ley 22/2012, del eje Atlántico de alta velocidad y del enlace con el corredor Mediterráneo que corresponden a las obras ya realizadas por el Estado, por lo que no significa un coste de inversión en el que haya incurrido la Entidad en el ejercicio. En términos generales, el



TRIBUNAL DE CUENTAS

registro contable de estas inversiones realizadas durante el periodo fiscalizado se considera adecuado y los criterios de valoración aplicados son acordes con lo establecido en el PGC.

Cuadro nº 25

(en miles de euros)

Coste de las Inversiones realizadas en 2011-2013			
LÍNEA	2011	2012	2013
Madrid-Zaragoza-Barcelona-Frontera Francesa	648.123	358.699	104.623
Madrid-Segovia-Valladolid/Medina del Campo	16.625	67.275	230
Madrid-C. La Mancha-Comunidad Valenciana-Murcia	823.578	506.498	260.583
Córdoba-Málaga-Granada	30.778	12.595	2.280
Bobadilla-Granada	261.010	178.279	110.670
León-Asturias	145.708	152.041	57.653
Madrid-Sevilla y Ramal a Toledo	734	-130	-127
País Vasco	266.426	243.014	120.014
Palencia-León-Asturias	275.909	68.468	29.109
Valladolid-Burgos-Vitoria	236.615	128.303	89.011
Murcia-Almería	232.502	111.683	19.945
Pulpi-Murcia	29.717	10.460	5.627
Madrid-Navalmoral de la Mata-Cáceres	97.534	126.175	117.994
Madrid-Extremadura-Frontera portuguesa	38.818	28.141	14.255
Madrid Atocha-Madrid Chamartín	246.220	154.305	23.691
Ampliación complejo estación de Atocha	49.583	35.613	3.815
Otra inversión en AV	18.161	17.468	50.389
Eje Atlántico		231.899	167.484
Olmedo-Lubián	10.813	32.445	80.598
Lubián-Orense	39.993	436.044	131.820
Enlace del corredor Mediterráneo/Zona Tarragona		21.280	37.385
Nueva estación de Huelva	3.401	826	-
TOTAL ALTA VELOCIDAD	3.472.247	2.921.381	1.427.050
Otras inversiones en Red convencional	183.360	115.176	158.004
Conexión Logroño	277	44.251	25.802
TOTAL RED CONVENCIONAL	183.637	159.427	183.806
TOTAL	3.655.884	3.080.808	1.610.856

De los 8.347.548 miles de euros que han supuesto las inversiones realizadas en las infraestructuras ferroviarias propiedad de ADIF entre 2011 y 2013, 7.820.678 miles, un 94% sobre el total, corresponden a obras de las líneas de alta velocidad. El resto, 526.870 miles, a actuaciones de mejora en las líneas de la red convencional. Las inversiones en las líneas de alta velocidad de Madrid-Castilla La Mancha-Comunidad Valenciana-Murcia y de Madrid-Barcelona-



Frontera Francesa han ascendido a 1.590.659 miles y 1.111.445 miles, respectivamente, lo que ha supuesto un 20,3% y un 14,2% sobre el total de la alta velocidad.

La tendencia inversora en el periodo ha sido decreciente; comparando la inversión de 2013 con la de 2011 su disminución, en términos globales, ha sido del 55,9%, porcentaje que se eleva al 58,9% en los proyectos de alta velocidad. En la red convencional, el importe presenta una mayor estabilidad ya que después de experimentar una disminución del 13,2% en 2012, se recupera en 2013, alcanzando los niveles existentes en 2011.

Las inversiones efectuadas por ADIF en la RTE, financiadas con las aportaciones del Estado fijadas en el Contrato-Programa y en los convenios posteriores y que no suponen, por tanto, una aplicación de fondos para ADIF ni se encuentran integrados en el inmovilizado de la Entidad, son objeto de análisis en el apartado II.3 de este Informe.

II.6.- ANÁLISIS DE LA AMORTIZACIÓN DE LAS INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS

En el periodo fiscalizado, ADIF no utilizaba el mismo criterio de amortización para registrar la depreciación estimada de las dos redes de infraestructuras ferroviarias que administra, la red convencional y la red de alta velocidad. Así, ADIF calculaba la depreciación de la infraestructura de la red convencional y la RAM utilizando un método lineal, mientras para la infraestructura ferroviaria de alta velocidad, con carácter general aplicaba un método creciente en progresión geométrica del 3% anual. Al respecto, conviene señalar que la entidad administradora de las infraestructuras ferroviarias francesas, Réseau Ferré de France (RFF) no tiene establecidos métodos de amortización diferentes para las infraestructuras de la red convencional y las de la red de alta velocidad, sino que aplica con carácter general un único criterio lineal para calcular la depreciación de sus activos fijos.

Por lo que respecta a la vida útil estimada por la Entidad para los distintos elementos de la infraestructura ferroviaria, tanto de la red convencional como de la red de alta velocidad, esta se definió basándose en un estudio elaborado para el GIF por la entonces empresa estatal Tecnología e Investigación Ferroviaria, S.A. Estas estimaciones de vida útil, que se encuentran dentro de intervalos similares a los que RFF, son las siguientes:

- Plataforma (movimientos de tierra, obras de fábrica, túneles, puentes, drenajes y cerramientos de plataforma): entre 25 y 100 años.
- Superestructura de vía: entre 30 y 60 años.
- Instalaciones eléctricas relacionadas con las vías (línea aérea de contacto, elementos soporte de catenaria, subestaciones eléctricas e instalaciones de señalización, seguridad y comunicaciones): entre 20 y 60 años.

En cuanto al método progresivo creciente a las infraestructuras de la red de alta velocidad, su aplicación trae como consecuencia que las mayores dotaciones a la amortización de esos activos se concentrarán en los últimos años de su vida útil, siendo muy reducidas en los primeros. En el siguiente cuadro se muestra la repercusión que, sobre el resultado antes de impuestos de los ejercicios del periodo fiscalizado, ha tenido la aplicación del método de progresión geométrica en lugar del método lineal.



Cuadro nº 26

(en miles de euros)

Impacto sobre el resultado por la aplicación de los diferentes criterios de amortización				
CONCEPTO	2011	2012	2013	
			ADIF	ADIF-AV
RESULTADO ANTES DE IMPUESTOS CON AMORTIZACIÓN CRECIENTE GEOMÉTRICA	-298.658	-297.667	-97.252	-231.333
Diferencias según cambio criterio	-171.508	-188.259	-29.465	-208.273
RESULTADO ANTES DE IMPUESTOS CON AMORTIZACIÓN LINEAL	-470.166	-485.926	-126.717	-439.606
% Impacto Resultado	157%	163%	130%	190%

En el cuadro anterior puede observarse que en el periodo 2011-2013 el resultado del ejercicio hubiera mostrado unas pérdidas superiores en 597.505 miles de euros si la Entidad hubiera utilizado el método de amortización lineal en lugar del método progresivo creciente para las infraestructuras de alta velocidad aunque este importe habría de reducirse por el efecto que el cambio de criterio tendría en los ingresos por subvenciones de capital traspasados al resultado del ejercicio. En cualquier caso, se ha estimado que este efecto en el resultado negativo de la Entidad derivado de la aplicación del método de amortización lineal sería superior en el periodo fiscalizado en, al menos, 400.000 miles de euros. En el caso de ADIF-AV y exclusivamente para el ejercicio 2013, la aplicación de este método en ese ejercicio habría reducido en un 1% la cifra de su patrimonio neto, al estar compuesto su inmovilizado en explotación básicamente por líneas de alta velocidad.

La elección por la Entidad de este método de amortización creciente se basó, por una parte, en la estimación de un crecimiento del 3% del tráfico sobre las líneas de alta velocidad -amparada por la correlación existente entre la demanda del transporte y el crecimiento de la economía- y, por otra, en las características propias de la infraestructura ferroviaria, que presenta una fuerte indivisibilidad de los costes de inversión que resultan muy poco modulables a la demanda esperada, lo que, unido a una puesta en explotación que requiere de un extenso horizonte temporal, provoca que en la fase de arranque la capacidad instalada pueda exceder en mucho a la utilizada. Estas premisas, que sirvieron de base para la aplicación del método de estimación de la depreciación, fueron extraídas de un informe elaborado por el extinto GIF, que tomaba como base la evolución observada del tráfico en la línea Madrid-Sevilla en el periodo 1993-2002 y que, para las nuevas líneas en construcción, estimaba un incremento del tráfico ferroviario con una progresión geométrica del 3%.

De acuerdo con lo previsto en el PGC, desarrollado mediante la Resolución del Instituto de Contabilidad y Auditoría de Cuentas (ICAC), de 1 de marzo de 2013, por la que se dictan normas de registro y valoración del inmovilizado material y de las inversiones inmobiliarias, la amortización se identifica con la depreciación que normalmente sufren los bienes de inmovilizado por el funcionamiento, uso y disfrute de los mismos, debiéndose valorar, en su caso, la obsolescencia técnica o comercial que pudiera afectarlos. La dotación anual expresa la distribución del precio de adquisición o coste de producción durante la vida útil estimada del inmovilizado, por lo que la



TRIBUNAL DE CUENTAS

amortización habrá de establecerse de manera sistemática y racional en función de la vida útil de los bienes y de su valor residual, atendiendo a la depreciación considerada como normal por las causas señaladas anteriormente.

En relación al método de amortización que se aplique a cada caso particular, la Resolución del ICAC establece que “podrán utilizarse aquellos métodos de amortización que de acuerdo con un criterio técnico-económico distribuyan los costes de la amortización a lo largo de su vida útil, con independencia de consideraciones fiscales o de las condiciones de rentabilidad en que se desenvuelve la empresa. Entre estos métodos se incluyen el método lineal que dará lugar a un cargo por amortización constante a lo largo de la vida útil del activo, el método de depreciación decreciente en función del valor contable del elemento y que dará lugar a un cargo por amortización que irá disminuyendo a lo largo de su vida útil y el método de unidades de producción que supondrá un gasto por amortización basado en la utilización o producción esperada.” También establece la Resolución del ICAC que “el valor residual, la vida útil y el método de amortización de los elementos de inmovilizado material se revisarán, como mínimo, en la fecha de cierre de cada ejercicio” y que “los cambios que, en su caso, pudieran originarse” en estos parámetros, “se contabilizarán como cambios en las estimaciones contables, salvo que se tratara de un error.”

Aunque la Resolución citada no contempla expresamente un método de amortización creciente como el aplicado por ADIF para las infraestructuras de alta velocidad, podría considerarse como aumento de la producción esperada el crecimiento del 3% del tráfico que ADIF (antes GIF) estimó para definir su método de amortización, siempre que, previa revisión al cierre de cada ejercicio de esta estimación de crecimiento, se concluya que esta se mantiene en el tiempo.

En el anexo X se muestra una serie evolutiva desde 2008 hasta 2013 del tráfico de las líneas de alta velocidad pertenecientes a ADIF-AV, medido en Km-tren, que muestra para ese periodo un crecimiento medio anual que superó el 7% (en el caso de Francia, para el mismo periodo de referencia 2008-2013, el incremento medio anual del tráfico no llegó al 1%). Por líneas, en el periodo 2008-2013 el incremento del tráfico ferroviario del 3% se habría superado en todos los casos excepto en la de Madrid-Sevilla (la primera que entró en funcionamiento en España, en 1992) que, para alcanzar el 3%, tendría que haber tenido un tráfico de 19.993.926 Km-tren en 2013 en lugar de los 18.355.540 Km-tren reales. En el periodo fiscalizado 2011-2013, la media del incremento anual del tráfico se acercó al 7% aunque sin alcanzarlo, a pesar de que en el ejercicio 2012 se produjo una disminución del tráfico de casi el 2% derivado de la crisis económica. Por líneas, cumplirían el objetivo del 3% los ejes de Madrid-Valladolid y Madrid-Levante, no así los otros dos, Madrid-Sevilla y Madrid-Barcelona.

En el amplio periodo de vida útil de las infraestructuras ferroviarias, es difícil que se mantenga un crecimiento sostenido del tráfico del 3%, tesis corroborada por el resultado que presentan varios estudios sobre la evolución del tráfico de alta velocidad. En el caso de Japón, primer país en introducir la alta velocidad a mediados de los años sesenta, la demanda de los servicios de alta velocidad aumentó muy rápidamente en los primeros veinte años de su puesta en explotación, reduciendo su crecimiento a casi la mitad a partir de ese momento. Esta tendencia de estancamiento en el crecimiento de la demanda de servicios de alta velocidad parece estarse trasladando a Francia, que introdujo la alta velocidad al comienzo de la década de los ochenta, diez años antes que en España y podría verse trasladada en los próximos años a España. Esta



circunstancia necesariamente llevaría a reconsiderar el criterio aplicado en el cálculo de la amortización para adaptarlo, en dicho caso, a las actuales previsiones de tráfico futuro o para sustituirlo por un método de amortización lineal. En este sentido, de acuerdo con lo previsto en la norma 22ª de registro y valoración del PGC, el eventual cambio de estimación se debería aplicar de forma prospectiva, por lo que de producirse este hecho el valor neto contable en el momento del cambio se distribuiría entre la vida útil restante del activo y se imputaría a la cuenta de pérdidas y ganancias de ejercicios futuros.

II.7.- GESTIÓN DE LA INFRAESTRUCTURA FERROVIARIA TITULARIDAD DEL ESTADO

Entre las funciones atribuidas a ADIF en la LSF se encuentra la construcción de las infraestructuras ferroviarias integrantes de la RTE con arreglo a lo que disponga el Ministerio de Fomento, así como la administración de las infraestructuras que se le encomienden.

II.7.1.- Construcción de las infraestructuras ferroviarias titularidad del Estado

Hasta la entrada en vigor del Real Decreto-ley 4/2013 de 22 de febrero, la AGE era titular de la RFIG en ancho convencional, así como del tramo Ourense-Santiago de la línea de alta velocidad a Galicia. Las actuaciones inversoras realizadas por ADIF por cuenta del Estado, hasta la aplicación del Real Decreto-ley mencionado, se han realizado con arreglo a lo establecido en el Contrato-Programa 2007-2010, suscrito el 16 de febrero de 2007 entre el Ministerio de Economía y Hacienda, el Ministerio de Fomento y ADIF y que fue prorrogado hasta el 30 de junio de 2011 mediante acuerdo firmado el 30 de diciembre de 2010, y es el resto de convenios suscritos a tal efecto. En este sentido, el Ministerio de Fomento, ADIF y SEITTSA suscribieron dos convenios el 27 de junio de 2007 y el 21 de noviembre de 2007. El primero de ellos para la promoción por SEITTSA de las actuaciones en la RTE encomendadas a ADIF en desarrollo de lo establecido en el Contrato-Programa y concretadas en seis resoluciones de la Secretaría de Estado de Infraestructuras y Planificación del Ministerio de Fomento -de fechas 27 de junio de 2007, 16 de octubre de 2007, 17 de diciembre de 2007, 2 de diciembre de 2008, 30 de diciembre de 2009 y 30 de diciembre de 2010; el segundo convenio tuvo por objeto la promoción por SEITTSA de las inversiones en la línea de alta velocidad Madrid-Galicia, tramo Ourense-Santiago, conforme a la encomienda que el Ministerio de Fomento realizó a ADIF mediante Resolución de la Secretaría de Estado de Infraestructuras y Planificación, de fecha 21 de noviembre de 2007.

Una vez finalizado el periodo de vigencia del Contrato-Programa y su prórroga sin que se hubiera suscrito uno nuevo, el 18 de noviembre de 2011 la AGE, SEITTSA y ADIF firmaron un nuevo convenio para las inversiones a ejecutar por ADIF en el ejercicio 2011 y el 28 de diciembre de 2012 otro para las inversiones de 2012.

El 7 de diciembre de 2012, el Consejo de Ministros procedió a autorizar la convalidación de la liquidación del convenio derivado del Contrato-Programa 2007-2010. La liquidación del convenio aprobada por la Comisión de seguimiento arroja un saldo positivo a favor de ADIF de 45.936 miles de euros, importe que a la fecha de finalización de los trabajos de fiscalización se encontraba íntegramente cobrado. El 11 de febrero de 2014 la Intervención General de la Administración del Estado emitió informe de liquidación del Contrato-Programa, corroborando el saldo anterior.

Asimismo, la Secretaría de Estado de Infraestructuras y Planificación del Ministerio de Fomento, mediante Resolución de fecha 25 de febrero de 2009, encomendó a ADIF la realización de



TRIBUNAL DE CUENTAS

actuaciones relativas a supresión y protección de pasos a nivel. Además, con fecha 31 de julio de 2009, el Secretario de Estado de Planificación e Infraestructuras aprobó una propuesta de gasto por importe de 70.000 miles de euros, destinada a la ejecución de las actuaciones contempladas en el plan de modernización de estaciones.

Adicionalmente a las obras previstas en el Contrato-Programa, ADIF ha ejecutado inversiones de mejora en la Red de Cercanías y en la RTE en Cataluña en virtud de las siguientes disposiciones legales:

- Un primer convenio entre el Ministerio de Fomento, SEITTSA y ADIF, de 6 de junio de 2007, para la realización de actuaciones para la mejora de la Red Ferroviaria de Cercanías en Cataluña por un importe total de 110.000 miles de euros. Las inversiones objeto de este convenio se financian con cargo a los fondos propios de SEITTSA, mediante la aportación realizada por la AGE y consignado en los PGE para 2007, siendo ADIF la encargada de la contratación de las asistencias técnicas necesarias para la redacción de los proyectos o la dirección de obra. A este respecto, a 31 de diciembre de 2013, ADIF había facturado un total de 6.706 miles.
- Un segundo convenio, de fecha 7 de octubre de 2008, entre las mismas Entidades para la realización de actuaciones de mejora en la RTE en Cataluña, en cumplimiento de lo dispuesto en la disposición adicional tercera de la Ley Orgánica 6/2006 de reforma del Estatuto de Autonomía de Cataluña, por un importe de 250.000 miles de euros distribuidos a partes iguales entre actuaciones de modernización de estaciones de cercanías y regionales y la reposición y mejora de líneas a financiar mediante la aportación efectuada por la AGE a SEITTSA con cargo a los PGE del ejercicio 2008. En este convenio se establece que, para la construcción de las infraestructuras, SEITTSA licitaría los contratos para la ejecución de obra de cuantía igual superior a 1.500 miles (IVA excluido) y ADIF los contratos de ejecución de obra de importe inferior a 1500 miles (IVA excluido), así como los necesarios para la redacción de proyectos y la dirección de las obras. A 31 de diciembre de 2013, ADIF había facturado 69.704 miles (19.209 miles a SEITTSA y el resto directamente al Ministerio de Fomento).

Posteriormente, con fecha 24 de febrero de 2009, la Comisión Bilateral Generalitat-Estado, acordó que, por aplicación de la mencionada disposición adicional tercera de la Ley Orgánica 6/2006, ADIF realizaría inversiones por valor de 170.630 miles de euros en cinco líneas de actuación: dar continuidad a la concesión Figueres-Perpignan hasta Barcelona, instalaciones logísticas, inversiones de accesibilidad y mejora de estaciones, de seguridad y mejora de infraestructura, vía e instalaciones de la red convencional. Hasta el 31 de diciembre de 2013, ADIF había facturado por este concepto 131.551 miles.

Finalmente, el 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 el 12 de junio de 2002 para el desarrollo de las actuaciones relativas a la red de alta velocidad en la ciudad de Barcelona y la correspondiente remodelación de las infraestructuras ferroviarias. En dicha adenda se establece la aportación por la AGE a ADIF de un total de 255.000 miles de euros para la financiación de la estación ferroviaria de la Sagrera, distribuidos en 51.000 miles anuales desde el año 2009 hasta el año 2013. En virtud de la Orden



TRIBUNAL DE CUENTAS

PRE/2443/2013 de segregación de activos y pasivos, estas obras y su financiación se han asignado a ADIF-AV.

Como consecuencia de todas las actuaciones anteriormente descritas efectuadas en la RTE, ADIF ha reconocido como un ingreso el importe del coste de las obras ejecutadas, incrementado en el porcentaje previsto en los diferentes convenios u otras disposiciones en concepto de compensación de costes indirectos y gastos de gestión. Hasta el 31 de diciembre de 2012, ADIF reconocía estos ingresos como parte integrante del importe neto de la cifra de negocios. El siguiente cuadro muestra el importe de los ingresos, por tipo de actuación y en miles de euros, derivados de las inversiones y mejoras realizadas en la RTE.

Cuadro nº 27

(en miles de euros)

Ingresos por las inversiones en la RTE		
TIPOS DE INVERSIÓN	2011	2012
Inversiones RTE Convencional	300.467	120.299
Inversiones tramo Ourense-Santiago	219.398	121.812
Inversiones RTE Cataluña	11.076	23.692
Plan de Modernización de Estaciones	16.358	1.580
TOTAL INGRESOS POR RTE	547.299	267.383

Hasta el 31 de diciembre de 2012, ADIF registraba el coste que soportaba correspondiente a las inversiones ejecutadas en la RTE, dentro de los gastos de explotación, según el siguiente detalle, en miles de euros:

Cuadro nº 28

(en miles de euros)

Gastos de Inversión en la RTE		
TIPOS DE INVERSIÓN	2011	2012
Inversiones RTE Convencional	255.525	106.138
Inversiones tramo Ourense-Santiago	214.564	121.509
Inversiones RTE Cataluña	21.797	21.791
Plan de Modernización de Estaciones	3.445	1.758
TOTAL GASTOS DE INVERSIÓN EN RTE	495.331	251.196

Al importe anterior hay que añadir los costes registrados como aprovisionamientos, que ascendieron a 31.302 miles de euros en 2011 y a 8.635 miles en 2012.

En el ejercicio 2013, como consecuencia de la integración en el patrimonio de la Entidad de la RTE, las actuaciones ejecutadas por ADIF en estas infraestructuras se han registrado en su



inmovilizado y las aportaciones efectuadas por el Estado u otras Entidades para financiar dichas actuaciones como subvenciones de capital. En este ejercicio la transferencia recibida por ADIF del Estado ascendió a 120.000 miles de euros.

Los ingresos recibidos por ADIF destinados a las obras de mejora de la red convencional han oscilado entre los 300.467 miles de euros en 2011 a los 120.000 del 2013, lo que ha significado una significativa reducción del 78%. A este respecto, es de señalar que los fondos recibidos para la inversión y mejora de la red convencional durante el ejercicio 2013 han sido inferiores a la depreciación anual de la red de 313.730 miles.

II.7.2.- Administración de la red de titularidad del Estado

La administración de la RTE comprende el mantenimiento de la infraestructura (que incluye los gastos de conservación y reparación de los elementos que permitan mantener sus condiciones operativas), la gestión de los sistemas de control, circulación y seguridad (que comprende las actividades de organización, comprobación y supervisión de los modos y medios que aseguren el funcionamiento del sistema) y la explotación de la red (que comprende la elaboración y publicación de la declaración de red, la adjudicación de capacidad de la infraestructura a los candidatos que lo soliciten, la prestación de los servicios complementarios auxiliares y adicionales al transporte ferroviario y el control e inspección de la infraestructura ferroviaria y de sus zonas de influencia). ADIF realiza todas esas funciones, en virtud de lo establecido en su Estatuto y en la LSF, tanto en lo que afecta a su red propia como a la del Estado, a quien corresponde asumir los gastos derivados de la realización de estas funciones en la RTE. Por este motivo, agotada la vigencia del Contrato-Programa 2007-2010, se aprobaron los convenios de financiación entre la AGE y ADIF para la gestión y mantenimiento de la RTE en 2011 y en 2012.

Los ingresos computados por ADIF por esta actividad de mantenimiento en 2011 y 2012 han ascendido a 711.311 y a 622.571 miles de euros, respectivamente, importes coincidentes con la aportación aprobada en los anteriores convenios. Su facturación es realizada mensualmente y va acompañada de una certificación acreditativa y de un detalle de los gastos incurridos por los diferentes conceptos (personal, servicios externos, suministros, gastos corporativos, etc.) y por las unidades de negocio de mantenimiento de infraestructura de líneas convencionales, de circulación y seguridad en la circulación.

La Entidad ha elaborado anualmente una liquidación con el resultado de esta actividad de gestión. Los resultados obtenidos por diferencia entre los ingresos generados por la explotación de la red (que en su casi totalidad están compuestos por las aportaciones económicas del Estado más algunos cánones y otros ingresos) y los gastos, se detallan en el cuadro siguiente.



Cuadro nº 29

(en miles de euros)

Cuenta de Resultados de la Administración de la RTE		
CONCEPTOS	2011	2012
Ingresos de Explotación	864.114	784.964
Gastos de Explotación	819.634	807.724
RESULTADO BRUTO DE EXPLOTACIÓN RTE	44.480	-22.760
Amortizaciones	39.859	38.636
Subvenciones de capital traspasadas al ejercicio	5.069	3.881
RESULTADO NETO DE EXPLOTACIÓN RTE	9.690	-57.515
ERE	35.673	408
RESULTADO NETOS DE EXPLOTACIÓN RTE CON ERE	-25.983	-57.923

En el resultado neto de explotación se incluye el coste total del Expediente de Regulación de Empleo (ERE) amparándose en la cláusula 7ª del Contrato-Programa en virtud de la cual a los efectos del cálculo de la aportación del Estado para el mantenimiento de su red, se ha de incluir el coste del ERE.

Estos resultados presentados por ADIF han sido objeto de un informe de auditoría elaborado por la Intervención General del Estado, que se pronuncia sobre la representatividad de los saldos de la cuenta de resultados de la Administración de la RTE así como de los desgloses de dicha cuenta en las áreas de mantenimiento, circulación y seguridad en 2011, en el que se concluye, en términos generales, que son razonables y representativos del resultado de las respectivas áreas de actividad. No obstante, se efectúan unos ajustes de tal manera que el resultado del ejercicio 2011 presentaría una pérdida superior en 215 miles de euros mientras que la pérdida del ejercicio 2012 disminuiría en 1.355 miles. A los efectos de poder efectuar una comparación entre la pérdida del 2012 y la del ejercicio anterior, habría que tener en cuenta que 28.305 miles se deberían al incremento total de los gastos comunes y al incremento del porcentaje de participación de dichos gastos de la actividad de mantenimiento como consecuencia de la nueva estructura de personal de la Entidad aprobada por el Consejo de Administración de 30 de marzo de 2012. Ahora bien, si se hubiesen considerado solo los gastos directos imputables a esta actividad, los resultados en 2011 y 2012 hubieran sido positivos en 86.314 y 83.107 miles, respectivamente.

Durante el ejercicio 2013 y debido al traspaso de la RTE a ADIF, la financiación de los gastos de mantenimiento de esta red, se han instrumentado mediante una transferencia de explotación de 585.000 miles de euros.

En relación con la financiación del mantenimiento de la Red convencional, es de señalar que la aportación estatal recibida para tal finalidad ha ido disminuyendo a lo largo del periodo desde los importes fijados en los convenios de 2011 y 2012 (839.346 miles y 740.000 miles), hasta los 585.000 miles de la transferencia de explotación recibida en el 2013. El efecto de esta reducción es superior a lo mostrado por las cifras anteriores ya que durante 2013 ADIF ha tenido que hacer frente, además, a los gastos de mantenimiento de la red de la extinta FEVE.



III.- CONCLUSIONES

A.- En relación con el análisis de las modificaciones de la estructura del sector ferroviario.

Primera. Con la finalidad de racionalizar el sector ferroviario y, también, de asegurar el cumplimiento del objetivo de la estabilidad presupuestaria, durante el ejercicio 2013, la estructura del sector ferroviario ha experimentado importantes modificaciones.

Así, en aplicación del Real Decreto-ley 22/2012, de 20 de julio, se extinguió, con efectos 1 de enero de 2013, la entidad pública empresarial Ferrocarriles Españoles de Vía Estrecha (FEVE), segregándose sus activos y pasivos entre el Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (ADIF) y RENFE-Operadora, según que estos correspondieran a la infraestructura o a la maquinaria ferroviaria; por otra parte, de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 34 del Real Decreto-ley 4/2013, de 22 de febrero, se traspasó a ADIF, el 24 de febrero, la Red de Titularidad del Estado (RTE); y finalmente, por medio del Real Decreto-ley 15/2013, se llevó a cabo la reestructuración de ADIF creándose la entidad pública empresarial Administrador de Infraestructuras de Alta Velocidad (ADIF-AV) mediante la escisión de la rama de actividad de construcción y administración de infraestructuras ferroviarias de alta velocidad ADIF.

Tras la entrada en vigor a mediados de 2013 del nuevo Sistema Europeo de Cuentas Nacionales y Regionales (SEC 2010), a los efectos de contabilidad nacional, ADIF no cumpliría los requisitos para seguir figurando a esos efectos clasificada como unidad pública del sector de “Sociedades no financieras”, sino que debería pasar a considerarse “Administración Pública”. Con la segregación de ADIF en las dos ramas de actividad- administración de la red convencional y administración de la red de alta velocidad-, ADIF-AV quedaría clasificada como “Sociedad no financiera” y solamente la administración de la red convencional gestionada por ADIF se incluiría en el sector institucional de “Administración pública”. (subapartado II.1)

Segunda.- Pese a que la fecha de creación de ADIF- AV fue el 31 de diciembre de 2013, los efectos contables de la escisión se retrotrajeron contablemente al 1 de enero de 2013, según lo dispuesto en el artículo 1.9 del Real Decreto-ley 15/2013, al amparo de lo previsto en el Real Decreto 1159/2010, por el que se aprueban las normas para la formulación de las cuentas anuales consolidadas, en el que se establece como fecha a efectos contables en las operaciones de escisión entre empresas del grupo la del inicio del ejercicio en que se aprueba la fusión.

En desarrollo de este Real Decreto-ley se aprobó la Orden PRE/2443/2013, por la que se determinan los activos y pasivos que pasan a ser titularidad de ADIF-AV, teniendo como principio básico de asignación la atribución a la nueva Entidad de los activos y pasivos vinculados a la administración y construcción de las infraestructuras ferroviarias de alta velocidad. La segregación contable de las áreas objeto de esta fiscalización: las aportaciones patrimoniales, el inmovilizado, los ingresos por cánones, el endeudamiento bancario, y las subvenciones se han realizado de acuerdo con los criterios establecidos en esta Orden. (subapartado II.1)



B.- En relación con el análisis de la situación financiera.

Tercera.- Los índices de solvencia, liquidez y garantía de pago de la Entidad entre 2011 y 2013 experimentaron un empeoramiento generalizado. En lo que respecta a la situación financiera a largo plazo, el coeficiente de autonomía financiera disminuyó del 1,67 al inicio del periodo al 1,42% existente al final, aunque el patrimonio constituía la principal fuente de financiación con una disminución de su importancia relativa desde el 62,6% al 58,6%. Asimismo, el ratio de solvencia a corto plazo muestra valores que oscilan entre el 1,13 al inicio del periodo y el 0,46 al final para el agregado de las dos entidades, (ADIF 0,98 y ADIF-AV, 0,28) al final. El mayor descenso en el valor de este ratio se produjo en el ejercicio 2012, en que se pasó de un 1,09 a un 0,58.

En el ejercicio 2012 se produjo un deterioro considerable de la situación de solvencia de la Entidad ya que, frente a un fondo de maniobra positivo de 180.894 miles de euros a 31 de diciembre de 2011, a final de 2012 era negativo en 843.162 miles, como consecuencia, principalmente, de la situación de restricciones crediticias producidas en el mercado financiero y que no permitió a la Entidad la obtención de la totalidad de la financiación a largo plazo inicialmente prevista en la Ley de Presupuestos Generales del Estado (PGE) para ese ejercicio. Esta situación se mantenía a la fecha de cierre del ejercicio 2013, con un fondo de maniobra negativo conjunto para ADIF y ADIF-AV de 1.475.740 miles.

Durante el ejercicio 2012 y en buena parte de 2013, la Entidad presentó problemas de liquidez, ya que la tesorería obtenida por las actividades de explotación y financiación no fue suficiente para hacer frente a los recursos aplicados en la actividad inversora, lo que dio lugar a que el saldo de proveedores, que a 31 de diciembre excedía el plazo máximo legal de pago, evolucionase de los 49.243 miles de euros en 2011, a los 137.806 miles en 2012. En 2013 disminuyó a 32.954 miles (24.838 miles de ADIF y 8.116 miles de ADIF-AV), aunque el porcentaje de los proveedores a los que se les pagó fuera del plazo máximo legal en ese ejercicio (72,82% para ADIF y 85% para ADIF-AV) fue superior al de 2012 (24,54%), como consecuencia de las restricciones crediticias existentes, también durante 2013, hasta la formalización por ADIF de un préstamo sindicado que permitió hacer frente al pago de deudas. (subapartado II.2)

Cuarta.- Las inversiones de las infraestructuras ferroviarias de la red de titularidad de ADIF experimentaron en el periodo 2011-2013 un incremento de 8.347.548 miles de euros que se financiaron, principalmente, con el aumento del endeudamiento bancario de 5.329.606 miles, con las aportaciones del Estado -vía aportación patrimonial o transferencial- de 1.381.605 miles y con los cobros de fondos europeos de 2.151.469 miles. En ese periodo, los recursos generados por las operaciones, en lugar de constituir una fuente de financiación para ADIF supusieron una aplicación de fondos de 18.744 miles y ello a pesar de que los ingresos en concepto de cánones ferroviarios ascendieron a 1.228.441 miles.

Este modelo de financiación de las inversiones lleva aparejada una importante incertidumbre para la sostenibilidad económica a largo plazo de la alta velocidad, derivada del elevado volumen de endeudamiento. Esta circunstancia se agravará en un futuro cuando venza el periodo de carencia de los préstamos del Banco Europeo de Inversiones (BEI), momento a partir del cual se deberá hacer frente a la amortización del principal además del pago de los intereses. En este sentido, a 31 de diciembre de 2013, el coste amortizado de la deuda que ADIF-AV tendrá que devolver a partir de 2017 ascendía a 9.142.625 miles de euros. (subapartado II.3).



Quinta.- En el período fiscalizado, las Leyes de PGE anuales han establecido para ADIF un importe de incremento neto máximo de endeudamiento a largo plazo, entendido como incremento neto máximo de las deudas a largo plazo con entidades financieras, proveedores y emisiones de valores de renta fija entre el 1 de enero y 31 de diciembre de cada año. Para su cálculo, se tiene en consideración el importe total de las disposiciones del ejercicio de los préstamos a largo plazo, sin descontar la parte que habría que reclasificar a corto plazo, restando el importe de las amortizaciones habidas en el ejercicio y añadiendo el de las operaciones derivadas de los contratos de colaboración público-privada.

Los incrementos de las deudas experimentados por la Entidad, calculados de acuerdo con el procedimiento anterior, ascendieron en 2011 a 2.278.273 miles de euros, en 2012 a 1.367.856 miles y en 2013 a 1.683.477 miles, frente a unos incrementos máximos autorizados en cada una de las Leyes anuales de PGE de 2.285.000 miles, 2.440.000 miles y 1.109.220 miles, respectivamente, aunque durante el ejercicio 2013, mediante el Real Decreto- ley 11/2013 se elevó la cifra máxima de endeudamiento fijada inicialmente para el ejercicio hasta los 1.684.300 miles. Por tanto, en ninguno de los ejercicios fiscalizados se superó el importe máximo de endeudamiento autorizado. (epígrafe II.3.3.).

Sexta.- Durante el periodo fiscalizado, el importe de los nuevos préstamos concertados con el BEI ascendieron a 3.255.500 miles de euros. Estos préstamos se conceden, exclusivamente para proyectos concretos, en el marco de las ayudas europeas, constituyendo una financiación privilegiada, de coste generalmente inferior a la que se obtendría en el mercado, por lo que el mayor peso de esta financiación, será más beneficioso para la Entidad. No obstante, esta fuente de financiación es limitada ya que ha de respetar la cuantía establecida en los protocolos de financiación y ha de contar con la autorización del Ministerio de Economía. En el protocolo de financiación de 26 de noviembre de 2009, vigente entre 2011y 2013, se preveía para ADIF una financiación por parte del BEI de 5.000.000 miles con un horizonte temporal hasta 2015 de los que, a 31 de diciembre de 2013, se habían dispuesto 3.455.500 miles y quedaban pendientes de disposición 1.540.000 miles, al haber cancelado el BEI en 2013, los 4.500 miles restantes, como consecuencia de los retrasos habidos en la construcción de parte de un proyecto financiado.

Respecto al endeudamiento bancario procedente de entidades financieras distintas al BEI, la financiación obtenida en el periodo fiscalizado ascendió a 2.323.075 miles de euros, de los que 890.000 miles corresponden al prestamos sindicado formalizado en 2013, sin que para el importe restante, ninguna de las entidades financieras concentrase un importe formalizado superior al 25%.

En términos generales, la gestión de este endeudamiento para la obtención de la financiación necesaria para ejecutar el programa de inversiones de ADIF se considera adecuada, a pesar de que en el ejercicio 2012 sólo se obtuviese un 56% sobre lo previsto debido a las restricciones del mercado bancario. (epígrafe II.3.3)

C.- En relación con el análisis de los cánones ferroviarios.

Séptima.- Los cánones ferroviarios aparecen configurados legalmente en la Directiva 2001/14/CE como marco europeo, que tiene su trasposición en el derecho interno en la Ley 39/2003 del Sector Ferroviario (LSF), desarrollada por las Ordenes FOM/898/2005, FOM/3417/2011 y FOM/2336/2012, que establecen sus cuantías, repercusión, devengo y régimen de liquidación y



TRIBUNAL DE CUENTAS

pago. Con su establecimiento se pretende conseguir la viabilidad económica de las infraestructuras, una explotación eficaz y el equilibrio financiero en la prestación.

Los ingresos por cánones entre 2011 y 2013 ascendieron a 1.228.441 miles de euros de los que 985.774 miles (el 80%) corresponden al canon por utilización de las líneas ferroviarias y 242.667 (el 20%) al canon por utilización de estaciones y otras instalaciones. A pesar de que a partir de la entrada en vigor de LSF, se abrió a la competencia el transporte de mercancías, el número de operadores privados en este ámbito ha sido muy reducido (en 2013 fueron 6); de los 3.840 miles obtenidos por esta categoría de transporte en 2013, 977 miles corresponden a estos operadores privados, lo que representa un 25% de estos ingresos.

En el periodo fiscalizado las diferentes modalidades de cánones se liquidaron, registraron y recaudaron de acuerdo con lo establecido en las Órdenes ministeriales vigentes en cada momento y al procedimiento operativo de ADIF. (epígrafe II.3.4).

Octava.- De acuerdo con la legislación vigente, el canon de acceso, modalidad del canon por utilización de las líneas ferroviarias integrantes de la Red Ferroviaria de Interés General (RFIG), se configura como un canon de liquidación anual por lo que si el operador empieza su actividad a final del año se le liquida por toda la anualidad sin que haya posibilidad de proceder a un prorrateo de la cantidad. Además, la liquidación de este canon se efectúa en función de la Declaración de actividad que cada operador presenta al Ministerio de Fomento en función del tráfico previsto. Por tanto, la cuantificación del hecho imponible de esta modalidad de canon se efectúa en función de una previsión del sujeto pasivo. Se ha constatado la existencia de casos en los que la actividad real y la prevista no coinciden aunque la recaudación no se ha visto afectada.

En los casos que el nivel de tráfico real supere el de Declaración de actividad del sujeto pasivo, ADIF carece de instrumentos jurídicos suficientes para regularizar la situación en función del tráfico real. (epígrafe II.3.4)

Novena.- En el periodo fiscalizado, la Orden FOM 898/2005 de 8 de abril, ha sido modificada por la Orden FOM /2336/2012, con la finalidad de garantizar la sostenibilidad económica de las infraestructuras ferroviarias y adaptar la estructura de los cánones a la futura liberalización del transporte de viajero ya que la aplicación de las tarifas de la Orden anterior no había conseguido la repercusión de un porcentaje suficiente de los diferentes costes a cuya financiación se destinan los cánones ferroviarios previstos en los artículos 74 y 75 de la LSF. No obstante, a pesar del incremento de los ingresos por cánones del 35% producido en 2013, como consecuencia de la aplicación de las nuevas tarifas, el importe recaudado en cada una de las modalidades de cánones continuaba siendo insuficiente para cubrir los costes a los que hace referencia la LSF.

La cobertura de los cánones en la red de alta velocidad en el periodo fiscalizado ha oscilado entre el 49% y 50,6% mientras que en la red convencional el porcentaje ha oscilado entre el 4,96% y el 7,30%. Todo ello conlleva a afirmar que las vigentes tarifas de cánones tanto en la red convencional como en la red de alta velocidad resultan insuficientes para cubrir sus costes y, consecuentemente, para lograr su sostenibilidad económica en el tiempo. Además, con la futura liberalización del transporte ferroviario, se requeriría que entre todos los operadores pagasen los costes de mantenimiento de la red incluyendo los gastos financieros y de amortización para evitar que se produjeran transferencias de fondos del sector público al sector privado.



Para el ejercicio 2013, el grado de cobertura de los costes totales con los cánones correspondientes para las diferentes líneas ha oscilado entre el 124% de la línea Madrid-Sevilla y el 16% de la línea Madrid-Valladolid y, aunque la línea de alta velocidad Madrid-Barcelona es la que presenta unos mayores ingresos, alcanza tan solo un grado de cobertura del 65%, inferior al de la línea Madrid-Sevilla del 124%, como consecuencia del mayor volumen de los costes de amortización y de los financieros. Si se elimina de este análisis el efecto de los costes de amortización y de los financieros, el grado de cobertura habría superado sobradamente el 100% en todas las líneas excepto en las de Madrid-Valladolid y Madrid-Levante, con un grado de cobertura del 54% y el 89%, respectivamente; y la diferencia entre la línea Madrid-Sevilla y Madrid-Barcelona se reduciría sensiblemente, presentando la primera una cobertura del 193% y la segunda del 158%. (epígrafe II.3.4).

D.- En relación con el análisis de la planificación, inmovilizado y amortización de las infraestructuras ferroviarias.

Décima.- En 2013, el coste total estimado de finalización de la red de alta velocidad gestionada por ADIF-AV ascendía a 70.791.758 miles de euros de los que se habían ejecutado a 31 de diciembre de 2012, el 60% (42.395.854 miles). Por consiguiente, aún quedaba pendiente de realización parte de la red de alta velocidad que a 1 de enero de 2013, supondría, al menos, una inversión estimada para ejercicios futuros de 28.395.904 miles. Con el actual modelo de financiación establecido para ADIF-AV, la ejecución de esta inversión llevaría a la Entidad a requerir de una cifra de endeudamiento que pondría en riesgo su sostenibilidad económica; por ello, en 2014 ADIF-AV ha realizado una nueva planificación, que se ha plasmado en el PAP 2015-2018, para adaptar la ejecución de los proyectos de inversión pendientes sin comprometer su sostenibilidad. Para efectuar esta reprogramación ADIF-AV ha seguido los siguientes criterios: prioridad en la puesta en servicio de tramos que tengan un grado elevado de ejecución, combinación de tramos de alta velocidad con tramos de red convencional, instalación en algunas líneas de vía única en lugar de vía doble y aprovechamiento de sinergias con otros programas de inversión previstos en la planificación ferroviaria. Con la aplicación de estos criterios, el nuevo coste de finalización de las líneas de alta velocidad estimado se ha reducido hasta los 56.497.204 miles de los que a 31 de diciembre de 2013 se habían ya ejecutado 44.179.800 miles, quedando pendientes 12.317.403 miles, importe que, según el cuadro de financiación de la Entidad para el periodo 2014-2017, parece que resultaría asumible. (subapartado II.4)

Undécima.- En el “Informe de fiscalización de la financiación de las inversiones en infraestructuras ferroviarias realizadas por la Entidad Pública Empresarial Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (ADIF) y por la Sociedad Estatal de Infraestructuras del Transporte Terrestre, S.A. (SEITTSA) desde el 1 de enero de 2005 hasta el 31 de diciembre de 2008”, aprobado por el Pleno del Tribunal el 30 de septiembre de 2010, se recomendaba que las previsiones presupuestarias relativas a las inversiones en infraestructuras realizadas por ADIF se ajustaran mejor a las verdaderas capacidades de ejecución y financiación que tenga en cada momento esta Entidad.

En relación con esta cuestión, se ha constatado que en el periodo fiscalizado continuaban vigentes las mismas deficiencias puestas de manifiesto en el Informe anterior. En cuanto a la planificación financiera a medio plazo, el hecho de que sus magnitudes principales (aportaciones patrimoniales, transferencias del Estado e importe del endeudamiento) se fijen por la AGE



TRIBUNAL DE CUENTAS

anualmente en los PGE, sin que haya un marco financiero estable a medio plazo, dificulta que ADIF pueda efectuar una estimación ajustada a la realidad; además, la inversión en infraestructuras viene condicionada por las encomiendas efectuadas por la AGE a ADIF y por la cantidad que finalmente se aprueba en los PGE. Este hecho ha sido especialmente significativo en la elaboración por ADIF de su presupuesto para el ejercicio 2013 en el que, debido a las restricciones presupuestarias existentes, el importe de los compromisos de gasto del año derivados de la contratación formalizada en ejercicios anteriores, por un importe de 3.576.216 miles de euros, fue superior a la cantidad finalmente aprobada en la Ley de PGE, 2.731.600 miles. (subapartado II.4)

Duodécima.- El saldo del inmovilizado material neto, al final de cada uno de los ejercicios del periodo fiscalizado ascendía a 33.954.781 miles de euros en 2011, a 39.314.446 miles en 2012 y en 2013 para ADIF-AV a 38.893.386 miles y para ADIF a 14.562.871 miles. Durante el ejercicio 2013, su composición experimentó cambios sustanciales como consecuencia de la aplicación de diversas disposiciones legales.

El primero de ellos derivado de la extinción de FEVE, originó que ADIF registrara en la contabilidad del ejercicio 2013 las infraestructuras ferroviarias procedentes de esta Entidad por un importe de 524.305 miles de euros. Estos activos, según puso de manifiesto el informe de auditoría de las cuentas anuales de FEVE de 2012, se encontraban sobrevalorados debido a deficiencias de control interno en relación con el proceso de bajas por renovación. En la medida que estas deficiencias persistían al 31 de diciembre de 2013, el informe de auditoría de las cuentas anuales de ADIF de 2013, mantuvo esta salvedad ante la imposibilidad de cuantificar la sobrevaloración.

En segundo lugar, ADIF registró las altas de la RTE por el importe que figuraban en las actas de subrogación o por el 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 Contable y en sus registros contables, deducida su amortización acumulada calculada en función del tiempo transcurrido desde su puesta en explotación hasta la fecha de transferencia a la Entidad. El importe contabilizado fue de 11.881.980 miles de euros. Respecto al traspaso de estas infraestructuras, el informe de auditoría de ADIF manifiesta una salvedad en relación con su valoración, al no haber dispuesto de toda la documentación soporte para verificar una parte de su saldo, en concreto ciertos costes que afectan a los 4.401.536 miles vinculados a los activos construidos por el Ministerio de Fomento, extremo también recogido por la Entidad en su memoria. Además, en relación con determinados terrenos y bienes por los que discurren la mayor parte de las líneas ferroviarias de la red convencional, así como aquellos terrenos sobre los que se ubican determinados recintos ferroviarios de su titularidad, ADIF no ha determinado aún el valor por el cual deberían registrarse determinados terrenos.

Adicionalmente, ADIF no disponía de información suficiente para registrar otras infraestructuras ferroviarias que, no habiendo sido contratadas y ejecutadas por ADIF o RENFE, pudieran formar parte de la RFIG y fueran susceptibles de entrega, según el Real Decreto-ley 4/2013. En este supuesto se encontrarían infraestructuras realizadas por el Ministerio de Fomento y por SEITSA.

Excepto por las salvedades anteriores, el registro contable de las operaciones de inversión de inmovilizado en infraestructuras ferroviarias entre 2011 y 2013 se ha efectuado de acuerdo con lo establecido en el Plan General de Contabilidad (PGC). (subapartado II.5)



Decimotercera.- A pesar de que la transmisión de la titularidad de la RTE a ADIF entró en vigor el 24 de febrero de 2013, las primeras actas de entrega y recepción de los bienes no se firmaron hasta el 24 de abril de 2014, en concreto las correspondientes a las líneas de RTE que han pasado a integrarse en el patrimonio de ADIF-AV y que son la variante de Alpera, el tramo Valencia-Vandellós del corredor Mediterráneo y las actuaciones del eje Atlántico de alta velocidad Santiago-Vigo adicionales a las obras ya entregadas y la estación de alta velocidad de Castellón de la Plana, por un valor total de 681.163 miles de euros. Además, en esta misma fecha, se firmó el acta de entrega del tramo Orense-Santiago de los que 2.067.982 miles corresponden a ADIF y los restantes 18.306 miles a ADIF- AV por la fibra óptica de esta línea. A la fecha de finalización de los trabajos de fiscalización estaba pendiente la firma del acta de entrega de la infraestructura ferroviaria de la red convencional de la RTE. (subapartado II.5)

Decimocuarta.- ADIF no ha utilizado el mismo criterio de amortización para registrar la depreciación estimada de las dos redes de infraestructuras ferroviarias que administra, la red convencional y la red de alta velocidad. Así, ADIF calcula la depreciación de la infraestructura de la red convencional y la RAM utilizando un método lineal, mientras para la infraestructura ferroviaria de alta velocidad, con carácter general, aplica un método creciente en progresión geométrica del 3% anual, basado en una estimación de un crecimiento del 3% del tráfico sobre las líneas de alta velocidad -amparada por la correlación existente entre la demanda del transporte y el crecimiento de la economía- y en las características propias de la infraestructura ferroviaria que presenta una fuerte indivisibilidad de los costes de inversión que resultan muy poco modulables a la demanda esperada. En el periodo comprendido entre 2008 y 2013, el tráfico de las líneas de alta velocidad pertenecientes a ADIF-AV, medido en Km-tren, muestra un crecimiento medio anual que superó el 7%.

La aplicación de este método creciente implica que las mayores dotaciones a la amortización de esos activos se concentrarán en los últimos años de su vida útil, siendo muy reducidas en los primeros. En el periodo 2011-2013, el resultado del ejercicio hubiera mostrado unas pérdidas superiores en 597.505 miles de euros si se hubiera utilizado el método de amortización lineal en lugar del aplicado por la Entidad para las infraestructuras de alta velocidad. En el caso de ADIF-AV y exclusivamente para el ejercicio 2013, la aplicación de este método en ese ejercicio habría reducido en un 1% la cifra de su patrimonio neto, al estar compuesto su inmovilizado en explotación básicamente por líneas de alta velocidad.

En el amplio periodo de vida útil de las infraestructuras ferroviarias, es difícil que se mantenga un crecimiento sostenido del tráfico del 3%, tesis corroborada por diversos estudios sobre la evolución del tráfico de alta velocidad que concluyen que la demanda de los servicios de alta velocidad aumenta muy rápidamente en los primeros veinte años de su puesta en explotación, reduciendo su crecimiento a casi la mitad a partir de ese momento. Esta tendencia de estancamiento en el crecimiento de la demanda de servicios de alta velocidad podría verse trasladada en los próximos años a España. Esta circunstancia necesariamente llevaría a reconsiderar el criterio aplicado en el cálculo de la amortización para adaptarlo, en dicho caso, a las actuales previsiones de tráfico futuro o para sustituirlo por un método de amortización lineal. En este sentido, de acuerdo con lo previsto en la norma 22ª de registro y valoración del PGC, el eventual cambio de estimación se debería aplicar de forma prospectiva, por lo que de producirse este hecho el valor neto contable en el momento del cambio se distribuiría entre la vida útil



restante del activo y se imputaría a la cuenta de pérdidas y ganancias de ejercicios futuros. (subapartado II.6)

E.- En relación con la gestión de la infraestructura ferroviaria titularidad del Estado.

Decimoquinta.- Hasta la entrada en vigor del Real Decreto-ley 4/2013, la AGE era titular de la RFIG en ancho convencional. Las actuaciones inversoras realizadas por ADIF en esta red hasta la aplicación del precitado Real Decreto-ley se realizaron con arreglo a lo establecido en el Contrato-Programa 2007-2010 y en los convenios posteriores. En 2011 y 2012 ADIF reconoció los ingresos percibidos por esta actividad, que ascendieron a 300.467 y 120.299 miles de euros, como parte integrante del importe neto de la cifra de negocios; mientras que en el ejercicio 2013, como consecuencia de la integración en el patrimonio de la Entidad de esta RTE, las actuaciones ejecutadas por ADIF en estas infraestructuras se registraron en su inmovilizado y las aportaciones efectuadas por el Estado para financiar dichas actuaciones como subvenciones de capital, ascendiendo la transferencia recibida por ADIF del Estado en este ejercicio a 120.000 miles. Por otra parte, para hacer frente al mantenimiento de la red convencional, ADIF ha ingresado en cada uno de los ejercicios del periodo fiscalizado, 711.311, 622.571 y 585.000 miles, respectivamente.

Las cifras anteriores, percibidas tanto para las obras de mejora de la red convencional como para su mantenimiento, presentan una tendencia decreciente, siendo los fondos percibidos para la inversión y mejora de la red convencional durante el ejercicio 2013 inferiores a la depreciación anual de la red, cifrada en 313.730 miles. Todo ello permite concluir que de seguir la tendencia actual de disminución de las aportaciones estatales a la financiación de la red convencional y de continuar la restricción impuesta a ADIF sobre el incremento de endeudamiento, las cantidades destinadas al mantenimiento de esta red podrían resultar insuficientes. (subapartado II.7)

IV.- RECOMENDACIONES

Primera.- Teniendo en cuenta la coyuntura económica actual, los problemas de financiación, el cumplimiento del objetivo de estabilidad presupuestaria y la sostenibilidad financiera de ADIF-AV a largo plazo, es especialmente aconsejable en las inversiones deficitarias introducir el principio de racionalidad en la ejecución del gasto público, limitando las inversiones que sean altamente deficitarias. Para ello, convendría que las previsiones presupuestarias relativas a las inversiones en infraestructuras se ajustasen mejor a las perspectivas de financiación existentes, priorizando la evaluación socio-económica de los proyectos que permita el empleo óptimo de los recursos financieros y prime la eficiencia en la aplicación de los recursos sobre decisiones de otra índole y no iniciando proyectos no rentables.

Segunda.- Para garantizar la sostenibilidad económica a largo plazo de la red de alta velocidad y evitar, ante la apertura del proceso de liberalización del sector ferroviario, que se subvencione con recursos públicos actividades del sector privado, sería conveniente proceder a una revisión del sistema de fijación de los cánones ferroviarios a fin de que sean suficientes para cubrir los costes de administración y mantenimiento de la red.

Tercera.- A pesar de que la transmisión de la titularidad de la RTE a ADIF entró en vigor el 24 de febrero de 2013, en la actualidad se encuentra pendiente la firma del acta de entrega de la



TRIBUNAL DE CUENTAS

infraestructura ferroviaria de la red convencional de la RTE. Sería conveniente que se agilizaran los trámites de la firma del acta de entrega ya que, con ello, ADIF dispondría de información suficiente para registrar el total de las infraestructuras procedentes de la RTE.

Cuarta.- En cuanto al criterio de amortización de las líneas de alta velocidad aplicado en el periodo fiscalizado, un método creciente en progresión geométrica del 3% anual, basado en una estimación de un crecimiento del 3% del tráfico sobre las líneas de alta velocidad, y teniendo en cuenta que en el amplio periodo de vida útil de las infraestructuras ferroviarias es probable que se produzca un estancamiento de la demanda de los servicios de alta velocidad, se debería revisar anualmente la procedencia de la aplicación de este criterio de depreciación a fin de que en el momento en que se advirtiese este estancamiento se proceda a su modificación para adaptarlo a la demanda real.

Quinta.- La financiación de la red convencional en el periodo fiscalizado, fundamentalmente mediante las aportaciones estatales, experimentó una disminución tanto en los importes percibidos para las obras de mejora como a los destinados a su mantenimiento, de tal manera que la continuación de esta tendencia unida a la restricción impuesta a ADIF sobre el incremento de endeudamiento, repercute en la conservación de la red en las condiciones adecuadas para la circulación de los trenes. Por ello, para poder mantener la red convencional en condiciones adecuadas para la circulación sería conveniente suscribir un convenio de financiación con un ámbito temporal de 3 o 4 años que garantizase la estabilidad financiera de ADIF y con ello se asegurase la seguridad y la eficiencia en la gestión de la red convencional.

Sexta.- El modelo ferroviario español surgido tras la aprobación de la LSF es un modelo dual en el que se separa completamente la administración de las infraestructuras ferroviarias de la prestación de los servicios de transporte ferroviario, atribuyendo estas actuaciones a dos entidades públicas diferentes, una de las cuales abona a la otra los cánones establecidos legalmente con la finalidad de repercutir a los usuarios de las infraestructuras los costes de su construcción y explotación. Esta separación de los centros de gastos que recaen sobre un mismo objeto -la red ferroviaria- dificulta la evaluación, en términos globales, de la viabilidad económica de las infraestructuras y del equilibrio en la prestación de los servicios ferroviarios; es por ello que para lograr una mayor transparencia deberían adoptarse las medidas que permitan evaluar de un modo global la gestión de la explotación de la red ferroviaria.

Madrid, 30 de abril de 2015

EL PRESIDENTE

Fdo: Ramón Álvarez de Miranda García



TRIBUNAL DE CUENTAS

ANEXOS



TRIBUNAL DE CUENTAS

RELACIÓN DE ANEXOS

- ANEXO I** BALANCES DE SITUACIÓN 2011, 2012 Y 2013
- ANEXO II** CUENTA DE PÉRDIDAS Y GANANCIAS DE 2011, 2012 Y 2013
- ANEXO III** EVOLUCIÓN DE LA SITUACIÓN FINANCIERA DEL PERIODO 2011-2013
- ANEXO IV** LIQUIDACIONES DEL PRESUPUESTO DE CAPITAL. EJERCICIOS 2011, 2012 Y 2013
- ANEXO V** COBERTURA DE LA RED DE ALTA VELOCIDAD
- ANEXO VI** COBERTURA DE LA RED CONVENCIONAL
- ANEXO VII** COBERTURA ALTA VELOCIDAD POR LÍNEAS 2013
- ANEXO VIII** EJECUCIÓN DEL PAP 2011, 2012 Y 2013
- ANEXO IX** SITUACIÓN DE LA INVERSIÓN DE ADIF-AV EN 2013
- ANEXO X** EVOLUCIÓN DEL TRÁFICO FERROVIARIO (KM-TREN) DE LAS LÍNEAS DE ADIF-AV

ANEXO I

BALANCES DE SITUACIÓN 2011, 2012 Y 2013
(Expresado en miles de euros)

ACTIVO	2011	2012	2013		2011	2012	2013	
			ADIF-AV	ADIF			ADIF-AV	ADIF
A) ACTIVO NO CORRIENTE	35.055.524	40.101.194	39.228.002	14.823.654	22.157.240	23.899.550	22.353.001	10.044.290
Inmovilizado intangible	48.547	45.306	8.124	77.867	15.506.906	15.477.679	14.192.221	1.064.688
Inmovilizado material	33.954.781	39.314.446	38.893.386	14.562.871	6.650.334	8.421.871	8.160.780	8.979.602
Inversiones inmobiliarias	300.107	316.718	209.531	116.089	13.079.178	15.358.482	15.415.497	4.763.128
Inversiones en emp.grupo, multigrupo y asociadas a L/p	83.476	71.810	8.496	51.729	195.595	173.832	47.433	116.412
Inversiones financieras a l/p	652.973	350.145	108.465	12.463	9.910.749	11.445.920	11.793.160	745.181
Deudores comere. no corrientes	15.640	2.769	-	2.635	2.850.144	3.609.373	3.497.477	3.848.401
B) ACTIVO CORRIENTE	2.188.263	1.186.819	553.980	686.040	122.690	129.357	77.427	53.134
Activos no corrientes mantenidos para la venta	-	22.269	-	7.797	2.007.369	2.029.981	2.013.484	702.276
Existencias	135.438	139.118	-	107.716	153.629	303.786	129.455	91.930
Deudores comerciales y otras cuentas a cobrar	1.338.229	920.159	279.247	416.056	1.124.917	1.143.627	1.726.834	124.456
Inversiones en empresas del grupo y asociadas a c/p	652	1.868	-	1.942	62.837	60.707	16.867	4.143
Inversiones financieras a c/p	127	6.336	-	7.223	665.986	521.861	140.328	481.747
Efectivo y otros activos líquidos equivalentes	713.817	97.069	274.733	145.288	-	-	-	-
Periodificaciones a c/p	-	-	-	18	-	-	-	-
TOTAL ACTIVO (A + B)	37.243.787	41.288.013	39.781.982	15.509.694	37.243.787	41.288.013	39.781.982	15.509.694

ANEXO II

CUENTAS DE PÉRDIDAS Y GANACIAS DE 2011, 2012 Y 2013
(Expresado en miles de euros)

OPERACIONES CONTINUADAS	2011	2012	2013	
			ADIF-AV	ADIF
Importe neto de la cifra de negocios	1.637.151	1.273.686	396.160	118.386
Trabajos realizados por la empresa para su activo	20.487	22.732	8.704	10.783
Aprovisionamientos	-149.937	-129.798	-17	-91.236
Otros ingresos de explotación	638.854	705.099	395.721	1.176.989
Gastos de personal	-685.033	-628.192	-14.415	-682.968
Otros gastos de explotación	-1.343.086	-1.158.148	-631.869	-546.489
Amortización del inmovilizado	-315.481	-341.651	-294.331	-354.623
Imputación de subvenciones de inmovilizado no financiero y otras	62.536	83.464	78.881	267.438
Excesos de provisiones	10.168	5.426	4.066	8.126
Deterioro y resultado por enajenación del inmovilizado	3.706	16.855	-574	7.296
Resultados excepcionales	26.722	26.756	-	-
RESULTADO DE EXPLOTACIÓN	-93.913	-123.771	-57.674	-86.298
Ingresos financieros	102.277	111.374	124.096	28.229
Gastos financieros	-227.579	-265.369	-283.723	-24.441
Diferencias de cambio	799	41	-	74
Deterioro y resultado por enajenaciones de instrumentos financieros	-80.242	-19.942	-14.032	-14.816
RESULTADO FINANCIERO	-204.745	-173.896	-173.659	-10.954
RESULTADO ANTES DE IMPUESTOS	-298.658	-297.667	-231.333	-97.252
Impuesto sobre beneficios	723	169	-	624
RESULTADO DEL EJERCICIO	-297.935	-297.498	-231.333	-96.628

ANEXO III

EVOLUCIÓN DE LA SITUACIÓN FINANCIERA DEL PERIODO 2011 -2013
(Expresado en miles de euros)

ACTIVO	Valores absolutos						Valores relativos sobre el total (%)					
	31/12/2010		31/12/2011		31/12/2012		31/12/2010		31/12/2011		31/12/2012	
	ADIF	ADIF-AV	TOTAL	ADIF	ADIF-AV	TOTAL	ADIF	ADIF-AV	TOTAL	ADIF	ADIF-AV	TOTAL
ACTIVO NO CORRIENTE	31.596.537	35.055.524	40.101.194	14.823.654	39.228.002	54.051.656	92,7	94,1	97,1	95,6	98,6	97,8
Activo Corriente Comercial	2.315.198	1.473.667	1.081.546	531.569	279.247	810.816	6,8	4,0	2,6	3,4	0,7	1,5
Activo Corriente Financiero	180.710	714.596	105.273	154.471	274.733	429.204	0,5	1,9	0,3	1,0	0,7	0,8
ACTIVO CORRIENTE	2.495.908	2.188.263	1.186.819	686.040	553.980	1.240.020	7,3	5,9	2,9	4,4	1,4	2,2
TOTAL ACTIVO	34.092.445	37.243.787	41.288.013	15.509.694	39.781.982	55.291.676	100	100	100	100	100	100
PASIVO												
PATRIMONIO NETO												
PASIVO NO CORRIENTE	21.339.279	22.157.240	23.899.550	10.044.290	22.353.001	32.397.291	62,6	59,5	57,9	64,8	56,2	58,6
Pasivo Corriente Comercial	10.537.663	13.079.178	15.358.482	4.763.128	15.415.497	20.178.625	30,9	35,1	37,2	30,7	38,7	36,5
Pasivo Corriente Financiero	1.895.886	1.570.500	1.479.171	545.071	376.911	921.982	5,6	4,2	3,6	3,5	0,9	1,7
PASIVO CORRIENTE	319.617	436.869	550.810	157.205	1.636.573	1.793.778	0,9	1,2	1,3	1,0	4,1	3,2
FONDOS AJENOS	2.215.503	2.007.369	2.029.981	702.276	2.013.484	2.715.760	6,5	5,4	4,9	4,5	5,1	4,9
	12.753.166	15.086.547	17.388.463	5.465.404	17.428.981	22.894.385	37,4	40,5	42,1	35,2	43,8	41,4
TOTAL PASIVO	34.092.445	37.243.787	41.288.013	15.509.694	39.781.982	55.291.676	100	100	100	100	100	100
CAPITAL CIRCULANTE	280.405	180.894	-843.162	-16.236	-1.459.504	-1.475.740	0,8	0,5	-2,0	-0,1	-3,7	-2,7

NOTAS

- (1) Activo Corriente / Pasivo Corriente
- (2) Activo Corriente comercial - Pasivo Corriente comercial
- (3) Activo Corriente financiero - Pasivo Corriente financiero
- (4) Activo Corriente financiero / Pasivo Corriente financiero
- (5) Activo Total / Fondos Ajenos
- (6) (Patrimonio Neto + Pasivo no corriente) / Inmovilizado
- (7) (Patrimonio + Pasivo no corriente) / (Inmovilizado + Capital circulante comercial)
- (8) Patrimonio Neto / Fondos Ajenos

SITUACION FINANCIERA A C/P	31/12/2010			31/12/2011			31/12/2012			TOTAL
	ADIF	ADIF-AV	TOTAL	ADIF	ADIF-AV	TOTAL	ADIF	ADIF-AV	TOTAL	
RATIO DE SOLVENCIA (1)	1,13	1,09	0,58	0,98	0,28	0,46				
CAPITAL CIRCULANTE COMERCIAL (2)	419.312	-96.833	-397.625	-13.502	-97.664	-111.166				
CAPITAL CIRCULANTE FINANCIERO (3)	-138.907	277.727	-445.537	-2.734	-1.361.840	-1.364.574				
RATIO DE TESORERIA NETA (4)	0,57	1,64	0,19	0,98	1,17	0,24				
SITUACION FINANCIERA A L/P										
RATIO DE GARANTIA (5)	2,67	2,47	2,37	2,84	2,28	2,42				
COEFICIENTE DE FINANCIACION (6)	1,01	1,01	0,98	1,00	0,96	0,97				
COEFICIENTE BASICO DE FINANCIACION	0,94	0,96	0,95	0,96	0,96	0,96				
AUTONOMIA FINANCIERA (8)	1,67	1,47	1,37	1,84	1,28	1,42				

ANEXO IV

LIQUIDACIONES DEL PRESUPUESTO DE CAPITAL EJERCICIOS 2011, 2012 y 2013
(Expresado en Miles de euros)

	PRESUPUESTO			REALIZADO			% EJECUCIÓN DE PRESUPUESTO												
	2011	2013		2011	2013		2011	2013											
		2012	ADIF-AV		ADIF	2012		ADIF-AV	ADIF	2012	ADIF-AV	ADIF							
A) FLUJOS DE EFECTIVO DE LAS ACTIVIDADES DE EXPLOTACIÓN																			
1-RESULTADO DEL EJERCICIO ANTES DE IMPUESTOS	-267.164	-205.420	-232.977	-73.420	-298.658	-297.667	-231.333	-97.252	112%	101%	99%	132%							
2-AJUSTES AL RESULTADO	323.501	381.344	380.923	44.924	479.523	435.352	364.844	109.767	148%	114%	96%	244%							
a) Amortización del inmovilizado (+)	341.823	318.987	270.678	311.598	315.481	341.651	294.331	354.623	92%	107%	109%	114%							
b) Correcciones valorativas por deterioro (+/-)	-	-	-	-	86.488	25.887	15.677	17.992	-	-	-	-							
c) Variaciones de provisiones (+/-)	4.000	4.000	1.000	3.410	42.427	34.848	-17.780	27.965	106%	87%	-1778%	820%							
d) Imputación de subvenciones (+)	-76.893	-71.418	-58.009	-209.956	-62.536	-83.464	-78.881	-267.438	81%	117%	136%	127%							
e) Resultados por bajas y enajenaciones del inmovilizado (+/-)	-64.212	-13.850	300	-69.035	-4.217	-16.855	574	-8.810	7%	38%	191%	13%							
f) Resultados por bajas y enajenaciones de instrumentos financieros (+/-)	-	-	-	-	-2.935	2.022	-	6	-	-	-	-							
g) Ingresos financieros (-)	-82.150	-79.966	-94.787	-15.991	-102.277	-111.374	-124.096	-28.229	125%	139%	131%	177%							
h) Gastos financieros (+)	222.961	278.070	278.721	28.505	227.579	265.369	283.723	24.441	102%	95%	102%	86%							
i) Diferencias de cambio (+/-)	-	-	-	275	0	-	-	-	-	-	-	-							
k) Otros ingresos y gastos (+/-)	-22.028	-24.479	-16.980	-3.882	-20.487	-22.732	-8.704	-10.783	93%	93%	51%	278%							
3-CAMBIOS EN EL CAPITAL CORRIENTE	174.617	-70.463	-396.778	-230.206	72.576	122.796	-547.048	30.241	42%	-174%	138%	13%							
a) Existencias (+/-)	-1.183	-1.339	-45.325	42.750	4.599	-4.893	-	31.562	-389%	365%	-	74%							
b) Deudores y otras cuentas a cobrar (+/-)	-19.084	-209.848	-294.491	-61.429	818.508	2.888.288	1.026.344	11.890.664	-4289%	-1376%	-349%	-19357%							
c) Otros activos corrientes (+/-)	-	-120	-121	-	-	-	-	-	-	-	-	-							
d) Acreedores y otras cuentas a pagar (+/-)	2.516	11.961	260.600	-429.661	-839.806	-2.885.361	-1.613.005	-11.789.094	-33379%	-24123%	-619%	2744%							
e) Otros pasivos corrientes (+/-)	101.102	104.917	-300.000	760	-174.123	-160.805	-1.362.833	-289.833	-172%	-153%	454%	-38136%							
f) Otros activos y pasivos no corrientes (+/-)	91.266	23.966	-17.441	217.374	263.398	285.567	1.402.446	187.842	289%	1192%	-8041%	86%							
4-OTROS FLUJOS DE LAS ACTIVIDADES DE EXPLOTACIÓN	-140.812	-231.140	-183.934	-12.514	-148.104	-222.802	-258.284	-40.161	105%	96%	140%	81%							
a) Pagos de intereses (-)	-222.862	-311.106	-278.721	-28.505	-164.086	-223.715	-243.873	-9.603	74%	72%	87%	34%							
b) Cobro de dividendos (+)	-	-	-	-	10.427	6.439	5	1.514	-	-	-	-							
c) Cobro de intereses (+)	82.150	79.966	94.787	15.991	9.783	9.973	1.813	260	12%	12%	2%	2%							
d) Cobros (pagos) por impuesto sobre beneficios (+/-)	-	-	-	-	3.034	-	-	-	-	-	-	-							
e) Otros pagos (cobros) (+/-)	-	-	-	-	-7.262	-15.519	-16.229	-2.338	-	-	-	-							
5-FLUJOS DE EFECTIVO DE LAS ACTIVIDADES DE EXPLOTACIÓN (+/-)=2+3+4	90.142	-215.679	-432.766	-271.216	105.337	37.679	-671.821	32.595	117%	-17%	155%	-12%							

ANEXO IV

LIQUIDACIONES DEL PRESUPUESTO DE CAPITAL. EJERCICIOS 2011, 2012 y 2013
(Expresado en Miles de euros)

	PRESUPUESTO				REALIZADO				% EJECUCION DE PRESUPUESTO					
	2011		2012		2011		2012		2011		2012		2013	
	ADIF-AV	ADIF	ADIF-AV	ADIF	ADIF-AV	ADIF	ADIF-AV	ADIF	ADIF-AV	ADIF	ADIF-AV	ADIF	ADIF-AV	ADIF
B) FLUJOS DE EFECTIVO DE LAS ACTIVIDADES DE INVERSIÓN														
6.-PAGOS POR INVERSIONES (+)	-4.461.495	-4.128.908	-2.137.956	-161.114	-3.374.548	-2.974.992	-1.281.355	-308.524	76%	72%	60%	191%		
a) Empresas del grupo y asociadas.	-1.500	-1.500	-1.500	-197	-3.164	-835	-784	-64	211%	56%	52%	32%		
b), c), d) Inmovilizado material, intangible e inmobiliario	-4.459.995	-4.126.444	-2.135.800	-160.261	-3.371.257	-2.972.774	-1.280.571	-308.460	76%	72%	60%	192%		
e) Otros activos financieros	-	-964	-656	-656	-127	-1.383	-	-	-	143%	-	-		
7.-COBROS POR DESINVERSIONES (+)	-	-	-	-	1.305	723	-	-	-	-	-	-		
a) Empresas del grupo y asociadas.	-	-	-	-	96	723	-	-	-	-	-	-		
e) Otros activos financieros	-	-	-	-	1.209	-	-	-	-	-	-	-		
8.-FLUJOS DE EFECTIVO DE LAS ACTIVIDADES DE INVERSIÓN (7-6)	-4.461.495	-4.128.908	-2.137.956	-161.114	-3.373.243	-2.974.269	-1.281.355	-308.524	76%	72%	60%	191%		
C) FLUJOS DE EFECTIVO DE LAS ACTIVIDADES DE FINANCIACIÓN														
9.-COBROS Y PAGOS POR INSTRUMENTOS DE PATRIMONIO	2.003.631	1.339.094	1.211.502	160.261	1.408.181	790.758	261.283	131.461	70%	59%	22%	82%		
a) Emisión de instrumentos de patrimonio de la A.G.E. (+)	574.000	287.000	46.760	0	524.000	327.000	46.760	0	91%	114%	100%	-		
e) Subvenciones, donaciones y legados recibidos (+)	1.429.631	1.052.094	1.164.742	160.261	884.181	463.758	214.523	131.461	62%	44%	18%	82%		
10.-COBROS Y PAGOS POR INSTRUMENTOS DE PASIVO FINANCIERO	2.285.000	2.440.000	1.434.220	250.000	2.400.880	1.529.084	1.922.554	236.583	105%	63%	134%	95%		
a) Emisión Nota 2	2.285.000	2.440.000	1.456.120	260.000	2.486.448	1.675.550	2.013.664	368.493	109%	69%	138%	142%		
1) Obligaciones con entidades de crédito (+)	-	-	600.000	-	-	-	-	-	-	-	-	-		
2) Deudas con entidades de crédito (+)	2.285.000	1.629.368	893.320	260.000	2.362.717	1.465.358	1.525.000	345.080	103%	90%	190%	133%		
5) Préstamos procedentes del Sector Público (+)	-	-	-	-	-	-	-	14.860	-	-	-	-		
6) Otras deudas (+)	-	810.632	52.800	-	123.731	210.192	-488.664	8.633	-	-	-	-		
b) Devolución y amortización de	-	-	-21.900	-10.000	-85.568	-146.466	-91.110	-131.910	-	26%	926%	-		
2) Deudas con entidades de crédito(-)	-	-	-21.900	-10.000	-84.444	-142.131	-87.511	-130.699	-	-	-	1319%		
4) Otras deudas	-	-	-	-	-1.124	-4.335	-3.599	-1.211	-	-	400%	1307%		
12.-FLUJOS DE EFECTIVO DE LAS ACTIVIDADES DE FINANCIACIÓN (+/-9+/-10)	4.288.631	3.779.094	2.645.722	410.261	3.809.061	2.319.842	2.183.837	368.044	89%	61%	83%	90%		
D) VARIACION NETA DE EFECTIVO EQUIVALENTES POR COMBINACIÓN DE NEGOCIOS	-	-	-	-	-	-	-	-43.896	-	-	-	-		
E) AUMENTO/DISMINUCIÓN NETA DEL EFECTIVO O EQUIVALENTES (+/-5+/-8+/-12-D)	-82.722	-505.493	75.000	-22.069	541.155	-616.748	230.661	48.219	-654%	109%	308%	-218%		
EFFECTIVO O EQUIVALENTE AL COMIENZO DEL EJERCICIO	324.106	713.957	-	97.069	172.662	713.817	44.072	97.069	53%	100%	-	100%		
EFFECTIVO O EQUIVALENTE AL FINAL DEL EJERCICIO	241.384	148.464	75.000	75.000	713.817	97.069	274.733	145.288	296%	65%	360%	194%		

ANEXO V
COBERTURA DE LA RED DE ALTA VELOCIDAD
(Expresado en miles de euros)

CONCEPTOS	2011				2012				2013 (1)				
	Mantenimiento	Circulación	Seguridad		Mantenimiento	Circulación	Seguridad		Mantenimiento	Circulación	Seguridad		Planificación
Gastos de Personal	7.377	7.571	234		7.001	7.635	300		-	-	66		-
Energía de Tracción					306				-15				-
Materiales y servicios	199.456	869	23		195.380	296	26		5.338				-
Convenios mutuos					-				238.263	13.774	1.914		3.185
Amortizaciones	175.356				201.578		17		237.875	91	18		78
Gastos de explotación	382.189	8.440	257		404.264	7.931	343		481.461	13.865	1.998		3.263
Ajustes por operaciones internas	4.528	1.082	13		4.134	267	17		1.726				-
Reparto Gastos Estructurales	1.591	2.077	62		2.354	2.951	108		6.363		94		-
Total Gastos	388.308	11.599	332		410.752	11.149	468		489.550	13.865	2.091		3.263
Gastos Financieros	203.845	-	-		247.493	-	-		262.339	-	-		-
Ingresos Financieros	68.482	-	-		90.752	-	-		90.673	-	-		-
Resultado Financiero Neto	135.363				156.741				171.666				
Coste Total	523.671	11.599	332		567.493	11.149	468		661.216	13.865	2.091		3.263
Canon Infraestructura		253.840				253.534				334.088			
Canon Estaciones y Otras Instalaciones (2)		8.631				8.838				10.509			
Total Cánones		262.471				262.373				344.597			
Cobertura bruta		49,00%				45,31%				50,64%			
Otros ingresos de explotación	1.621	-	-		1.736	-	-		149	-	-		-
Trabajos para el inmovilizado	-	-	-		20	-	-		-	-	-		-
Ingresos convenios mutuos	-	-	-		-	-	-		-	-	-		-
Coste Neto	522.050	11.599	332		565.737	11.149	468		661.067	13.865	2.091		3.263
Cobertura neta		49,15%				45,73%				50,65%			

(1) Los datos del 2013 son los relativos a ADIF AV

(2) Importe del Canon de Estaciones relacionado directamente con las infraestructuras ferroviarias.

ANEXO VI
COBERTURA DE LA RED CONVENCIONAL
(Expresado en miles de euros)

CONCEPTOS	2011				2012				2013 (1)				
	Mantenimiento	Circulación	Seguridad		Mantenimiento	Circulación	Seguridad		Mantenimiento	Circulación	Seguridad	RAM	Planificación
Gastos de Personal	204.111	155.709	5.926		194.912	141.666	5.946		203.835	140.540	6.658	29.657	4.843
Energía de Tracción	-	-	-		-	-	-		-	-	-	2.916	-
Materiales y servicios	251.548	14.844	588		238.635	9.114	521		196.495	9.260	483	10.234	3.821
Convenios mutuos	-	-	-		-	-	-		2.129	-	-	7	6
Amortizaciones	12.425	14.796	349		12.679	11.224	344		250.174	10.268	322	18.403	364
Gastos de explotación	468.084	185.350	6.863		446.226	162.004	6.811		652.634	166.068	7.463	61.217	9.034
Ajuste operacionemass int	-26.026	15.421	329		-20.105	15.691	346		-18.083	9.692	303	-	94
Reparto Gastos Estructurales	63.523	47.628	1.573		82.557	56.337	2.137		45.342	30.431	1.231	7.890	890
Total Gastos	505.581	248.398	8.766		508.678	234.031	9.294		679.893	206.191	8.997	69.107	10.018
Gastos Financieros	-	-	-		-	-	-		12.615	-	-	-	-
Ingresos Financieros	-	-	-		-	-	-		-	-	-	-	-
Resultado Financiero Neto	-	-	-		-	-	-		12.615	-	-	-	-
Coste Total	505.581	248.398	8.766		508.678	234.031	9.294		692.508	206.191	8.997	69.107	10.018
Canon Infraestructura		35.378				40.320					68.614		
Canon Estaciones y Otras Instalaciones (2)		2.473				2.528					3.463		
Total Cánones		37.851				42.848					72.077		
Cobertura bruta		-4,96%				5,70%					7,30%		
Otros ingresos de explotación	29.532	3.765	-		23.459	3.448	-		18.472	3.140	-	6.195	174
Trabajos para el inmovilizado	1.290	-	-		2.019	-	-		-	-	-	-	-
Ingresos convenios mutuos	-	-	-		-	-	-		16.091	-	1.822	-	2.388
Coste Neto	474.759	244.633	8.766		483.500	230.584	9.294		657.945	203.051	7.175	62.912	7.456
Cobertura neta		5,20%				5,92%					7,68%		

(1) Los datos son los relativos a ADIF

(2) Importe del Canon de Estaciones relacionado directamente con las infraestructuras ferroviarias.

ANEXO VII

COBERTURA ALTA VELOCIDAD POR LÍNEAS 2013
(Expresado en miles de euros)

CONCEPTOS	TOTAL ADIF-AV 2013 (1)	Madrid-Sevilla	Madrid-Tolodo	Córdoba-Málaga	Madrid-Barcelona	Madrid-Valladolid	Madrid-Levante	Eje Atlántico (Vigo- Santiago)	Corredor Mediterráneo
Gastos de Personal	66	22	1	8	14	10	12	-	-
Energía de Tracción	(15)	(15)	-	-	-	-	-	-	-
Materiales y servicios	5.338	-	-	-	-	-	5.338	-	-
Gastos por convenios intra-administradores	257.136	45.895	2.457	24.001	89.785	28.315	51.969	2.855	11.858
Amortizaciones	238.062	26.342	2.863	20.876	89.654	26.730	50.868	2.111	18.617
Total Gastos de Explotación	500.587	72.244	5.321	44.885	179.453	55.055	108.187	4.966	30.475
Ajustes neto por operaciones internas (Gastos-Ingresos)	1.726	375	16	122	650	145	418	-	-
Reparto Gastos Estructurales	6.457	1.404	62	456	2.431	542	1.562	-	-
Total Gastos no financieros	508.769	74.023	5.399	45.463	182.534	55.742	110.167	4.966	30.475
Total Gastos no financieros sin amortizaciones	270.707	47.681	2.536	24.587	92.880	29.012	59.299	2.855	11.858
Gastos Financieros	262.339	-	338	29.004	63.391	78.476	91.131	-	-
Ingresos Financieros	90.673	-	-	7.268	20.209	35.993	27.204	-	-
Resultado Financiero Neto (pérdidas)	171.666		338	21.736	-43.182	42.483	63.927		
Coste Total	680.435	74.023	5.737	67.199	225.716	98.225	174.094	4.966	30.475
Canon Infraestructura	334.088	89.320	3.932	29.024	142.612	15.005	50.800	694	2.701
Canon Estaciones y Otras Instalaciones (2)	10.509	2.499	110	812	4.180	725	2.183	-	-
Total Cánones	344.597	91.819	4.042	29.836	146.792	15.730	52.983	694	2.701
Cobertura bruta	50,64%	124,04%	70,45%	44,40%	65,03%	16,01%	30,43%	13,98%	8,86%
Cobertura de gastos no financieros sin amortizaciones	17,730%	192,57%	159,38%	121,35%	158,04%	54,22%	89,35%	24,31%	22,78%
KM Tonales	2.512	477	21	155	826	184	531	97	221
COSTE TOTAL/KM (3)	271	155	273	434	273	534	328	51	138
COSTE ADMON./KM (4)	105	96	117	155	109	154	108	29	54

(1) En 2013 se muestra el resultado de ADIF-AV, incluido el corredor Mediterráneo y el eje Atlántico.

(2) Importe del Canon de Estaciones relacionado directamente con las infraestructuras ferroviarias.

(3) Coste Total / KM : Coste Total, incluidos los financieros.

(4) Coste Admon. /KM: Coste de Administración igual al coste de explotación excluidas las amortizaciones.

ANEXO VIII

EJECUCIÓN DEL PAP 2011, 2012 Y 2013

(Ejercicio 2011)

(Expresado en miles de euros)

DENOMINACION	PREVIS. P.G.E. 2011	REALIZ. AÑO 2011	Desviac. absoluta	% Realiz/ Previs.
TERMINALES DE MERCANCIAS.- Instalaciones y equipamiento	8.164	7.351	-813	90%
TELECOMUNICACIONES Y ENERGIA	11.811	8.818	-2.993	75%
ESTACIONES DE VIAJEROS	59.180	30.121	-29.059	51%
ESTACIONES DE VIAJEROS.-Proyecto de Estación de Barcelona Sants	4.975	1.920	-3.055	39%
PATRIMONIO Y URBANISMO	24.950	12.781	-12.169	51%
MANTENIMIENTO DE INFRAESTRUCTURA LINEAS CONVENCIONALES.-Equipamiento de producción	21.072	19.536	-1.536	93%
MANTENIMIENTO INFRAESTRUCTURA ALTA VELOCIDAD	29.576	25.509	-4.067	86%
CIRCULACION.- Sistemas de gobierno, comunicaciones y actuaciones en edificios	19.123	-	-19.123	-
SEGURIDAD EN LA CIRCULACION.Adquisición de medios y actuaciones en material rodante	2.606	2.517	-89	97%
SISTEMAS DE INFORMACION.- Equipamiento informático	10.470	9.118	-1.352	87%
INVERSIONES CORPORATIVAS	8.046	8.417	371	105%
INNOVACION TECNOLOGICA	15.371	19.742	4.371	128%
PROYECTOS FUNCIONALES	1.152	1.318	166	114%
PROYECTO VIALIA	6.144	7.568	1.424	123%
PLAN DE MODERNIZACIÓN DE ESTACIONES	-	4.374	4.374	-
Remodelación de la Estación de Lasarre. Barakaldo	280	-	-280	-
ACTUACIÓN NUEVO PLAN DE IMPULSO AL TRANSPORTE FERROVIARIO MERCANCIAS	10.000	314	-9.686	3%
L.A.V. MADRID -FRONTERA FRANCESA	967.689	717.594	-250.095	74%
L.A.V. MADRID -VALLADOLID	127.664	23.865	-103.799	19%
L.A.V. MADRID -LEVANTE	876.177	995.492	119.315	114%
L.A.V. CÓRDOBA - MÁLAGA	18.038	42.176	24.138	234%
L.A.V. BOBADILLA - GRANADA	403.139	321.210	-81.929	80%
LAV VARIANTE DE PAJARES	196.292	188.114	-8.178	96%
L.A.V. MADRID - TOLEDO	513	1.089	576	212%
L.A.V. VITORIA -BILBAO - SAN SEBASTIAN	132.934	328.622	195.688	247%
L.A.V. VENTA DE BAÑOS-PALENCIA-LEON-ASTURIAS	150.113	310.380	160.267	207%
L.A.V. VALLADOLID - BURGOS - VITORIA	375.306	286.885	-88.421	76%
L.A.V. ALMERIA - REGION DE MURCIA	261.710	281.415	19.705	108%
L.A.V PULPI-MUJICIA	61.011	40.156	-20.855	66%
L.A.V. MADRID-EXTREMADURA/ T/ Navalmoral De La Mata -Cáceres	110.935	117.669	6.734	106%
LAV MADRID-EXTREMADURA T/ Cáceres - Mérida - Badajoz	106.902	47.522	-59.380	44%
L.A.V. MADRID-EXTREMADURA T/ Pantoja-Navalmoral De La Mata	25.000	-	-25.000	-
ESTACIONES ALTA VELOCIDAD	57.501	102.261	44.760	178%
AMPLIACIÓN DEL COMPLEJO DE ATOCHA	111.429	31.677	-79.752	28%
CONEXIÓN ATOCHA - CHAMARTIN	118.967	288.426	169.459	242%
ACCESOS A LOGROÑO	918	-19	-937	-2%
L.A.V. OLMEDO-IUBIÁN-OURENSE	99.071	64.768	-34.303	65%
ESTACIÓN DE HUELVA ALTA VELOCIDAD	15.000	4.009	-10.991	27%
PROYECTO AT PARA EL PLAN EXTRAORDINARIO DE INFRAESTRUCTURA	2.000	-	-2.000	-
IMPUTABLE AL CONJUNTO DE LA RED	8.766	22.155	13.389	253%
TOTAL	4.459.995	4.374.870	-85.125	98%

ANEXO VIII

EJECUCIÓN DEL PAP 2011, 2012 Y 2013
(Ejercicio 2012)
(Expresado en miles de euros)

DENOMINACIÓN	PREVISIÓN P.G.E. 2012	REALIZADO AÑO 2012	Desviación absoluta	% Realiz/ Previs.
TERMINALES DE MERCANCÍAS	7.710	4.627	-3.083	60%
TELECOMUNICACIONES Y ENERGÍA	2.640	5.337	2.697	202%
ESTACIONES DE VIAJEROS	22.132	19.645	-2.487	89%
ESTACIONES DE VIAJEROS.-Proyecto de Estación de Barcelona Sants	622	647	25	104%
PATRIMONIO Y URBANISMO	16.100	12.956	-3.144	80%
OPERACIONES E INGENIERÍA RED CONVENCIONAL	17.733	19.937	2.204	112%
OPERACIONES E INGENIERÍA ALTA VELOCIDAD	23.151	25.840	2.689	112%
SEGURIDAD EN LA CIRCULACIÓN	2.503	168	-2.335	7%
SISTEMAS DE INFORMACIÓN	8.006	8.062	56	101%
INVERSIONES CORPORATIVAS	5.215	5.319	104	102%
GESTIÓN DE RED E INNOVACIÓN	2.364	2.874	510	122%
DESARROLLO ESTRATÉGICO Y RELACIONES INTERNACIONALES	2.284	911	-1.373	40%
PROYECTO VIALIA	1.527	1.033	-494	68%
PLAN DE MODERNIZACIÓN DE ESTACIONES	388	459	71	118%
PLAN IMPULSO TRANSPORTE MERCANCÍAS	1.534	593	-941	39%
CENTRO DE ENSAYOS ALTA TECNOLOGÍA FERROVIARIA	12.431	13.689	1.258	110%
CONVENIO ALMERÍA	2.000	-	-2.000	-
PROYECTO ESPECIAL MIRASIERRA	1.000	-	-1.000	-
CORREDOR MEDITERRÁNEO (Tarragona-frontera Francesa)	346.233	371.425	25.192	107%
CORREDOR MEDITERRÁNEO (Levante)	626.913	408.038	-218.875	65%
CORREDOR MEDITERRÁNEO (Murcia -Almería)	145.366	146.012	646	100%
CORREDOR MEDITERRÁNEO (Bobadilla-Granada)	208.667	220.831	12.164	106%
CORREDOR MEDITERRÁNEO EN TARRAGONA	25.300	30.449	5.149	120%
L.A.V. MADRID - TARRAGONA	4.689	7.047	2.358	150%
L.A.V. MADRID - SEGOVIA -VALLADOLID	8.385	5.224	-3.161	62%
L.A.V. MADRID - LEVANTE	36.325	228.383	192.058	629%
L.A.V. CÓRDOBA - MÁLAGA	11.247	16.661	5.414	148%
LAV VARIANTE DE PAJARES	210.583	149.526	-61.057	71%
L.A.V. VITORIA - BILBAO - SAN SEBASTIÁN	314.482	307.250	-7.232	98%
L.A.V. VENTA DE BAÑOS-PALENCIA-LEÓN-ASTURIAS	269.650	82.882	-186.768	31%
L.A.V. VALLADOLID - V. BAÑOS - BURGOS - VITORIA	281.488	156.582	-124.906	56%
LAV MADRID-EXTREMADURA-FRONTERA PORTUGUESA	135.836	186.112	50.276	137%
L.A.V. OLMEDO-LUBIÁN-ORENSE	821.338	576.013	-245.325	70%
L.A.V. ZARAGOZA-PAMPLONA (CASTEJÓN-PAMPLONA))	2.949	3.577	628	121%
TÚNEL ATOCHA - CIJAMARTÍN	149.522	178.834	29.312	120%
ESTACIONES ALTA VELOCIDAD	83.027	110.851	27.824	134%
EJE ATLÁNTICO (INCLUIDO VIGO)	312.500	279.573	-32.927	89%
IMPUTABLE AL CONJUNTO DE LA RED A.V.	2.604	21.671	19.067	832%
TOTAL	4.126.444	3.609.038	-517.406	87%

ANEXO VIII

EJECUCIÓN DEL PAP 2011, 2012 Y 2013

(ADIF-AV 2013)

(Expresado en miles de euros)

DENOMINACIÓN	PREVISIÓN P.G.E. 2013	REALIZADO AÑO 2013	Desviación absoluta	% Realiz/ Previs.
TELECOMUNICACIONES Y ENERGÍA	4.607	4.142	-465	90%
ESTACIONES DE VIAJEROS	-	4.327	4.327	-
ESTACIONES DE VIAJEROS.-Proyecto de Estación de Barcelona Sants	127	-	-127	-
SEGURIDAD EN LA CIRCULACIÓN.	-	132	132	-
SISTEMAS DE INFORMACIÓN	1.091	-	-1.091	-
INVERSIONES CORPORATIVAS	862	423	-439	49%
ADAPTACIÓN ANCHO U.I.C. CORREDOR MEDITERRÁNEO	260.000	1.459	-258.541	1%
CORREDOR MEDITERRÁNEO (Barcelona-frontera Francesa) Incluido estaciones	155.000	126.159	-28.841	81%
CORREDOR MEDITERRÁNEO (Levante) Incluido estaciones	220.000	229.302	9.302	104%
CORREDOR MEDITERRÁNEO (Murcia -Almería) Incluido estaciones	100.000	30.976	-69.024	31%
CORREDOR MEDITERRÁNEO (Bobadilla-Granada) Incluido estaciones	155.000	135.173	-19.827	87%
CORREDOR MEDITERRÁNEO (VANDELLÓS-TARRAGONA) Incluido estaciones	105.000	47.306	-57.694	45%
L.A.V. MADRID - LEVANTE Incluido estaciones	60.000	70.267	10.267	117%
LAV ASTURIAS VARIANTE DE PAJARES	180.000	70.165	-109.835	39%
L.A.V. VENTA DE BAÑOS-PALENCIA-LEÓN-ASTURIAS Incluido estaciones	165.000	35.071	-129.929	21%
L.A.V. VALLADOLID -V.DE BAÑOS- BURGOS - VITORIA Incluido estaciones	130.000	109.749	-20.251	84%
L.A.V. VITORIA - BILBAO - SAN SEBASTIÁN Incluido estaciones	190.000	152.328	-37.672	80%
L.A.V. MADRID-EXTREMADURA Incluido estaciones	175.000	160.882	-14.118	92%
L.A.V. GALICIA (OLMEDO-LUBIÁN-OURENSE) Incluido estaciones	680.000	257.572	-422.428	38%
L.A.V. ZARAGOZA-PAMPLONA (CASTEJÓN-PAMPLONA)Incluido estaciones	5.000	2.791	-2.209	56%
CONEXIÓN UIC CHAMARTÍN-ATOCHA - TORREJÓN Incluido estaciones	89.064	34.221	-54.843	38%
EJE ATLÁNTICO (A CORUÑA-VIGO) Incluido estaciones	195.214	202.540	7.326	104%
NO IMPUTABLE A LÍNEAS INCLUIDO ESTACIONES	5.361	21.242	15.881	396%
INVERSIÓN EN PROYECTOS FINALIZADOS INCLUIDO ESTACIONES	70.361	87.729	17.368	125%
T O T A L	2.946.687	1.783.956	- 1.162.731	60,54%

ANEXO VIII

EJECUCIÓN DEL PAP 2011, 2012, 2013.
(ADIF 2013)

(Expresado en miles de euros)

DENOMINACIÓN	PREVISIÓN P.G.E. 2013	REALIZADO AÑO 2013	Desviación absoluta	% Realiz/ Previs.
TERMINALES DE MERCANCÍAS	7.678	3.237	-4.441	42%
TELECOMUNICACIONES Y ENERGÍA	4.607	258	-4.349	6%
ESTACIONES DE VIAJEROS	16.584	3.908	-12.676	24%
PATRIMONIO Y URBANISMO	12.958	8.578	-4.380	66%
OPERACIONES E INGENIERÍA RED CONVENCIONAL	22.959	3.755	-19.204	16%
SEGURIDAD EN LA CIRCULACIÓN	991	-	-991	-
SISTEMAS DE INFORMACIÓN	4.363	7.104	2.741	163%
INVERSIONES CORPORATIVAS	3.446	2.567	-879	74%
GESTIÓN DE RED E INNOVACIÓN	10.082	9.165	-917	91%
PLAN DE MODERNIZACIÓN DE ESTACIONES	-	195	195	-
PLAN DE IMPULSO TRANSPORTE MERCANCÍAS	908	-	-908	-
PROYECTO ESPECIAL MIRASIERRA	1.000	-	-1.000	-
ACCESO U.I.C. AL PUERTO DE BARCELONA	60.000	-	-60.000	-
ADAPTACIÓN ANCHO U.I.C. CORREDOR MEDITERRÁNEO	-	3.262	3.262	-
RED DE ANCHO MÉTRICO (FEVE)	46.204	13.922	-32.282	30%
CONVENIO ALMERÍA	4.000	11	-3.989	-
ESTACIÓN DE HUELVA	-	18	18	-
INVERSIÓN EN PROYECTOS FINALIZADOS INCLUIDO ESTACIONES	-	7.506	7.506	-
LAV OURENSE-SANTIAGO	32.791	4.360	-28.431	13%
CERCANÍAS ESTACIÓN Y RED	4.675	3.603	-1.072	77%
SUPRESIÓN PASOS A NIVEL	14.763	6.206	-8.557	42%
CONTROL DE TRÁFICO CENTRALIZADO	276	6	-270	2%
MODERNIZACIÓN Y RENOVACIÓN CATENARIA	4.104	5.625	1.521	137%
RENOVACIÓN VÍA	4.755	9.266	4.511	195%
SUBESTACIONES ELÉCTRICAS	11.546	4.062	-7.484	35%
MEJORA DE LA SEGURIDAD Y LA FUNCIONALIDAD	15.497	8.401	-7.096	54%
ACTUACIONES EN MERCANCÍAS	2.452	189	-2.263	8%
ACTUACIONES PUNTUALES	85.433	40.988	-44.445	48%
CONVENIO CATALUÑA JUNIO 2007	275	457	182	166%
CONVENIO CATALUÑA OCTUBRE 2008	6.433	5.128	-1.305	80%
CATENARIA BÀRCENA-TORRELAVEGA	6.000	4.766	-1.234	79%
ELECTRIFICACIÓN MEDINA-FUENTES DE OÑORO	20.000	14.264	-5.736	71%
RENOVACIÓN ALMORAIMA	13.000	4.118	-8.882	32%
RENOVACIÓN TORRELAVEGA-SANTANDER	5.000	4.282	-718	86%
TÚNEL CABAÑAL SUR	1.000	-	-1.000	-
CONEXIÓN DE LA LÍNEA C3 CON ESTACIÓN DE VALENCIA	2.000	100	-1.900	5%
RENOVACIÓN PALENCIA-TORRELAVEGA	-	12.051	12.051	-
INVERSIONES PROCEDENTES DE SOCIEDADES DE INTEGRACIÓN	-	33.466	33.466	-
OTRAS INVERSIONES	-	23.287	23.287	-
T O T A L	425.780	248.111	-177.669	58,27%

ANEXO IX

SITUACIÓN DE LA INVERSIÓN DE ADIF-AV EN 2013

(Expresado en miles de euros)

PROYECTO	COSTE TOTAL ESTIMADO 2013	COSTE TOTAL REVISADO	INVERSIÓN TOTAL 2013
L.A.V. LEVANTE	3.970.318	2.738.750	1.922.478
L.A.V. ALMERÍA-MURCIA	2.566.200	930.148	727.331
L.A.V. BOBADILLA - GRANADA	2.160.987	1.580.263	1.085.336
VANDELLÓS TARRAGONA	418.163	418.163	77.754
ADAPTACIÓN ANCHO UIC C. MEDITERRÁNEO (VALENCIA-VANDELLÓS)	854.377	854.325	885
L.A.V- ASTURIAS (VARIANTE PAJARES)	3.550.430	3.550.430	2.926.771
L.A.V. VENTA BAÑOS-PALENCIA-LEÓN-ASTURIAS	3.263.193	1.164.792	755.164
L.A.V. VALLADOLID-VENTA DE BAÑOS-BURGOS-VITORIA	3.274.013	1.633.162	820.105
L.A.V. VITORIA - BILBAO - SAN SEBASTIÁN	2.952.600	2.916.298	1.291.552
L.A.V. MADRID-EXTREMADURA	4.533.237	1.314.322	765.703
MADRID-EXTREMADURA (Pantoja-Talavera-Navalmoral) Tren de Altas Prestaciones	8.000	8.000	-
L.A.V. GALICIA (OLMEDO-LUBIÁN-ORENSE)	6.153.723	3.897.982	907.780
EJE ATLÁNTICO (CORUÑA-VIGO)	815.706	790.881	494.881
ESTACIÓN DE SANTIAGO	-	8.200	-
L.A.V. ZARAGOZA-PAMPLONA (CASTEJÓN-PAMPLONA)	675.000	656.368	6.368
CONEXIÓN U.I.C. CHAMARTÍN-ATOCHA-TORREJÓN	1.373.883	1.373.884	965.857
CONEXIÓN ALMODÓVAR DEL RÍO	-	23.200	-
ESTUDIO DEL SOTERRAMIENTO DEL AVE EN MURCIA	-	500	-
ESTACIÓN DE OURENSE	-	8.200	-
L.A.V. MURCIA-CARTAGENA	-	112.663	-
IMPUTABLE AL CONJUNTO DE LA RED	531.118	416.766	303.966
TOTAL LÍNEAS EN CONSTRUCCIÓN	37.100.948	24.397.296	13.051.930
INVERSIÓN EN PROYECTOS FINALIZADOS	30.710.575	28.840.953	28.296.468
Inversiones en Activos propios previos, incluido Madrid-Sevilla y otros	2.822.380	2.822.380	2.822.380
ERTMS EN LÍNEAS PRIORITARIAS	-	-	-
TELECOMUNICACIONES Y ENERGÍA	26.452	26.452	4.142
ESTACIONES DE VIAJEROS (A.V.)	84.861	84.861	4.326
PATRIMONIO Y URBANISMO	13.542	13.542	-
SEGURIDAD EN LA CIRCULACIÓN	14.000	132	132
INVERSIONES CORPORATIVAS	2.500	423	423
GESTIÓN DE RED E INNOVACIÓN	16.500	-	-
TOTAL OTRAS INVERSIONES ADIF ALTA VELOCIDAD	2.980.235	2.947.790	2.831.403
TOTAL INVERSIONES ADIF ALTA VELOCIDAD	70.791.758	56.186.039	44.179.801
PRÉSTAMOS PARTICIPATIVOS A SOCIEDADES DE INTEGRACIÓN	-	311.165	-
TOTAL ADIF ALTA VELOCIDAD	70.791.758	56.497.204	44.179.801

ANEXO X

Evolución del tráfico ferroviario (Km-tren) de las líneas de Adif-AV

Ejes de Líneas de Alta Velocidad	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Eje 11-A.V. Madrid Chamartín - Valladolid	2.235.590	2.469.951	2.465.327	2.608.870	2.828.284	3.071.278
Eje 12-A.V. Madrid Atocha - Frontera Francesa	12.547.474	16.334.093	16.211.184	16.093.195	15.716.098	16.721.919
Eje 13-A.V. Madrid Atocha - Levante (de momento Valencia/Alicante)	-	-	340.072	6.005.213	5.909.676	6.881.309
Eje 14-A.V. Madrid Atocha - Toledo / Sevilla / Málaga	17.246.934	18.475.025	18.456.918	18.733.893	18.251.856	18.355.540
T O T A L	32.029.998	37.279.069	37.473.502	43.441.171	42.705.914	45.030.046