



MINISTERIO DE HACIENDA

INTERVENCIÓN GENERAL DE
LA ADMINISTRACIÓN DEL ESTADO

**Entidad Pública Empresarial Administrador
de Infraestructuras Ferroviarias (ADIF) y
Sociedades Dependientes**

**Informe auditoría de las cuentas anuales
consolidadas
Ejercicio 2018**



Índice

I.	INTRODUCCIÓN	2
II.	OBJETIVO Y ALCANCE DEL TRABAJO: RESPONSABILIDAD DE LOS AUDITORES	3
III.	RESULTADOS DEL TRABAJO. FUNDAMENTO DE LA OPINIÓN: <i>FAVORABLE CON SALVEDADES</i>	4
IV.	OPINIÓN	5
V.	INFORME SOBRE OTROS REQUERIMIENTOS LEGALES Y REGLAMENTARIOS.	5



I. Introducción

La Intervención General de la Administración del Estado, a través de la Intervención Delegada en la Entidad Pública Empresarial Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (en adelante la Entidad Dominante o ADIF) en uso de las competencias que le atribuye el artículo 168 de la Ley General Presupuestaria, ha auditado las cuentas anuales consolidadas adjuntas de la entidad ADIF y sociedades dependientes (en adelante el Grupo), que comprenden, el balance consolidado a 31 de diciembre de 2018, la cuenta de pérdidas y ganancias consolidada, el estado de cambios en el patrimonio neto consolidado, el estado de flujos de efectivo consolidado y la memoria consolidada correspondientes al ejercicio terminado en dicha fecha.

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

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

La Presidenta de ADIF es responsable de la formulación de las cuentas anuales del Grupo de acuerdo con el marco de información financiera que se detalla en la nota 2 de la memoria adjunta y, en particular, de acuerdo con los principios y criterios contables, es asimismo responsable del control interno que considere necesario para permitir que la preparación de las citadas cuentas anuales esté libre de incorrección material.

Las cuentas anuales consolidadas a las que se refiere el presente informe fueron formuladas por la Presidenta de la Entidad Dominante el 21 de mayo de 2019 y fueron puestas a disposición de la Intervención Delegada ese mismo día.

La información relativa a las cuentas anuales consolidadas queda contenida en el fichero GC1461_2018_F_190521_182857_Cuentas.zip cuyo resumen electrónico se corresponde con 6962D19B92E111E07591912F4F65B7D2BC14A4C348BF933051079C096EFDC218 y está depositado en la aplicación CICEP.Red de la Intervención General de la Administración del Estado.



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

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

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

Nuestro trabajo no incluyó la auditoría de las cuentas anuales de 2018 de las sociedades participadas detalladas en el Anexo I de las cuentas anuales consolidadas adjuntas, en las que al 31 de diciembre de 2018 el Grupo ADIF, participa en los porcentajes indicados en dicho anexo, y que representan en conjunto un 0,31% del total de activos y una aportación de unas menores pérdidas de 10.374 miles de euros al total de las pérdidas consolidadas del Grupo que se cifran, a 31 de diciembre de 2018, en un importe de 63.815 miles de euros. Por otra parte, no se han dispuesto de las cuentas anuales formuladas y auditadas de la totalidad de estas sociedades y, por lo tanto, de los saldos auditados integrados en el proceso de consolidación, cuyo efecto en las cuentas anuales consolidadas no es significativo. No obstante, se han revisado las últimas cuentas anuales disponibles, así como los borradores de cuentas anuales del ejercicio 2018 y, en su caso, sus borradores de opinión, no habiéndose detectado incidencias significativas.

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



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

Como se indica en la nota 3.f) de la memoria de las cuentas consolidadas adjunta, al 31 de diciembre de 2018 la Entidad Dominante no tenía registrados contablemente en su inmovilizado una serie de activos, fundamentalmente los terrenos a través de los cuales discurre la traza de vía de la mayoría de las líneas integrantes de la red convencional, así como determinados terrenos sobre los cuales se asientan ciertos recintos ferroviarios de su titularidad. No se ha dispuesto de documentación soporte justificativa que nos permita obtener una evidencia adecuada y suficiente sobre dichos activos y, por tanto, evaluar el posible efecto que pudiera tener sobre las cuentas anuales consolidadas del ejercicio 2018 adjuntas. Nuestra opinión de auditoría sobre las cuentas anuales consolidadas relativas al ejercicio 2017 incluyó una salvedad por esta cuestión.

Al cierre del ejercicio 2018, tal y como se indica en las notas 3 y 4 de la memoria de las cuentas anuales consolidadas adjunta, en el epígrafe de balance de Inmovilizado Material, existen terrenos, infraestructuras ferroviarias e instalaciones pertenecientes a la red convencional que han sido traspasadas íntegramente a la Entidad Dominante en virtud de ciertas disposiciones legales, por un acumulado de 13.181 millones de euros. La información soporte disponible para llevar a cabo el registro contable de la mencionada red, de carácter esencialmente presupuestario en ciertos casos, no ha permitido registrar parte de los activos y/o parte de los costes asociados con ellos. En relación con los importes registrados antes mencionados, no hemos dispuesto de documentación soporte justificativa para un valor neto contable, a 31 de diciembre de 2018, de 305 millones de euros. En estas circunstancias, con la información disponible y las evidencias de auditoría obtenidas, no resulta posible evaluar el efecto que las situaciones descritas pudieran tener sobre las cuentas anuales consolidadas de 2018 adjuntas. Nuestra opinión de auditoría sobre las cuentas anuales consolidadas relativas al ejercicio 2017 incluyó una salvedad por esta cuestión.

Finalmente, como también se indica en estas mismas notas 3 y 4, la Entidad Dominante incorporó a su Inmovilizado Material el 1 de enero de 2013 infraestructuras ferroviarias e instalaciones integrantes de la red estatal de ancho métrico segregadas de FEVE. Estos activos, según pone de manifiesto el informe de auditoría de las cuentas anuales de 2012 de FEVE emitido por la Intervención General de la Administración del Estado, se encontrarían sobrevalorados debido a deficiencias de control interno especialmente en relación con el proceso de bajas por renovaciones. A 31 de diciembre de 2018 el valor neto contable de dichos activos asciende a 348 millones de euros. En la medida que estas deficiencias de control permanecían al 31 de diciembre de 2018, a partir de la información disponible no resulta posible cuantificar el importe por el cual



dichos activos se encontrarían sobrevalorados al cierre del ejercicio y sus posibles efectos sobre las cuentas anuales consolidadas del ejercicio 2018 adjuntas. Nuestra opinión de auditoría sobre las cuentas anuales consolidadas relativas al ejercicio 2017 incluyó una salvedad por esta cuestión.

IV. Opinión.

En nuestra opinión, excepto por los posibles efectos de los hechos descritos en el apartado “Resultados del trabajo. Fundamento de la opinión: Favorable con salvedades”, basada en nuestra auditoría y en el informe de los otros auditores (véase el Anexo I de la memoria) las cuentas anuales consolidadas adjuntas expresan la imagen fiel del patrimonio consolidado y de la situación financiera consolidada de la Entidad ADIF y sociedades dependientes a 31 de diciembre de 2018, así como de sus resultados consolidados y flujos de efectivo consolidados correspondientes al ejercicio anual terminado en dicha fecha, de conformidad con el marco normativo de información financiera que resulta de aplicación y, en particular, con los principios y criterios contables contenidos en el mismo.

V. Informe sobre otros requerimientos legales y reglamentarios.

De acuerdo con sus estatutos, la Presidenta de la Entidad Dominante tiene que elaborar un Informe de Gestión Consolidado que contiene las explicaciones que se consideran oportunas respecto a la situación y evolución de la Entidad Pública Empresarial Administrador de Infraestructuras Ferroviarias y sociedades dependientes y no forma parte integrante de las cuentas anuales consolidadas.

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

El presente informe de auditoría ha sido firmado electrónicamente a través de la aplicación CICEP.Red de la Intervención General de la Administración del Estado por la Interventora Delegada en ADIF, en Madrid, a 23 de mayo de 2019.



ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS
Y SOCIEDADES DEPENDIENTES

Cuentas Anuales Consolidadas

31 de diciembre de 2018



Cuenta Anual - CUENTAS FORMULADAS - GC1461 - Grupo Administrador de Infraestructuras Ferroviarias

Manuel Martínez Cepeda 2018

Justificante de presentación — CICEPRED



Con fecha 21/05/2019 y hora 18:33:58 ha sido firmada la siguiente diligencia:

Don/Doña ISABEL PARDO DE VERA POSADA, Presidenta de la entidad Grupo Administrador de Infraestructuras Ferroviarias remito las cuentas anuales consolidadas correspondientes al ejercicio 2018 formuladas por Presidenta, en Madrid, 21 de mayo de 2019.

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

- Informe regulado en el artículo 129.3 de la Ley General Presupuestaria: NO
- Informe de gestión: SÍ

La información anterior queda contenida en el fichero GC1461_2018_F_190521_182857_Cuentas.zip cuyo resumen electrónico es 6962D19B92E111E07591912F4F65B7D2BC14A4C348BF933051079C096EFDC218.

En Madrid, a martes, 21 de mayo de 2019.

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

Ha quedado registrada dicha diligencia y la respectiva información de carácter anual con el siguiente número de registro 20190709

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

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

Firma Justificante

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS
Y SOCIEDADES DEPENDIENTES

INDICE

Balance de Situación	1
Cuenta de Pérdidas y Ganancias	3
Estado de Cambios en el Patrimonio Neto	4
Estado de Flujos de Efectivo	6
Memoria	8
(1) Actividad de la Entidad Dominante y sociedades consolidadas entorno Jurídico-Legal	9
1.a) Estatuto de ADIF	11
1.b) Encomiendas de gestión entre ADIF y ADIF-Alta Velocidad	12
1.c) Otras disposiciones	14
1.d) Contrato-Programa y convenio para la promoción de inversiones y de la administración de la Red de Titularidad del Estado, traspasada a ADIF en febrero de 2013.....	15
1.e) Convenios y Otras disposiciones para la ejecución de inversiones de mejora en la Red de Cercanías y en la Red Ferroviaria de Titularidad del Estado en Cataluña	16
1.f) Otras encomiendas y disposiciones	16
1.g) Cánones y tasas	18
(2) Bases de Presentación de las Cuentas Anuales	22
2.a) Imagen fiel	22
2.b) Comparación de la información	23
2.c) Aspectos críticos de la valoración y estimación de la incertidumbre y juicios relevantes en la aplicación de políticas contables	23
2.d) Moneda funcional y moneda de presentación	25
(3) Normas de Registro y Valoración	25
3.a) Sociedades dependientes	25
3.b) Socios externos	26
3.c) Sociedades asociadas	27
3.d) Negocios conjuntos – Sociedades Multigrupo	28
3.e) Inmovilizaciones intangibles	29
3.f) Inmovilizaciones materiales	30
3.g) Inversiones inmobiliarias y activos mantenidos para la venta	37
3.h) Activos financieros	38
3.i) Pasivos financieros	39
3.j) Existencias.....	41

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS
Y SOCIEDADES DEPENDIENTES

INDICE

3.k) Efectivo y otros activos líquidos equivalentes	41
3.l) Subvenciones, donaciones y legados recibidos	41
3.m) Pasivos por retribuciones a largo plazo al personal	43
3.n) Provisiones.....	43
3.ñ) Clasificación de los activos y pasivos corrientes y no corrientes	44
3.o) Saldos y transacciones en moneda extranjera	45
3.p) Impuesto sobre beneficios	45
3.q) Contabilización de ingresos y gastos	46
3.r) Transacciones con partes vinculadas	47
3.s) Arrendamientos	47
(4) Inmovilizaciones Materiales, Intangibles e Inversiones Inmobiliarias	47
4.a) Inmovilizado material en explotación	50
4.b) Obras en curso	52
4.c) Gastos financieros capitalizados	53
4.d) Bienes totalmente amortizados	54
4.e) Subvenciones oficiales recibidas	54
4.f) Inmovilizado intangible	54
4.g) Deterioro de valor del inmovilizado material, intangible e inversiones inmobiliarias	57
4.h) Inversiones inmobiliarias	58
4.i) Compromisos de venta (terrenos asociados a la estación de Chamartín en Madrid)	59
4.j) Activos mantenidos para la venta	63
(5) Inversiones en Empresas del Grupo, Multigrupo y Asociadas	64
5.a) Participaciones en sociedades puestas en equivalencia	64
5.b) Créditos a largo plazo a sociedades puestas en equivalencia	65
(6) Otros Activos Financieros	65
6.a) Inversiones financieras	67
6.b) Deudores comerciales y otras cuentas a cobrar	72
(7) Existencias	76
(8) Efectivos y otros activos líquidos equivalentes	76
(9) Fondos Propios	77
9.a) Aportación patrimonial	77
9.b) Reservas y resultados de ejercicios anteriores	77

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS
Y SOCIEDADES DEPENDIENTES

INDICE

9.c) Resultados atribuibles a la Entidad Dominante	79
9.d) Propuesta de aplicación del resultado del ejercicio de la Entidad Dominante	80
9.e) Socios externos	81
(10) Subvenciones, donaciones y legados	81
10.a) Subvenciones de capital por ayudas europeas	82
10.b) Subvenciones de capital por entregas de infraestructura ferroviaria.....	83
10.c) Otras subvenciones.....	84
(11) Provisiones para Riesgos y Gastos	84
11.a) Provisiones para riesgos y gastos con el personal	86
11.b) Otras provisiones para riesgos y gastos	89
(12) Pasivos Financieros	90
12.a) Deudas con entidades de crédito	92
12.b) Otros pasivos financieros	93
12.c) Deudas con sociedades puestas en equivalencia	96
12.d) Acreedores comerciales y otras cuentas a pagar	96
(13) Situación Fiscal	97
13.a) Administraciones Públicas deudoras.....	98
13.b) Administraciones Públicas acreedoras	99
13.c) Impuesto sobre sociedades	99
13.d) Impuesto sobre el valor añadido	107
13.e) Ejercicios abiertos a inspección	107
(14) Importe Neto de la Cifra de Negocios	107
14.a) Ingresos por liquidación de cánones ferroviarios	109
(15) Otros Ingresos de Explotación.....	110
(16) Gastos de Personal	112
(17) Otros Gastos de Explotación	114
(18) Imputación de Subvenciones de Inmovilizado y Otros	115
(19) Gastos Financieros	116
(20) Ingresos Financieros.....	116
(21) Información Medioambiental	117

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS
Y SOCIEDADES DEPENDIENTES

INDICE

(22) Información sobre los Miembros del Consejo de Administración y la Alta Dirección de la Entidad Dominante	117
(23) Gestión de Riesgos Financieros	118
23.a) Riesgo de crédito	118
23.b) Riesgo de tipos de interés	118
23.c) Riesgo de liquidez	119
(24) Compromisos y contingencias	119
Anexo I	
Anexo II	

**ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS
Y SOCIEDADES DEPENDIENTES**

Balance Consolidado
31 de diciembre de 2018 y 2017

Expresado en Miles de euros

ACTIVO	NOTA	2018	2017
Inmovilizado intangible	4	85.359	85.083
Otro inmovilizado intangible		85.359	85.083
Inmovilizado material	4	14.860.091	15.168.140
Terrenos y construcciones		2.029.455	1.999.867
Instalaciones técnicas, maquinaria, utillaje, mobiliario, y otro inmovilizado material		12.036.857	12.421.380
Inmovilizado en curso y anticipos	4.b.	793.779	746.893
Inversiones inmobiliarias	4	137.399	136.941
Inversiones en empresas del grupo y asociadas a largo plazo	5	21.397	22.381
Participaciones puestas en equivalencia		20.875	22.381
Créditos a sociedades puestas en equivalencia		522	-
Inversiones financieras a largo plazo	6.a	126.855	112.379
Instrumentos de patrimonio	6.a.1	1.016	1.016
Administraciones Públicas	13.a	373	1.488
Otros activos financieros		125.466	109.875
Activos por impuesto diferido	13	228	1.507
Deudores comerciales no corrientes	6.b	992	1.830
Total activos no corrientes		15.232.321	15.528.261
Activos no corrientes mantenidos para la venta	4	23.003	12.069
Existencias	7	105.806	110.850
Deudores comerciales y otras cuentas a cobrar	6.b	713.985	278.736
Clientes por ventas y prestaciones de servicios	6.b.2	129.489	122.622
Clientes, empresas puestas en equivalencia	6.b.1	436	2.348
Deudores varios	6.b.3.	85.680	118.601
Personal		805	869
Activos por impuestos corriente	13.a	64	12.510
Otros créditos con las Administraciones Públicas	13.a	497.511	21.786
Inversiones en empresas del grupo y asociadas a corto plazo		217	655
Créditos a empresas multigrupo y asociadas		217	655
Inversiones financieras a corto plazo	6.a.3	115.301	123.511
Créditos a empresas		115.301	123.010
Otros activos financieros		-	501
Periodificaciones a corto plazo		261	128
Efectivo y otros activos líquidos equivalentes	8	426.553	409.625
Tesorería		426.153	408.618
Otros activos líquidos equivalentes		400	1.007
Total activos corrientes		1.385.126	935.574
TOTAL ACTIVO		16.617.447	16.463.835

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS
Y SOCIEDADES DEPENDIENTES

Balance Consolidado
31 de diciembre de 2018 y 2017

Expresado en Miles de euros

PATRIMONIO NETO Y PASIVO	NOTA	2018	2017
Fondos propios	9	1.988.852	1.583.338
Aportación Patrimonial	9.a.	2.348.099	1.878.573
Reservas y resultados de ejercicios anteriores	9.b.	(300.820)	(332.545)
Reservas en sociedades consolidadas	9.b.	17.254	15.838
Reservas en sociedades puestas en equivalencia	9.b.	(11.643)	(10.137)
Resultado del ejercicio atribuido a la Entidad Dominante		(64.038)	31.609
Pérdidas y ganancias consolidadas		(63.815)	31.961
Pérdidas y ganancias socios externos		(223)	(352)
Ajustes por cambios de valor		(3.697)	(3.766)
Otros ajustes por cambios de valor		(3.697)	(3.766)
Subvenciones, donaciones y legados recibidos	10	9.853.361	10.123.125
Socios externos	9.e.	5.497	5.274
Total patrimonio neto		11.844.013	11.707.971
Provisiones a largo plazo	11	162.749	161.824
Obligaciones por prestaciones a largo plazo al personal		77.856	75.012
Otras provisiones		84.893	86.812
Deudas a largo plazo	12	677.635	488.544
Deudas con entidades de crédito	12.a	354.402	412.597
Otros pasivos financieros	12.b	323.233	75.947
Pasivos por impuesto diferido	13	3.283.520	3.373.440
Periodificaciones a largo plazo		139.955	141.341
Total pasivos no corrientes		4.263.859	4.165.149
Provisiones a corto plazo	11	27.695	25.085
Obligaciones por prestaciones a corto plazo al personal		8.059	9.450
Otras provisiones		19.866	15.635
Deudas a corto plazo		201.520	274.272
Deudas con entidades de crédito	12.a	49.068	44.694
Otros pasivos financieros	12.b	152.452	229.578
Deudas con empresas del grupo y asociadas a corto plazo	12.c	7.639	6.930
Acreedores comerciales y otras cuentas a pagar	12.d	269.631	281.336
Proveedores y acreedores varios		213.704	227.058
Proveedores, empresas puestas en equivalencia	12.c	9.180	8.490
Personal		13.088	12.607
Pasivo por impuesto corriente		20	17
Otras deudas a Administraciones Públicas	13	33.454	32.062
Anticipos de clientes		185	1.102
Periodificaciones a corto plazo		3.090	3.092
Total pasivos corrientes		509.575	590.715
TOTAL PATRIMONIO NETO Y PASIVO		16.617.447	16.463.835

**ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS
Y SOCIEDADES DEPENDIENTES**

Cuenta de Pérdidas y Ganancias Consolidada
correspondiente al ejercicio anual terminado
31 de diciembre de 2018 y 2017

Expresado en Miles de euros

	NOTA	2018	2017
OPERACIONES CONTINUADAS			
Importe neto de la cifra de negocios	14	679.281	401.838
Variación existencias de productos terminados y en curso de fabricación		(252)	287
Trabajos realizados por el grupo para su activo		18.233	13.683
Aprovisionamientos		(86.625)	(71.949)
Consumo de materias primas y otras materias consumibles		(80.962)	(68.262)
Trabajos realizados por otras empresas		(5.504)	(3.723)
Deterioro de materias primas y otros aprovisionamientos		(159)	36
Otros ingresos de explotación	15	562.360	898.302
Gastos de personal	16	(635.430)	(635.125)
Otros gastos de explotación	17	(551.004)	(523.400)
Servicios exteriores		(537.791)	(510.301)
Tributos		(12.791)	(12.253)
Pérdidas, deterioro y variación de provisiones por operaciones comerciales		(262)	(846)
Otros gastos de gestión		(160)	-
Amortización del inmovilizado		(414.089)	(435.894)
Imputación de subvenciones de inmovilizado no financiero y otras	18	607.133	435.550
Excesos de provisiones		8.281	11.232
Deterioro y resultado por enajenaciones del inmovilizado		(245.653)	(39.087)
Deterioros y pérdidas		(362)	(53)
Resultados por enajenaciones y otras		(245.291)	(39.034)
Resultado de explotación		(57.765)	55.437
Ingresos financieros	20	3.164	4.377
De participaciones en instrumentos de patrimonio		23	47
<i>En terceros</i>		<i>23</i>	<i>47</i>
De valores negociables y de otros instrumentos financieros		3.141	4.330
Incorporación al activo de gastos financieros		-	-
Gastos financieros	19	(14.910)	(16.739)
Por deudas con terceros		(13.858)	(15.570)
Por actualización de provisiones		(1.052)	(1.169)
Variación de valor razonable en instrumentos		(532)	(653)
Diferencias de cambio		467	(801)
Deterioro y resultado por enajenaciones de instrumentos financieros		4.955	(10.239)
Resultado financiero		(6.856)	(24.055)
Participación en beneficios de sociedades puestas en equivalencia	5	2.173	612
Deterioro y resultados por pérdida de influencia		(36)	-
Resultado antes de impuestos		(62.484)	31.994
Impuestos sobre beneficios	13(c)	(1.331)	(33)
Resultado consolidado del ejercicio		(63.815)	31.961
Resultado atribuido a socios externos		223	352
Resultado atribuido a la Entidad Dominante		(64.038)	31.609

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS
Y SOCIEDADES DEPENDIENTES

Estado de Cambios en el Patrimonio Neto Consolidado
correspondiente al ejercicio anual terminado en 31 de diciembre de 2018 y 2017

A) Estado Consolidado de Ingresos y Gastos Reconocidos
correspondiente al ejercicio anual terminado
en 31 de diciembre de 2018 y 2017

Expresado en Miles de euros

NOTA	2018	2017
Resultado de la cuenta de pérdidas y ganancias	(63.815)	31.961
Ingresos y gastos imputados directamente al patrimonio neto		
Por valoración de instrumentos financieros	-	(15)
Por coberturas de los flujos de efectivo	91	690
Subvenciones, donaciones y legados	247.451	328.582
Por ganancias y pérdidas actuariales y otros ajustes	9 (b) (1.009)	3.991
Efecto impositivo	(61.885)	(82.917)
Total ingresos y gastos imputados directamente en el patrimonio neto	184.648	250.331
Transferencias a la cuenta de pérdidas y ganancias		
Por coberturas de los flujos de efectivo		
Subvenciones, donaciones y legados	(607.135)	(435.553)
Efecto impositivo	13 (a) 151.783	108.891
Total transferencias a la cuenta de pérdidas y ganancias	(455.352)	(326.662)
Total de ingresos y gastos reconocidos	(334.519)	(44.370)

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS
Y SOCIEDADES DEPENDIENTES

Estado de Cambios en el Patrimonio Neto Consolidado correspondiente al ejercicio anual terminado en 31 de diciembre de 2018 y 2017

B) Estado Total de Cambios en el Patrimonio Neto Consolidado correspondiente al ejercicio anual terminado el
31 de diciembre de 2018 y 2017

Expresado en Miles de euros

	Aportaciones Patrimoniales			Reservas y resultados de ejercicios anteriores (nota 9 (b))	Resultado del ejercicio	Ajustes por cambios de valor	Subvenciones, donaciones y legados recibidos (nota 10)	Socios Externos (nota 9(e))	Total
	Otras Aportaciones patrimoniales (nota 9 (a))	Patrimonio recibido (nota 9)	Total Aportaciones Patrimoniales						
Saldo al 31 de diciembre de 2016	1.433.453	171.582	1.605.035	(249.447)	(78.584)	(4.283)	10.203.949	4.922	11.481.592
Ajustes por errores de ejercicios anteriores	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Saldos ajustados al 1 de enero de 2017	1.433.453	171.582	1.605.035	(249.447)	(78.584)	(4.283)	10.203.949	4.922	11.481.592
Ingresos y gastos reconocidos				3.976	31.609	517	(80.824)	352	(44.370)
Operaciones con socios o propietarios									
Aumentos de aportaciones patrimoniales	266.770	6.768	273.538						273.538
Distribución del resultado del ejercicio				(78.584)	78.584				-
Otras variaciones del patrimonio neto	(3.091)	3.091	-	(2.789)					(2.789)
Saldo al 31 de diciembre de 2017	1.697.132	181.441	1.878.573	(326.844)	31.609	(3.766)	10.123.125	5.274	11.707.971
Ajustes por errores de ejercicios anteriores	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Saldos ajustados al 1 de enero de 2018	1.697.132	181.441	1.878.573	(326.844)	31.609	(3.766)	10.123.125	5.274	11.707.971
Ingresos y gastos reconocidos				(1.009)	(64.038)	68	(269.763)	223	(334.519)
Operaciones con socios o propietarios									
Aumentos de aportaciones patrimoniales	456.854	12.672	469.526	-	-	-	-	-	469.526
Distribución del resultado del ejercicio				31.609	(31.609)				-
Otras variaciones del patrimonio neto				1.035		1	(1)		1.035
Saldo al 31 de diciembre de 2018	2.153.986	194.113	2.348.099	(295.209)	(64.038)	(3.697)	9.853.361	5.497	11.844.013

**ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS
Y SOCIEDADES DEPENDIENTES**

Estado de Flujos de Efectivo Consolidado correspondiente al
ejercicio anual terminado el 31 de diciembre de 2018 y 2017

Expresado en miles de euros

	2018	2017
Flujos de efectivo de las actividades de explotación		
Resultado del ejercicio antes de impuestos	(62.484)	31.994
Ajustes del resultado	35.559	50.589
Amortización del inmovilizado (+)	414.089	435.894
Correcciones valorativas por deterioro (+/-)	(4.041)	20.204
Variación de provisiones (+/-)	(5.577)	(1.966)
Imputación de subvenciones (-)	(607.133)	(435.550)
Resultados por bajas y enajenaciones del inmovilizado (+/-)	245.291	39.035
Resultados por bajas y enajenaciones de instrumentos financieros (+/-)	(24)	(8.780)
Ingresos financieros (-)	(3.164)	(4.377)
Gastos financieros (+)	14.909	16.740
Diferencias de cambio (+/-)	(470)	788
Variación de valor razonable en instrumentos financieros (+/-)	532	653
Otros ingresos y gastos (-/+)	(18.233)	(13.700)
Participación en beneficios de sociedades puestas en equivalencia neto de dividendos	(620)	1.648
Cambios en el capital corriente	1.781	(32.799)
Existencias (+/-)	4.878	(21.957)
Deudores y otras cuentas a cobrar (+/-)	54.504	(66.240)
Otros activos corrientes (+/-)	(6)	11
Acreedores y otras cuentas a pagar (+/-)	(173.101)	(8.727)
Otros pasivos corrientes (+/-)	(5.814)	(23.147)
Otros activos y pasivos no corrientes (+/-)	121.320	87.261
Otros flujos de efectivo de las actividades de explotación	(3.878)	(33.596)
Pagos de intereses (-)	(9.256)	(10.165)
Cobros de dividendos (+)	23	47
Cobros de intereses (+)	106	3
Pagos (cobros) por impuesto sobre beneficios (-/+)	11.179	(153)
Otros pagos (cobros) (-/+)	(5.930)	(23.328)
Flujos de efectivo de las actividades de explotación	(29.022)	16.188
Flujos de efectivo de las actividades de inversión		
Pagos por inversiones (-)	(281.450)	(406.437)
Empresas asociadas	-	(105)
Inmovilizado material, intangible e inmobiliario	(258.983)	(292.869)
Otros activos financieros	(22.467)	-
Otros activos	-	(113.463)
Cobros por desinversiones (+)	2.391	10.663
Empresas asociadas	1.891	9.163
Inmovilizado material, intangible e inmobiliario	-	-
Otros activos financieros	500	1.500
Flujos de efectivo de las actividades de inversión	(279.059)	(395.774)

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS
Y SOCIEDADES DE PENDIENTES

Estados de Flujos de Efectivo Consolidado correspondiente
al ejercicio anual terminado en 31 de diciembre de 2018 y 2017

Expresado en miles de euros

	2018	2017
Flujos de efectivo de las actividades de financiación		
Cobros y pagos por instrumentos de patrimonio	346.204	503.712
Emisión de instrumentos de patrimonio	148.854	266.770
Subvenciones, donaciones y legados recibidos	197.350	236.942
Cobros y pagos por instrumentos de pasivo financiero	(21.199)	(37.274)
Emisión	32.867	106.814
Deudas con entidades de crédito (+)	-	63.335
Deudas con empresas asociadas (+)	-	-
Otras deudas (+)	32.867	43.479
Devolución y amortización de	(54.066)	(144.088)
Deudas con entidades de crédito (-) (nota 12.a)	(53.753)	(112.077)
Deudas con empresas asociadas	-	-
Otras deudas (-)	(313)	(32.011)
<u>Flujos de efectivo de las actividades de financiación</u>	<u>325.005</u>	<u>466.438</u>
<u>Variación neta de efectivo o equivalentes por combinaciones de negocios</u>	<u>4</u>	<u>12</u>
<u>Aumento/disminución neta del efectivo o equivalentes</u>	<u>16.928</u>	<u>86.864</u>
Efectivo o equivalentes al comienzo del ejercicio	409.625	322.761
Efectivo o equivalentes al final de ejercicio	426.553	409.625

Memoria de las
Cuentas Anuales Consolidadas

31 de diciembre 2018

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS
Y SOCIEDADES DEPENDIENTES

Memoria de Cuentas Anuales Consolidadas
31 de diciembre de 2018

(1) Actividades de la Entidad Dominante y sociedades consolidadas, entorno Jurídico-Legal

La entidad pública empresarial Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (en adelante, ADIF, la Entidad o la Entidad Dominante) fue creada por la Ley de Bases de 24 de enero de 1941, bajo la denominación de Red Nacional de los Ferrocarriles Españoles (en adelante, Renfe).

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

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

Las principales normas que afectan a la Entidad Dominante se indican a continuación:

Real Decreto.ley 22/2012 de 20 de julio y otras normas de desarrollo

El Real Decreto-ley 22/2012 de 20 de julio, por el que se adoptan medidas para la racionalización y reestructuración del sector ferroviario, incluye entre otras, la extinción de la entidad pública empresarial Ferrocarriles Españoles de Vía Estrecha (en adelante FEVE) el 31 de diciembre de 2012, subrogándose ADIF y RENFE-Operadora en los derechos y obligaciones de aquélla, asumiendo la titularidad de los bienes en función de que se hallen adscritos a la infraestructura o a la operación

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS
Y SOCIEDADES DEPENDIENTES

Memoria de Cuentas Anuales Consolidadas
31 de diciembre de 2018

de servicios de transporte respectivamente, criterio que servirá asimismo para la distribución del personal.

La Orden FOM/2814/2012 de 28 de diciembre determina la relación del personal de la entidad pública empresarial FEVE que se integra en ADIF.

Por su parte, la Orden FOM 2818/2012 de 28 de diciembre establece los criterios de segregación de activos y pasivos de FEVE entre ADIF y RENFE Operadora. La integración en ADIF de los citados activos y pasivos procedentes de FEVE tiene efectos el 1 de enero de 2013, según establece dicha orden.

Real Decreto-ley 4/2013, de 22 de febrero

El Real Decreto-ley 4/2013, de 22 de febrero, establece en su artículo 34 la transmisión a ADIF de la titularidad de la red ferroviaria del Estado cuya administración tiene encomendada. En su apartado 1 se indica:

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

La fecha de entrada en vigor de este Real Decreto fue el día 23 de febrero de 2013.

Real Decreto-ley 15/2013 de 13 de diciembre

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

La Orden FOM/2438/2013, de 17 de diciembre establece la relación de personal de la entidad pública empresarial ADIF que se integra en la entidad ADIF-AV.

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

Adicionalmente, la Entidad Dominante es cabecera de un grupo compuesto por varias sociedades que tienen como actividades principales la prestación de servicios accesorios a la gestión de la infraestructura ferroviaria y formula cuentas

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS
Y SOCIEDADES DEPENDIENTES

Memoria de Cuentas Anuales Consolidadas
31 de diciembre de 2018

anuales consolidadas de ADIF y sus sociedades dependientes. En el anexo I se detallan las empresas del grupo y multigrupo, así como las participaciones minoritarias en entidades en las cuales ADIF tiene una influencia significativa.

1.a) Estatuto de ADIF

El Estatuto de ADIF fue aprobado mediante el Real Decreto 2395/2004, de 30 de diciembre, que entró en vigor el 31 de diciembre de 2004, y ha sido modificado por el Real Decreto 1044/2013 de 27 de diciembre. Los aspectos más destacables son los siguientes:

- 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. Esta Ley regula fundamentalmente el régimen, la organización y los criterios de funcionamiento del aparato administrativo estatal dentro del cual se incluyen las Entidades Públicas Empresariales, siendo pues la Entidad parte del mismo y estando adscrita al Ministerio de Fomento.
- ADIF tiene su propio patrimonio, distinto del de la Administración General del Estado (en adelante, AGE) e integrado por el conjunto de bienes, derechos y obligaciones de su titularidad, según establece el art. 15 del Real Decreto 1044/2013 en su apartado 2:

“Son de titularidad del Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (ADIF) todas las infraestructuras ferroviarias que actualmente esté administrando y que integren la Red Ferroviaria de Interés General, salvo aquéllas cuya titularidad se encuentre atribuida a la entidad empresarial ADIF-AV”.

- ADIF podrá efectuar todo tipo de operaciones financieras, de acuerdo con lo establecido en la Ley General Presupuestaria y con sujeción a los límites previstos en las leyes de presupuestos anuales.

Las principales funciones de ADIF establecidas en sus Estatutos se describen a continuación:

- La construcción de infraestructuras ferroviarias con recursos del Estado o de terceros, de acuerdo con el correspondiente convenio. En este sentido, ADIF se subrogó a partir de 31 de diciembre de 2004 en la posición de GIF respecto a las encomiendas de construcción que hasta la fecha de entrada en vigor del Estatuto de ADIF habían sido efectuadas a favor de dicha entidad. En virtud del Real Decreto ley 15/2013 así como de la Orden PRE/2443/2013, citadas anteriormente, las encomiendas de construcción y administración para ADIF se segregan entre ADIF y ADIF-AV, manteniendo ADIF las no asignadas a ADIF-AV relacionadas en la nota 4.
- La administración de las infraestructuras ferroviarias de su titularidad, que tiene la consideración, de acuerdo con lo establecido en la LSF, de servicio de interés general y esencial para la comunidad. Hasta la fecha de aplicación del

**ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS
Y SOCIEDADES DEPENDIENTES**

Memoria de Cuentas Anuales Consolidadas
31 de diciembre de 2018

Real Decreto-ley 4/2013 de 22 de febrero, ADIF tenía encomendada la administración de la red de titularidad del Estado.

- La prestación de los servicios adicionales, complementarios y auxiliares al servicio del transporte ferroviario.
- La gestión, liquidación y recaudación de las tasas previstas en la LSF, incluidos los cánones por utilización de infraestructuras ferroviarias de su titularidad.

Por otra parte, ADIF no podrá prestar servicios de transporte ferroviario, salvo en aquellos supuestos en que sea inherente a su propia actividad.

1.b) Encomiendas de gestión entre ADIF y ADIF-AV

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

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

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

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

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

Por Resoluciones de los Presidentes de ADIF y de ADIF-AV de 31 de diciembre de 2013, dichas entidades se encomendaron mutuamente la realización de determinadas tareas; previéndose en dichas resoluciones que las condiciones de

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS
Y SOCIEDADES DEPENDIENTES

Memoria de Cuentas Anuales Consolidadas
31 de diciembre de 2018

dicha encomienda de gestión se recogerán en los correspondientes convenios a suscribir por ADIF y ADIF -AV.

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

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

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

- Adendas al Convenio de encomienda de gestión suscrito por el Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (ADIF) y ADIF-Alta Velocidad, por la que se encomienda a ADIF la prestación de servicios de:
 - prevención de riesgos laborales, seguridad y salud en el trabajo.
 - seguridad en la circulación.
 - adjudicación de la capacidad y gestión del tráfico, así como de todos sus servicios asociados.
 - mantenimiento de la red de fibra óptica, instalaciones de operadores, derechos de paso y regulación de derechos de uso por parte de ADIF.
 - ingeniería e innovación a ADIF-AV.
 - telecomunicaciones de voz y datos.
 - informáticos.
 - integrales de comunicación.
 - recursos humanos.
 - suministro de gasóleo bonificado.
 - control de gestión de las áreas operativas, gestión y tratamiento de información relativa a la producción, tramificación y cánones de la red propiedad de ADIF-AV, y servicios transversales de gabinete, planificación, apoyo técnico y jurídico.
 - dirección de proyectos, dirección de obras y control técnico y operativo de las obras.
 - gestión integral del patrimonio inmobiliario titularidad de la entidad pública empresarial ADIF-AV.
 - gestión integral de la protección y seguridad.

**ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS
Y SOCIEDADES DEPENDIENTES**

**Memoria de Cuentas Anuales Consolidadas
31 de diciembre de 2018**

- gestión integral del mantenimiento de las líneas en explotación de titularidad de ADIF-AV.
 - gestión integral de las estaciones asignadas a ADIF-AV.
 - gestión integral y coordinación de las operaciones de integración urbana del ferrocarril y de las sociedades de integración, filiales y otras entidades participadas por ADIF-AV.
 - gestión integral de los servicios económico financieros y corporativos.
 - atención integral de la función de auditoría Interna.
 - elaboración de la declaración sobre la red de ADIF-AV.
- Adendas al Convenio de encomienda de gestión suscrito por el Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (ADIF) y ADIF-AV, por la que se encomienda a ADIF-AV la prestación de servicios de:
 - asesoramiento en materia de eficiencia energética.
 - gestión de expedientes de expropiación forzosa en la que la primera ostente la condición de beneficiaria.
 - suministro de energía de uso distinto de tracción.
 - gestión integral medioambiental y gestión integral de la supervisión, del soporte técnico y de los servicios a obra

1.c) Otras disposiciones

- La Ley 3/2017, de 27 junio de 2017 de Presupuestos Generales del Estado para el ejercicio 2017 consignó una aportación patrimonial para ADIF de 266.770 miles de euros. Del citado importe se establece que irán destinados a la amortización de deuda a largo plazo un total de 46.770 miles de euros. Asimismo establecen unas aportaciones para el mantenimiento de la red convencional de su titularidad de 585.000 miles de euros y unas aportaciones para financiar las inversiones en dicha red que ascienden a 224.700 miles de euros. En relación a la aportación para el mantenimiento de la red convencional, en octubre de 2017 el Ministerio de Hacienda y Función Pública comunicó a la Oficina Presupuestaria del Ministerio de Fomento una modificación presupuestaria mediante la cual se redujo esta aportación en un total de 226.451 miles de euros. Esta modificación tiene su origen en el incremento de los ingresos de cánones ferroviarios que supone para la Entidad la aplicación de las nuevas tarifas establecidas en la Ley de Presupuestos Generales del Estado para 2017(véase nota 1.g). Adicionalmente, los Presupuestos Generales del Estado para 2017 no establecen autorización para incrementar el endeudamiento de ADIF a largo plazo en dicho ejercicio (véase nota 9.a).
- La Ley 6/2018, de 3 de julio, de Presupuestos Generales del Estado para el año 2018 consignó una aportación patrimonial para ADIF de 492.070 miles de euros en el ejercicio 2018, de los cuales 46.770 miles de euros estaban destinados a amortización de deuda a largo plazo. A la fecha de formulación de estas cuentas anuales la Entidad ha percibido por este concepto un importe total de 456.854

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS
Y SOCIEDADES DEPENDIENTES

Memoria de Cuentas Anuales Consolidadas
31 de diciembre de 2018

miles de euros de los cuales 148.854 miles de € se habían cobrado a 31 de diciembre de 2018 y el resto ha sido abonado en el ejercicio 2019. Dado que no existe autorización de la Secretaría de Estado de Presupuestos y Gastos del Ministerio de Hacienda, no se espera percibir el importe diferencial hasta alcanzar la cifra prevista de 492.070 miles de euros. Asimismo se consignó en los PGE de 2018 una transferencia de capital para inversiones en la red convencional de ADIF de 204.550 miles de euros. En fecha 28 de diciembre de 2018 la Ministra de Hacienda aprobó una modificación presupuestaria en la partida relativa a inversiones en la red convencional de ADIF por valor de 160.519 miles de euros por lo que el importe total relativo a esta partida correspondiente al ejercicio 2018 ascendió a 365.069 miles de euros (véase nota 9.a). A 31 de diciembre de 2018 de este importe se habían cobrado 204.550 miles de euros, recibándose el importe restante hasta completar la totalidad de la consignación en el ejercicio 2019.

- En el ejercicio 2019, en virtud del artículo 134.4 del título VII de la Constitución Española, se ha producido la prórroga de la Ley 6/2018, de 3 de julio, de Presupuestos Generales del Estado para 2018. En consecuencia, para dicho año se ha consignado una aportación patrimonial para ADIF de 492.070 miles de euros así como una transferencia de capital para inversiones en la red convencional de 204.550 miles de euros.
- La Resolución de la Secretaría de Estado de Infraestructuras, Transportes y Vivienda de fecha 23 de mayo de 2014 encomienda a ADIF y a ADIF AV, la construcción de las obras de la Red Ferroviaria de interés general licitadas y adjudicadas por el Ministerio de Fomento. En virtud de la citada Resolución, ADIF se ha subrogado en el ejercicio 2014 en los contratos que fueron licitados o adjudicados por el Ministerio de Fomento para la ejecución de las obras y servicios ahora encomendados.

1.d) Contrato - Programa y Convenio para la promoción de inversiones y de la administración de la Red de Titularidad del Estado, traspasada a ADIF en febrero de 2013.

Hasta la entrada en vigor del Real Decreto-ley 4/2013 de 22 de febrero, la Administración General del Estado, en adelante AGE, era titular de la red ferroviaria de interés general en ancho convencional, así como del tramo Ourense Santiago de la Línea de Alta Velocidad a Galicia. En virtud del Contrato Programa y del resto de convenios suscritos al efecto, ADIF hasta dicha fecha vino realizando las actividades de inversión y mejora en dicha red así como su administración. Las líneas principales de dichas actuaciones quedan recogidas en el marco del Contrato Programa para el periodo 2007-2010, suscrito en fecha 16 de febrero de 2007, entre el Ministerio de Economía y Hacienda, el Ministerio de Fomento y ADIF, (en adelante, C-P 2007-2010) y que fue prorrogado hasta el 30 de junio de 2011 mediante el acuerdo suscrito por las partes el pasado 30 de diciembre de 2010. Con posterioridad, el 18 de noviembre de 2011, la AGE, la Sociedad Estatal del Transporte Terrestre (en adelante, SEITTSA) y ADIF firmaron un convenio para la promoción de inversiones en la Red de titularidad del Estado, cuyo objeto era regular las relaciones entre las Entidades firmantes para la promoción por SEITTSA de las inversiones que se ejecutaran por ADIF en el ejercicio 2011. También con

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS
Y SOCIEDADES DEPENDIENTES

Memoria de Cuentas Anuales Consolidadas
31 de diciembre de 2018

fecha 18 de noviembre de 2011, la AGE, ADIF y SEITTSA suscribieron un convenio para la promoción por esta última de la administración de la Red de Titularidad del Estado que el Ministerio de Fomento encomendó a ADIF.

El 28 de diciembre de 2012, la AGE, la SEITTSA y ADIF firmaron un convenio para la promoción de inversiones en la Red Ferroviaria de Titularidad del Estado en el año 2012 por importe de 203.375 miles de euros que incluía la Red convencional y el tramo Ourense-Santiago de la línea de Alta Velocidad Madrid-Galicia. Para desarrollar la promoción de las inversiones en la Red de Titularidad del Estado, el Ministerio de Fomento, ADIF y SEITTSA suscribieron dos convenios el 27 de junio de 2007 y el 21 de noviembre de 2007.

El Consejo de Ministros en su sesión de fecha 7 de diciembre de 2012 autorizó la convalidación de la liquidación por cierre del Convenio entre el Ministerio de Fomento, SEITTSA y ADIF, para la promoción de inversiones en la red de titularidad del Estado en base al Contrato-Programa AGE-ADIF 2007-2010 por una cuantía de 45.936 miles de euros. (véase nota 6.b.3.1)

1.e) Convenios y otras disposiciones para la ejecución de inversiones de mejora en la Red de Cercanías y en la Red Ferroviaria de Titularidad del Estado en Cataluña.

- Con fecha 6 de junio de 2007 el Ministerio de Fomento, SEITTSA y ADIF suscribieron un convenio para la realización de actuaciones para la mejora de la Red Ferroviaria de Cercanías en Cataluña por un importe total de 110 millones de euros. Las inversiones objeto de este convenio se financiarán con cargo a los fondos propios de SEITTSA, mediante la aportación realizada por la AGE en los Presupuestos Generales del Estado del ejercicio 2007.
- Adicionalmente, el día 7 de octubre de 2008 el Ministerio de Fomento, SEITTSA y ADIF firmaron un segundo convenio para la realización de actuaciones de mejora en la Red de Titularidad del Estado en Cataluña por un importe de 250 millones de euros. De acuerdo con lo establecido en este convenio, estas actuaciones se financiarán mediante la aportación efectuada por la AGE a SEITTSA, con cargo a los Presupuestos Generales del Estado del ejercicio 2008.
- En fecha 24 de febrero de 2009, la Comisión Bilateral Generalitat- Estado, acordó, que por aplicación de la Disposición adicional 3ª del Estatuto de Autonomía de Cataluña, ADIF realizaría inversiones por valor de 170.630 miles de euros. (véase nota 12.b)

1.f) Otras Encomiendas y disposiciones vinculadas a la transferencia o asignación de infraestructuras.

- El Real Decreto-Ley 22/2012 de 20 de julio, mediante la disposición adicional segunda, asigna al patrimonio de ADIF la conexión del corredor Mediterráneo con la Línea de alta velocidad Madrid-Barcelona-Figueras: Vandellós-Área Tarragona y el tramo A Coruña-Santiago del eje atlántico de alta velocidad, que fueron construidos por el Estado con anterioridad a la encomienda hecha a ADIF para la ejecución de ambas infraestructuras. En virtud de la orden

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS
Y SOCIEDADES DEPENDIENTES

Memoria de Cuentas Anuales Consolidadas
31 de diciembre de 2018

PRE/2443/2013, de 27 de diciembre, en adelante la orden de segregación, se asigna al patrimonio de ADIF-AV el tramo Santiago de Compostela-Vigo del Eje Atlántico de alta velocidad y la conexión del Corredor Mediterráneo con la Línea de alta velocidad Madrid-Barcelona-Figueras: Vandellós-área de Tarragona.

- El Consejo de Ministros, en sus acuerdos de fecha 27 de junio de 2014 aprobó la transferencia de ADIF a ADIF AV de la titularidad de los siguientes bienes:
 - a) Tramos de la red ferroviaria en ancho convencional que enlazan las ciudades de Plasencia, Cáceres, Mérida y Badajoz.
 - Tramo Monfragüe-Plasencia: desde el P.K. 0/00 al P.K. 16/700.
 - Tramo Monfragüe-AG Km. 4,4-Monfragüe Ag.Km.255.4: desde el P.K. 0/00 al P.K. 2/700.
 - Línea Madrid-Valencia de Alcántara: desde el P.K. 251/625 al P.K. 332/833.
 - Línea Aljucén-Cáceres: desde el P.K. 0/000 al P.K.65/443.
 - Línea Ciudad Real-Badajoz: desde P.K. 453/000 al P.K. 512/351.
 - b) Tramo de la red ferroviaria en ancho convencional Bobadilla-Granada
 - c) Estación de Loja

Se acuerda que la citada transferencia se realice de forma gratuita por ser bienes afectos a la realización de una actividad de administración de infraestructuras ferroviarias y que se valorará por el valor contable por el que se estuvieran contabilizados en ADIF los activos objeto de transmisión, reconociendo su coste bruto y la amortización acumuladas hasta la fecha de la transferencia. El Valor neto contable de los activos transferidos a ADIF- AV en junio de 2014 asciende a 71.321 miles de euros (véase nota 4).

- El Consejo de Ministros, en su acuerdo de fecha 24 de noviembre de 2017, aprobó la transferencia de ADIF a ADIF AV de la titularidad del tramo de red ferroviaria comprendido entre León y La Robla. El acuerdo establece una transferencia a título gratuito, registrando ADIF AV los activos recibidos por su coste bruto y su amortización acumulada hasta la fecha del traspaso, siendo su valor neto contable de 47.892 miles de euros. Por su parte ADIF da de baja el activo y la subvención de capital asociada a los mismos. El acta de entrega fue suscrita entre ADIF y ADIF AV el 30 de noviembre de 2017.
- En el ejercicio 2018, el Consejo de Ministros aprobó la cesión de diferentes tramos de la Red Ferroviaria de Interés General (en adelante, RFIG) de ADIF a ADIF AV a título gratuito. Estos trasvases vienen motivados por las obras de adaptación a la alta velocidad que ADIF AV acometerá en los mismos. El detalle de los trasvases es el siguiente:

**ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS
Y SOCIEDADES DEPENDIENTES**

**Memoria de Cuentas Anuales Consolidadas
31 de diciembre de 2018**

1. Tramo La Encina - Xátiva: con una longitud de 38 km. El acuerdo de Consejo de Ministros se produjo el 23 de febrero de 2018, formalizándose su entrega mediante acta suscrita entre ADIF y ADIF AV en fecha 25 de mayo de 2018 por un valor neto contable de 116.123 miles de euros.
2. Tramo Taboadela - Ourense: con una longitud de 14 km. En sesión de 6 de abril de 2018 el Consejo de Ministros acordó la cesión de dicho tramo formalizándose mediante acta firmada entre ADIF y ADIF AV en fecha 25 de mayo de 2018 por un valor neto contable 9.945 miles de euros.
3. Tramo El Reguerón - Cartagena - Escombreras: con una longitud de 67 km. El acuerdo de Consejo de Ministros se aprobó el 25 de mayo de 2018, firmándose el acta de entrega formal de ADIF a ADIF AV en fecha 26 de septiembre de 2018 por un valor neto contable 30.395 miles de euros.
4. Tramo Astigarraga - Irún: con una longitud de 25 km. En la sesión del Consejo de Ministros de fecha 25 de mayo de 2018 se acordó el traspaso del citado tramo de ADIF a ADIF AV formalizándose su entrega mediante acta firmada el 26 de septiembre de 2018 con un valor neto contable 82.875 miles de euros.

1.g) Cánones y tasas

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

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

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

a) Canon por adjudicación de capacidad (Modalidad A): por el servicio de asignación de aquellas franjas horarias, definidas en la declaración sobre la red, a los correspondientes candidatos con el fin de que un tren pueda circular entre dos puntos durante un período de tiempo determinado. Se repercutirán los costes del proceso de adjudicación de capacidad, los de gestión del tráfico, seguridad en la circulación y los de reposición de las instalaciones de seguridad y control del tráfico, directamente imputables a la explotación del servicio ferroviario. La cuantía se determinará por cada tren-kilómetro adjudicado, distinguiendo por tipo de línea afectada y tipo de servicio.

b) Canon por utilización de las líneas ferroviarias (Modalidad B): por la acción y efecto de utilizar una línea ferroviaria. Se repercutirán los costes de mantenimiento y

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS
Y SOCIEDADES DEPENDIENTES

Memoria de Cuentas Anuales Consolidadas
31 de diciembre de 2018

conservación de la infraestructura ferroviaria, directamente imputables a la explotación del servicio ferroviario. La cuantía se determinará por cada tren-kilómetro circulado distinguiendo por tipo de línea y tipo de servicio.

c) Canon por utilización de las instalaciones de transformación y distribución de la energía eléctrica de tracción (Modalidad C), por la acción u efecto de utilizar las instalaciones de electrificación de una línea ferroviaria. Se repercutirán los costes de mantenimiento y conservación de las instalaciones de electrificación y sus costes de reposición, directamente imputables a la explotación del servicio ferroviario. La cuantía se determinará por cada tren-kilómetro circulado por líneas ferroviarias electrificadas distinguiendo por tipo de línea, tipo de servicio y tipo de tracción.

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

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

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

B. Canon por paso por cambiadores de ancho (Modalidad B). Se calcula en función de los pasos de cada tren por un cambiador de ancho.

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

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

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

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

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

Como consecuencia de la aplicación de la Ley 38/2015 y del Reglamento de ejecución (UE) 2015/909, de la Comisión de 12 de junio de 2015, relativo a las modalidades de cálculo de los costes directamente imputables a la explotación del servicio ferroviario, la Entidad ha incluido un incremento en su propuesta de tarifas de los cánones ferroviarios para el ejercicio 2017, aprobada en la Ley de Presupuestos Generales del Estado para dicho año, que permite trasladar al operador ferroviario

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS
Y SOCIEDADES DEPENDIENTES

Memoria de Cuentas Anuales Consolidadas
31 de diciembre de 2018

de viajeros los costes de administración de la red convencional correspondientes a los denominados servicios VCM, definidos en el artículo 97 de la citada Ley 38/2015, que incluyen los servicios de viajeros urbanos, suburbanos e interurbanos, de acuerdo con las siguientes definiciones:

- a) Servicios urbanos o suburbanos, son los que circulan íntegramente dentro de un núcleo de cercanías.
- b) Servicios interurbanos, los que no siendo urbanos o suburbanos tienen un recorrido inferior a 300 kilómetros. Se excluyen los trenes internacionales y las ramas de trenes de larga distancia.
- c) Servicios declarados como obligaciones de servicio público.

Esta modificación tarifaria permite la reducción en el ejercicio 2017 de las aportaciones recibidas del Estado para el mantenimiento de la red de titularidad de ADIF y su supresión en el ejercicio 2018.

Hasta el 30 de junio de 2017 la derogada Ley 39/2003, de 17 de noviembre, del Sector Ferroviario establecía, en sus artículos 74 y 75, la regulación de los cánones que se devengan en favor del Administrador de Infraestructuras Ferroviarias por la utilización de las infraestructuras por parte de los operadores del transporte. La referida Ley determinaba la necesidad de una orden ministerial para el establecimiento de las cuantías resultantes de la aplicación de los elementos y criterios relativos a los cánones por utilización de las infraestructuras ferroviarias. En este sentido, la normativa que ha desarrollado este aspecto de la LSF es la que se relaciona a continuación:

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

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

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS
Y SOCIEDADES DEPENDIENTES

Memoria de Cuentas Anuales Consolidadas
31 de diciembre de 2018

La regulación de los cánones de la nueva ley del Sector Ferroviario modifica sustancialmente la estructura de estas tasas establecida en la Ley 39/2003.

Se suprime la modalidad de canon de acceso, en el canon por utilización de las líneas ferroviarias; se implantan nuevos criterios de clasificación de líneas con el fin de vincular el canon ferroviario a la rentabilidad potencial del mercado; y se hace especial hincapié en la regulación de bonificaciones y descuentos sobre la cuantía del canon a abonar por los operadores, para fomentar el desarrollo de los servicios ferroviarios y la explotación más eficaz de las líneas.

Se modifica también la estructura del canon por utilización de las instalaciones de servicio y se revisa el régimen tarifario por la prestación de servicios, avanzando en el libre acceso a las actividades de servicios sin comprometer la sostenibilidad de la infraestructura ferroviaria.

Se modifican y amplían, finalmente, los criterios de clasificación de las estaciones de transporte de viajeros a fin de tomar en consideración la capacidad económica de los servicios asociados para la determinación de la cuantía del canon.

La Disposición transitoria cuarta de la Ley 38/2015 establece que, hasta que no se fijen de conformidad con las reglas establecidas en el título VI los cánones ferroviarios seguirán siendo aplicables los vigentes a la entrada en vigor de la Ley. Así mismo, dispone que la adecuación de los cánones ferroviarios a lo dispuesto en el referido título VI se incluirá en todo caso, en el primer proyecto de ley de Presupuestos Generales del Estado que se tramite después de la entrada en vigor de la ley.

Esta normativa es aplicable a ADIF.

De acuerdo con lo señalado en los párrafos anteriores los cánones ferroviarios aplicables durante el periodo comprendido entre el 1 de enero y el 30 de junio de 2017 fueron los siguientes:

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

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

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS
Y SOCIEDADES DEPENDIENTES

Memoria de Cuentas Anuales Consolidadas
31 de diciembre de 2018

- iv. Tráfico (modalidad D). Su cuantía se establece en función del valor económico del servicio de transporte ferroviario de viajeros prestado, medido en términos de capacidad ofertada (plazas por kilómetro), considerando el tipo de línea y la hora del día en que se presta.

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

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

(2) Bases de Presentación de las Cuentas Anuales Consolidadas

2.a) Imagen fiel

Las cuentas anuales consolidadas se han formulado a partir de los registros contables de ADIF y de las sociedades consolidadas (en adelante, el Grupo o el Grupo ADIF), con el objeto de mostrar la imagen fiel del patrimonio y de la situación financiera al 31 de diciembre de 2018 y de los resultados de sus operaciones, de los cambios en el patrimonio neto y de sus flujos de efectivo correspondientes al ejercicio anual terminado en dicha fecha.

El Grupo presenta sus cuentas anuales de acuerdo con los principios contables y normas de valoración establecidos en el Real Decreto 1514/2007 de 16 de noviembre, por el que se aprueba el Plan General de Contabilidad, aplicando, entre otros, el principio de empresa en funcionamiento de acuerdo con su régimen jurídico y estatutario descrito en la nota 1 así como las modificaciones al referido

**ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS
Y SOCIEDADES DEPENDIENTES**

Memoria de Cuentas Anuales Consolidadas
31 de diciembre de 2018

Plan General de Contabilidad incorporadas mediante el Real Decreto 1159/2010, de 17 de septiembre, y por el Real Decreto 602/2016, de 2 de diciembre, así como los principios y criterios contables fijados por la Intervención General de la Administración del Estado (en adelante, IGAE) mediante resolución promulgada con fecha 30 de diciembre de 1992 (en adelante, la Resolución), que continúa en vigor en todo aquello que no se oponga a lo establecido en el citado Plan General de Contabilidad. Adicionalmente, la Entidad ha contemplado en la formulación de las cuentas anuales lo dispuesto en la Orden EHA/733/2010 de 25 de marzo, publicada en el BOE de 26 de marzo de 2010, por la que se aprueban aspectos contables de empresas públicas que operan en determinadas circunstancias.

Adicionalmente, la Entidad Dominante ha contemplado en la formulación de las cuentas anuales consolidadas lo dispuesto en la Orden EHA/733/2010 de 25 de marzo, publicada en el BOE de 26 de marzo de 2010, por la que se aprueban aspectos contables de empresas públicas que operan en determinadas circunstancias.

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

2.b) Comparación de la información

La Dirección de la Entidad Dominante presenta a efectos comparativos, con cada una de las partidas del balance de situación consolidado, de la cuenta de pérdidas y ganancias consolidada, del estado de cambios en el patrimonio neto consolidado, del estado de flujos de efectivo consolidado y de la memoria consolidada, además de las cifras del ejercicio 2018, las correspondientes al ejercicio anterior que formaban parte de las cuentas anuales consolidadas del ejercicio 2017, aprobadas por el Consejo de Administración de ADIF de fecha 25 de junio de 2018.

Las cuentas anuales consolidadas del ejercicio 2008 fueron las primeras que la Entidad Dominante preparó aplicando el Plan General de Contabilidad aprobado por el Real Decreto 1514/2007. Según lo dispuesto en la Disposición Transitoria Primera del citado Decreto, la Entidad Dominante optó por valorar todos los elementos patrimoniales del balance de apertura relativos al ejercicio 2008 conforme a los principios y normas vigentes al 31 de diciembre de 2007, salvo los instrumentos financieros que se valoraron por su valor razonable.

2.c) Aspectos críticos de la valoración y estimación de la incertidumbre y juicios relevantes en la aplicación de políticas contables.

La preparación de las cuentas anuales consolidadas del Grupo requiere la realización de estimaciones que están basadas en la experiencia histórica y en otros factores que se consideran razonables de acuerdo con las circunstancias actuales y que constituyen la base para establecer el valor de los activos y pasivos cuya cuantificación no es fácilmente determinable mediante otras fuentes. El Grupo revisa sus estimaciones de forma continua. No obstante, dada la incertidumbre inherente a las mismas, existe un riesgo importante de que pudieran

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS
Y SOCIEDADES DEPENDIENTES

Memoria de Cuentas Anuales Consolidadas
31 de diciembre de 2018

surgir cambios significativos en el futuro sobre los valores de los activos y pasivos afectados, de producirse una modificación significativa en las hipótesis, hechos y circunstancias en que las que se basan.

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

- Pasivos por retribuciones a largo plazo al personal de prestación definida: La valoración de estos compromisos requiere la realización por parte de la Dirección de la Entidad Dominante de diversas hipótesis actuariales y financieras que se describen en la nota 11.
- Activos por impuesto diferido: Para determinar el importe de los activos por impuesto diferido a registrar, la Dirección de la Entidad Dominante evalúa la probabilidad de disponer de ganancias fiscales futuras así como sus importes y las fechas en que se obtendrían (véase nota 13 (a)).
- Vidas útiles y criterios de amortización (años de vida útil, valores residuales, etc.) de su inmovilizado material e intangible.
- Deterioro de valor del inmovilizado no financiero y su consideración o no como generadores de flujos de efectivo según la mencionada Orden EHA/733/2010 (véase nota 3(f)). Integridad y en ciertos casos exactitud de los valores de ciertos activos transferidos como resultado de los Reales Decreto-Ley 22/2012 y 4/2013 mencionados en la nota 1.
- Inmovilizado material por infraestructuras ferroviarias ejecutadas por diversas sociedades de integración en las que la Entidad participa (véase nota 3.f). Se registran en el inmovilizado las infraestructuras puestas en servicio aun cuando no se haya producido su entrega formal, siempre que se espere obtener rendimientos económicos futuros mediante su explotación y se disponga de una valoración fiable de su coste. La realización de estas estimaciones exige la aplicación de juicios profesionales relevantes para clasificar las infraestructuras ejecutadas, que son de naturaleza compleja, como ferroviarias o urbanísticas, así como para asignar ciertos costes necesarios para el desarrollo del proyecto global encomendado a las citadas sociedades. La asignación final de las obras ejecutadas por las mencionadas sociedades deberá ser acordada en el seno de cada una de ellas, por lo que existe una incertidumbre sobre la atribución definitiva de los distintos activos a cada uno de sus accionistas.
- Determinación del carácter comercial o no comercial de las permutas de inmovilizado no financiero (véase nota 3(f)).

**ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS
Y SOCIEDADES DEPENDIENTES**

Memoria de Cuentas Anuales Consolidadas
31 de diciembre de 2018

- Provisiones para riesgos y gastos: las provisiones se reconocen cuando es probable que una obligación presente, fruto de sucesos pasados, de lugar a una salida de recursos y el importe de la obligación se puede estimar de forma fiable. La Dirección de la Entidad realiza estimaciones, evaluando toda la información y los hechos relevantes, de la probabilidad de ocurrencia de las contingencias así como del importe del pasivo a liquidar a futuro (véase nota 3.n y 24)

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

2.d) Moneda funcional y moneda de presentación

Las cuentas anuales consolidadas se presentan en miles de euros, que es la moneda funcional y de presentación del Grupo, redondeadas al millar más cercano, salvo cuando se indica otra cosa.

(3) Normas de Registro y Valoración

3.a) Sociedades dependientes

Se consideran sociedades dependientes aquellas sobre las que la Entidad, directa o indirectamente, a través de dependientes, ejerce control, según lo previsto en el art. 42 del Código de Comercio.

A los únicos efectos de presentación y desglose se consideran empresas del grupo a aquellas que se encuentran controladas por cualquier medio por una o varias personas físicas o jurídicas que actúen conjuntamente o se hallen bajo Dirección única por acuerdos o cláusulas estatutarias.

Las sociedades dependientes se han consolidado mediante la aplicación del método de integración global.

En el Anexo I se incluye la información sobre las sociedades dependientes incluidas en la consolidación del Grupo.

Los ingresos, gastos y flujos de efectivo de las sociedades dependientes se incluyen en las cuentas anuales consolidadas desde la fecha de adquisición, que es aquella, en la que el Grupo obtiene efectivamente el control de las mismas. Las sociedades dependientes se excluyen de la consolidación desde la fecha en la que se ha perdido control.

Las transacciones y saldos mantenidos con sociedades dependientes y los beneficios o pérdidas no realizados han sido eliminados en el proceso de consolidación. No obstante, las pérdidas no realizadas han sido consideradas como un indicador de deterioro de valor de los activos transmitidos.

**ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS
Y SOCIEDADES DEPENDIENTES**

Memoria de Cuentas Anuales Consolidadas
31 de diciembre de 2018

Las políticas contables de las sociedades dependientes se han adaptado a las políticas contables del Grupo, para transacciones y otros eventos que, siendo similares se hayan producido en circunstancias parecidas.

Las cuentas anuales o estados financieros de las sociedades dependientes utilizados en el proceso de consolidación están referidos a la misma fecha de presentación y el mismo periodo que los de la Entidad.

3.b) Socios externos

Los socios externos en las sociedades dependientes adquiridas a partir del 1 de enero de 2008 (fecha de transición a las nuevas normas establecidas en el Plan General de Contabilidad aprobado por el Real Decreto 1514/2007), se registran en la fecha de adquisición por el porcentaje de participación en el valor razonable de los activos netos identificables. Los socios externos en las sociedades dependientes adquiridas con anterioridad a dicha fecha se reconocieron por el porcentaje de participación en el patrimonio neto de las mismas en la fecha de primera consolidación. Los socios externos se presentan en el patrimonio neto consolidado del balance de situación consolidado de forma separada del patrimonio atribuido a la Entidad dominante. La participación de los socios externos en los beneficios o las pérdidas del ejercicio se presenta igualmente de forma separada en la cuenta de pérdidas y ganancias consolidada.

La participación del Grupo y de los socios externos en los beneficios o pérdidas y en los cambios en el patrimonio neto de las sociedades dependientes, una vez considerados los ajustes y eliminaciones derivados de la consolidación, se determina a partir de los porcentajes de participación existentes al cierre del ejercicio, sin considerar el posible ejercicio o conversión de los derechos de voto potenciales y una vez descontado el efecto de los dividendos, acordados o no, de acciones preferentes con derechos acumulativos que se hayan clasificado en cuentas de patrimonio neto.

Los resultados y los ingresos y gastos reconocidos en patrimonio neto de las sociedades dependientes, se asignan al patrimonio neto atribuible a la Entidad Dominante y a los socios externos en proporción a su participación, aunque esto implique un saldo deudor de socios externos. Los acuerdos suscritos entre el Grupo y los socios externos se reconocen como una transacción separada.

Las operaciones de aumento y reducción de la participación de socios externos por el Grupo en una sociedad dependiente manteniendo el control, se reconocen como transacciones con instrumentos de patrimonio neto. Por lo tanto no surge un nuevo coste de adquisición en los aumentos y tampoco se reconocen resultados en la cuenta de pérdidas y ganancias consolidada en las reducciones, sino que la diferencia entre la contraprestación entregada o recibida y el valor contable de los socios externos se reconoce en reservas de la sociedad inversora, sin perjuicio de reclasificar las reservas de consolidación y reasignar los ingresos y gastos reconocidos en patrimonio neto entre la Entidad y los socios externos. En las operaciones de disminución de la participación del Grupo en una sociedad dependiente, los socios externos se reconocen por su participación en los activos netos consolidados, incluyendo el fondo de comercio de consolidación.

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS
Y SOCIEDADES DEPENDIENTES

Memoria de Cuentas Anuales Consolidadas
31 de diciembre de 2018

3.c) Sociedades asociadas

Se consideran sociedades asociadas, aquellas sobre las que la Entidad, directa o indirectamente a través de dependientes, ejerce influencia significativa. La influencia significativa es el poder de intervenir en las decisiones de política financiera y de explotación de una empresa, sin que suponga la existencia de control o de control conjunto sobre la misma. En la evaluación de la existencia de influencia significativa, se consideran los derechos de voto potenciales ejercitables o convertibles en la fecha de cierre de cada ejercicio, considerando, igualmente, los derechos de voto potenciales poseídos por el Grupo o de terceros.

Las inversiones en sociedades asociadas se registran por el método de puesta en equivalencia desde la fecha en la que se ejerce influencia significativa hasta la fecha en la que la Entidad no puede seguir justificando la existencia de la misma. No obstante si en la fecha de adquisición cumplen las condiciones para clasificarse como activos no corrientes o grupos enajenables de elementos mantenidos para la venta, se registran a valor razonable, menos los costes de venta.

El detalle de las inversiones contabilizadas aplicando el método de puesta en equivalencia se incluye en el Anexo I.

La adquisición de sociedades asociadas se registra aplicando el método de adquisición al que se hace referencia en el caso de sociedades dependientes. El exceso entre el coste de la inversión y el porcentaje correspondiente al Grupo en los valores razonables de los activos netos identificables, se registra como fondo de comercio, que se incluye en el valor contable de la inversión. El defecto se excluye del valor contable de la inversión y se registra como un ingreso del ejercicio en que se ha adquirido.

La participación del Grupo en los beneficios o pérdidas de las sociedades asociadas obtenidas desde la fecha de adquisición se registra como un aumento o disminución del valor de las inversiones con abono o cargo a la partida "Participación en beneficios o pérdidas de sociedades puestas en equivalencia" de la cuenta de pérdidas y ganancias consolidada. Asimismo, la participación del Grupo en el total de ingresos y gastos reconocidos de las sociedades asociadas obtenidos desde la fecha de adquisición, se registra como un aumento o disminución del valor de las inversiones en dichas sociedades reconociéndose la contrapartida en cuentas de patrimonio neto consolidado. Las distribuciones de dividendos se registran como minoraciones del valor de las inversiones.

Para determinar la participación del Grupo en los beneficios o pérdidas, incluyendo las pérdidas por deterioro de valor reconocidas por las asociadas, se consideran los ingresos o gastos derivados de la aplicación del método de adquisición.

La participación del Grupo en los beneficios o pérdidas de las sociedades asociadas y en los cambios en el patrimonio neto, se determinan en base a la participación en la propiedad al cierre del ejercicio, sin considerar el posible ejercicio o conversión de los derechos de voto potenciales. Asimismo, su participación en los beneficios o pérdidas de las sociedades asociadas, se registra una vez considerado el efecto de

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS
Y SOCIEDADES DEPENDIENTES

Memoria de Cuentas Anuales Consolidadas
31 de diciembre de 2018

los dividendos, acordados o no, correspondientes a las acciones preferentes con derechos acumulativos que se hayan clasificado en cuentas de patrimonio neto.

Las pérdidas en las sociedades asociadas que corresponden al Grupo se limitan al valor de la inversión neta, excepto en aquellos casos en los que se hubieran asumido por parte del Grupo obligaciones legales o implícitas, o bien haya efectuado pagos en nombre de las sociedades asociadas. A los efectos del reconocimiento de las pérdidas en estas sociedades, se considera inversión neta el resultado de añadir al valor contable resultante de la aplicación del método de la puesta en equivalencia, el correspondiente a cualquier otra partida que, en sustancia, forme parte de la inversión en las sociedades asociadas. Los beneficios obtenidos con posterioridad por aquellas sociedades en las que se haya limitado el reconocimiento de pérdidas al valor de la inversión, se registran en la medida que excedan de las pérdidas no reconocidas previamente.

Los beneficios y pérdidas no realizados en las transacciones realizadas entre el Grupo y las sociedades asociadas sólo se reconocen en la medida que corresponden a participaciones de otros inversores no relacionados. Se exceptúa de la aplicación de este criterio el reconocimiento de pérdidas no realizadas que constituyan una evidencia del deterioro de valor del activo transmitido.

Las políticas contables de las sociedades asociadas han sido objeto de homogeneización temporal y valorativa en los mismos términos a los que se hace referencia en las sociedades dependientes.

Deterioro de valor

El Grupo aplica los criterios de deterioro desarrollados en el apartado de instrumentos financieros con el objeto de determinar si es necesario registrar pérdidas por deterioro adicionales a las ya registradas en la inversión neta en la sociedad asociada o en cualquier otro activo financiero mantenido con la misma como consecuencia de la aplicación del método de la puesta en equivalencia.

El cálculo del deterioro se determina como resultado de la comparación del valor contable correspondiente a la inversión neta en la sociedad asociada con su valor recuperable, entendiéndose por valor recuperable el mayor del valor en uso o valor razonable menos los costes de venta.

La pérdida por deterioro de valor no se asigna al fondo de comercio o a otros activos implícitos en la inversión en las sociedades asociadas derivados de la aplicación del método de adquisición. En ejercicios posteriores se reconocen las reversiones de valor de las inversiones contra resultados, en la medida que exista un aumento del valor recuperable.

3.d) Negocios conjuntos - Sociedades Multigrupo

Se consideran sociedades multigrupo, aquellas que están gestionadas conjuntamente por ADIF o una o varias de las empresas del Grupo, incluida la Entidad Dominante, y uno o varios terceros ajenos al mismo.

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS
Y SOCIEDADES DEPENDIENTES

Memoria de Cuentas Anuales Consolidadas
31 de diciembre de 2018

La información relativa a las sociedades multigrupo se presenta en el Anexo I.

Los criterios aplicados se corresponden en su totalidad con los aplicados para las sociedades asociadas indicados en el apartado (c) anterior.

Las cuentas anuales o estados financieros de las sociedades multigrupo utilizados en el proceso de consolidación están referidos a la misma fecha de presentación y el mismo periodo que los de la Entidad Dominante.

3.e) Inmovilizaciones intangibles

El inmovilizado intangible está comprendido básicamente por los derechos de uso de espacios titularidad de la entidad dominante adquiridos a Renfe Operadora en el ejercicio 2015 y cuyo origen procede de la OM FOM/2909/2006, de 19 de septiembre que establecía un derecho de uso sin contraprestación a RENFE-Operadora de determinados espacios sitios básicamente en estaciones de viajeros. La citada Orden Ministerial establecía que dichos derechos de uso serían sustituidos con posterioridad por los inmuebles que se acordara patrimonializar. A tal efecto, la entidad dominante tenía registrado hasta el ejercicio 2014 una provisión de riesgos y gastos por valor de 22.609 miles de euros correspondiente a la estimación de los costes de reposición de dichos espacios para ser entregados en condiciones adecuadas de uso.

El Grupo valoró los derechos de uso adquiridos en el ejercicio 2015 por el valor actual del precio de adquisición a RENFE Operadora una vez deducida la citada provisión de riesgos y gastos destinada a cubrir los costes de reposición para la entrega de los inmuebles que deberían sustituir a dichos espacios en condiciones adecuadas de uso. Este inmovilizado se presenta neto de su correspondiente amortización acumulada dotada de forma lineal, y durante una vida útil de 75 años. Para calcular dicha vida útil el Grupo elaboró un plan de negocio en el cual se han considerado los flujos de efectivo generados por los arrendamientos acordados con RENFE Operadora y su grupo de empresas durante unos plazos prorrogables de 5 y 10 años, para un total de 9.940,87 metros cuadrados y 11.633,25 metros cuadrados, respectivamente, así como por aquellos que considera probable obtener de otros terceros. En dicho Plan de negocio se han considerado diversas hipótesis de variaciones en la ocupación de espacios, en índices de precios y unos tipos de interés acordes con las condiciones actuales del mercado inmobiliario y financiero.

Adicionalmente, el Grupo incluye en el apartado de inmovilizaciones intangibles, aplicaciones informáticas y gastos de investigación y desarrollo, se valora a su coste de adquisición o coste de producción y se presenta neto de su correspondiente amortización acumulada, que se calcula utilizando el método lineal o creciente en progresión geométrica del 3% anual, en el caso que sean bienes vinculados a líneas de alta velocidad, de acuerdo con los siguientes años de vida útil estimada:

	<u>AÑOS</u>
Gastos de I+D	25
Aplicaciones informáticas	5
Propiedad industrial	10

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS
Y SOCIEDADES DEPENDIENTES

Memoria de Cuentas Anuales Consolidadas
31 de diciembre de 2018

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

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

3.f) Inmovilizaciones materiales

3.f.1) Coste del inmovilizado material

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

Adicionalmente, ADIF incluye en el coste de la infraestructura ferroviaria en curso que requiere un período de tiempo superior a un año para estar en condiciones de explotación, los gastos financieros correspondientes a los préstamos suscritos con entidades financieras, destinados a la financiación específica de la construcción de dichos inmovilizados.

Durante los ejercicios 2018 y 2017, como resultado de la segregación de activos de alta velocidad a ADIF-AV, los gastos financieros no han cumplido las condiciones previstas para capitalizar gastos financieros.

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

Asimismo, se capitalizan también como un mayor coste de los activos afectados, los fondos destinados a financiar trabajos de conservación y enriquecimiento del Patrimonio Histórico Español, regulados por la Instrucción número 43 de la Subsecretaría de Fomento de fecha 26 de mayo de 2014. Según lo establecido en la normativa vigente, en el presupuesto de cada obra pública, financiada total o parcialmente por el Estado, se incluirá una partida equivalente al 1,5% de los fondos de aportación estatal para financiar este tipo de trabajos.

Los trabajos que el Grupo realiza para su propio inmovilizado que suponen una mejora o alargamiento de la vida útil son considerados como inversiones y se registran al coste acumulado que resulta de añadir a los costes externos, según

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS
Y SOCIEDADES DEPENDIENTES

Memoria de Cuentas Anuales Consolidadas
31 de diciembre de 2018

facturas de proveedores, los costes internos, determinados en función de los consumos propios de materiales de almacén y el resto de los costes incurridos. La capitalización del coste de producción se realiza a través del epígrafe "Trabajos realizados por la empresa para su activo" de la cuenta de pérdidas y ganancias consolidada.

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

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

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

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

Los criterios utilizados para la valoración de la infraestructura ferroviaria son los siguientes:

- a. La realizada por la Entidad Dominante incluye tanto el coste de construcción como el de elaboración de informes, planos, proyectos, estudios, asistencias técnicas y vigilancia, etc., que están relacionados directamente con dicha infraestructura; el coste de los estudios complementarios e informes necesarios para el planeamiento y diseño de las líneas; los trabajos realizados para el inmovilizado y el importe del IVA soportado no deducible. También se incluye como mayor coste de la infraestructura la mejor estimación disponible a la fecha de cierre de las cuantías reclamadas por contratistas de obras o expropiados, que la Entidad considera probable que generarán una futura salida de recursos, y que corresponden entre otros conceptos a diferencias en las mediciones de obras
- b. Las infraestructuras recibidas del Estado esencialmente, como resultado de los Reales Decretos - ley 22/2012 y 4/2013 así como por

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS
Y SOCIEDADES DEPENDIENTES

Memoria de Cuentas Anuales Consolidadas
31 de diciembre de 2018

el Convenio de 25 de agosto de 2015 para la refundición de los Convenios 2006-2007-2008 y 2009 suscrito entre la Entidad, el Ministerio de Fomento, ADIF AV y SEITTSA se valoran por un importe igual al que figura en las correspondientes actas de subrogación o al precio de adquisición o coste de producción en que ha incurrido el Ministerio de Fomento o en su caso SEITTSA, 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. No obstante, si con posterioridad a la valoración inicial se ponen de manifiesto modificaciones en los valores incluidos en las correspondientes actas de entrega u otras disposiciones mediante las cuales se transmiten a ADIF infraestructuras ferroviarias o se identifican nuevas inversiones relacionadas con las líneas o tramos previamente adscritos, dichos ajustes se registran en el ejercicio en el que se conocen los nuevos valores y /o se firman las correspondientes actas rectificativas o se modifican las disposiciones citadas.

En este sentido, y en relación a las infraestructuras que la Entidad ha venido recibiendo desde el ejercicio 2013, del total de costes derivado de la información y datos que figuraban en los Sistemas de Información Contable del Ministerio de Fomento, de naturaleza presupuestaria, la Entidad ha registrado aquellos costes que ha considerado que deberían ser activados por cumplir los criterios de la normativa contable aplicable a ADIF. A la fecha de formulación de estas cuentas anuales, la Entidad no dispone de documentación soporte de ciertos costes vinculados a los activos registrados que han sido construidos por el Ministerio de Fomento.

- c. Por lo que respecta a las entregas realizadas en 2013, a la fecha de formulación de las presentes Cuentas Anuales, ADIF y la Administración General del Estado han suscrito el acta de entrega por el tramo Ourense-Santiago de la línea de alta velocidad a Galicia estando pendiente la firma del acta de entrega de las infraestructuras ferroviarias en la red convencional que a 31 de diciembre de 2018 están siendo administradas por ADIF.
- d. Desde el ejercicio 2015 y en aplicación del Real Decreto-ley 4/2013, así como en aplicación del Convenio suscrito el pasado 25 de agosto de 2015 por la Entidad, ADIF AV, el Ministerio de Fomento y SEITTSA, ADIF ha recibido de SEITTSA obras vinculadas a infraestructuras ferroviarias ejecutadas por esta Entidad y financiadas por el Estado. El referido convenio establece que la entrega de estos activos tendrá la consideración de una transmisión a título gratuito de bienes afectos a la actividad de administración de infraestructuras ferroviarias. ADIF ha registrado estos bienes por el precio de adquisición o el coste de producción por el cual los tenía valorados SEITTSA en sus libros. Las inversiones recibidas corresponden básicamente a tramos de infraestructura entre Sevilla y Cádiz, la

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS
Y SOCIEDADES DEPENDIENTES

Memoria de Cuentas Anuales Consolidadas
31 de diciembre de 2018

variante ferroviaria de Figueras, la variante de Camarillas y diversas mejoras en instalaciones ferroviarias en el ámbito de Cataluña financiados por los convenios referidos en la nota 1.e). (Véase nota 4).

- e. Adicionalmente, la Entidad registró en el ejercicio 2015 el valor de los terrenos expropiados por el Ministerio de Fomento así como el coste de diversas asistencias técnicas financiadas a su vez por Fomento y que son necesarias para acometer las infraestructuras recibidas de SEITSA por valor total de 34.167 miles de euros, según se desprende de la información facilitada por el Ministerio. Estas actuaciones han sido recibidas sin contraprestación.
- f. Inversiones en curso y en explotación en el Eje Atlántico de Alta Velocidad y en el enlace con el corredor mediterráneo con la línea de alta velocidad Madrid Barcelona-Figueras, tramo Vandellós-Tarragona que, de acuerdo con lo establecido en la disposición adicional segunda del Real Decreto Ley 22/2012 de 20 de julio se han asignado al patrimonio de ADIF sin contraprestación. Estas obras fueron iniciadas por el Estado con anterioridad a las encomiendas efectuadas a ADIF para la ejecución de ambas infraestructuras, mediante sendas Resoluciones de la Secretaría de Estado de Infraestructuras de fecha 11 de mayo de 2012. Estos bienes y obras en curso se registraron en 2012 por un importe de 2.476.419 miles de euros que correspondían al precio de adquisición o coste de producción en que ha incurrido el Ministerio de Fomento, de acuerdo con los datos que figuran en su sistema de información financiera y en sus registros contables, y que, se supone, es equivalente al valor razonable de los citados activos dado que se estableció en el marco de los procedimientos de licitación previstos en la legislación aplicable a la Administración General del Estado, siendo pues el resultado de un proceso de adjudicación público efectuado entre partes independientes y suficientemente informadas. En el ejercicio 2013 ADIF y la Administración General del Estado suscribieron el acta de entrega formal de estos activos. Derivado de la segregación de la rama de actividad atribuida a la nueva entidad ADIF-AV, a 31 de diciembre de 2013, de los activos citados anteriormente permanecen en el patrimonio de ADIF el tramo "A Coruña-Santiago de Compostela" del Eje Atlántico
- g. Por lo que respecta a las infraestructuras ferroviarias y otros activos integrados en ADIF procedentes de la integración de las infraestructuras ferroviarias de FEVE, tal y como se recoge en la Orden 22/2012, los activos se registran según el valor contable a 31 de diciembre de 2012 por el que figuraban en los libros de FEVE.
- h. Los terrenos y bienes naturales se valoran en función de las cantidades satisfechas en concepto de expropiaciones y por el valor de adscripción en el caso de las expropiaciones que fueron abonadas en su día por el Ministerio de Fomento y en las que se subrogó la Entidad Dominante. En este sentido ADIF no ha determinado aún el

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS
Y SOCIEDADES DEPENDIENTES

Memoria de Cuentas Anuales Consolidadas
31 de diciembre de 2018

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. No obstante, la Entidad Dominante comenzó en el ejercicio 2015 un proceso de delimitación, valoración y registro de aquellos terrenos titularidad de la Entidad Dominante expropiados en los siglos XIX y XX que hasta la fecha no constaban en su patrimonio (véase nota 4). La entidad dominante registra dichas afloraciones de terrenos como una aportación de capital en el epígrafe de Fondos Propios cuando los terrenos corresponden a edificaciones tales como estaciones de viajeros o mercancías. En los casos en los que los terrenos corresponden a la traza de la vía entregada por el Estado en virtud del Real Decreto ley 4/2013, la Entidad los registra como subvenciones de capital netas de su efecto impositivo.

- i. Los bienes transferidos por ADIF a ADIF-AV en virtud de sucesivos Acuerdos del Consejo de Ministros de 27 de junio de 2014, 24 de noviembre de 2017, 23 de febrero de 2018, 6 de abril de 2018 y 25 de mayo de 2018 se valoran según lo establecido en dichos acuerdos por el valor contable por el que estaban contabilizados en ADIF, reconociendo su coste bruto y la amortización acumulada hasta la fecha de la transferencia (véase nota 1.f).
- j. Las infraestructuras ejecutadas en el marco de los Convenios para la integración del ferrocarril en las ciudades, que se realizan bien mediante sociedades mercantiles creadas para esta finalidad o directamente por una o varias de las entidades que han suscrito el referido acuerdo, son valoradas con la mejor estimación de los costes incurridos para su construcción y que han sido necesarios para su puesta en condiciones de explotación.

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

ADIF registra en su inmovilizado tanto las infraestructuras ferroviarias recibidas mediante acta de entrega y/o a través de una norma con rango de

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS
Y SOCIEDADES DEPENDIENTES

Memoria de Cuentas Anuales Consolidadas
31 de diciembre de 2018

Ley, acuerdo del Consejo de Ministros u Orden Ministerial, como las infraestructuras ferroviarias y estaciones que constituían la red de titularidad del Estado cuya administración ADIF tiene encomendada y que han entrado en servicio, aunque éstas no hayan sido objeto de entrega formal.

3.f.2) Amortización del inmovilizado material

- Amortización de la infraestructura ferroviaria de ADIF

La amortización de la infraestructura ferroviaria se realiza, en función de las prestaciones de la misma de forma que para la red convencional y de ancho métrico es un método lineal y para la red de alta velocidad, se realiza, con carácter general de forma creciente, en progresión geométrica del 3% anual. En todo caso, se utilizan los siguientes años de vida útil estimada:

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

- Amortización del resto del inmovilizado material.

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

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

El Grupo revisa anualmente la razonabilidad de los criterios de estimación de las vidas útiles de sus activos inmovilizados.

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS
Y SOCIEDADES DEPENDIENTES

Memoria de Cuentas Anuales Consolidadas
31 de diciembre de 2018

3.f.3) Deterioro de valor de los activos

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

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

En este sentido, la Entidad Dominante ha clasificado sus activos en unidades de explotación que permitan evaluar la existencia de indicios de deterioro, atendiendo, básicamente a las líneas o ejes ferroviarios de la Red Ferroviaria de Interés General a las que están afectados, con la excepción de las estaciones destinadas al tráfico de cercanías, para las cuales se han definido como unidades de explotación las unidades en que se clasifican.

A continuación se enumeran las diferentes unidades de explotación consideradas en los ejercicios 2018 y 2017:

- Madrid Chamartín-Valencia-Sant Vicente de Calders
- Madrid Chamartín- Irún/Hendaya
- Madrid Chamartín-Zaragoza-Lleida-Barcelona Portbou
- Alcázar de San Juan-Córdoba-Sevilla-Cádiz
- Venta de Baños-León-Ourense-Vigo
- Madrid Atocha-Cáceres-Valencia de Alcántara
- A.V. Ourense-Santiago
- Núcleos de cercanías

En este supuesto, la Entidad dominante según lo establecido en la norma cuarta de la referida Orden Ministerial reconoce, al menos al cierre del ejercicio, una pérdida por deterioro si el valor contable de las unidades de explotación supera a su importe recuperable, en la fecha de determinación

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS
Y SOCIEDADES DEPENDIENTES

Memoria de Cuentas Anuales Consolidadas
31 de diciembre de 2018

del mismo. A estos efectos se entiende por importe recuperable el mayor importe entre su valor razonable menos los costes de venta y su valor en uso, siendo éste su coste de reposición depreciado.

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

3.f.4) Traspasos de inmovilizado en curso

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

3.g) Inversiones inmobiliarias y activos mantenidos para la venta

3.g.1) Inversiones inmobiliarias

Se clasifican en este apartado los inmuebles destinados total o parcialmente para obtener rentas, plusvalías o ambas. El Grupo reconoce y valora las inversiones inmobiliarias siguiendo los criterios establecidos para el inmovilizado material.

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

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

3.g.2) Activos mantenidos para la venta

El Grupo reconoce en este epígrafe los activos no corrientes o grupos enajenables de elementos, cuyo valor contable va a ser recuperado fundamentalmente a través de una transacción de venta, en lugar de por uso continuado. Para clasificar los activos no corrientes o grupos enajenables de elementos como mantenidos para la venta, éstos deben encontrarse disponibles, en sus condiciones actuales, para su enajenación inmediata, sujetos exclusivamente a los términos usuales y habituales a las transacciones de venta, siendo igualmente necesario que la baja del activo se considere altamente probable.

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS
Y SOCIEDADES DEPENDIENTES

Memoria de Cuentas Anuales Consolidadas
31 de diciembre de 2018

Los activos no corrientes o grupos enajenables de elementos clasificados como mantenidos para la venta no se amortizan, valorándose al menor de su valor contable y valor razonable menos los costes de venta.

El Grupo reconoce las pérdidas por deterioro de valor, iniciales y posteriores, de los activos clasificados en esta categoría con cargo a resultados de operaciones continuadas de la cuenta de pérdidas y ganancias, salvo que se trate de operaciones interrumpidas. Las pérdidas por deterioro de valor de la unidad generadora de efectivo (UGE) se reconocen reduciendo, en su caso, el valor del fondo de comercio asignado a la misma y a continuación a los demás activos no corrientes, prorrateando en función del valor contable de los mismos. Las pérdidas por deterioro de valor del fondo de comercio no son reversibles.

Los beneficios por aumentos del valor razonable menos los costes de venta, se reconocen en resultados, hasta el límite de las pérdidas acumuladas por deterioro reconocidas con anterioridad ya sea por la valoración a valor razonable menos los costes de venta o por pérdidas por deterioro reconocidas con anterioridad a la clasificación.

El Grupo valora los activos no corrientes que dejen de estar clasificados como mantenidos para la venta o que dejen de formar parte de un grupo enajenable de elementos, al menor de su valor contable antes de su clasificación, menos amortizaciones o depreciaciones que se hubieran reconocido si no se hubieran clasificado como tales y el valor recuperable en la fecha de reclasificación. Los ajustes de valoración derivados de dicha reclasificación, se reconocen en resultados de las operaciones continuadas.

3.h) Activos financieros

3.h.1) Préstamos y partidas a cobrar

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

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

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS
Y SOCIEDADES DEPENDIENTES

Memoria de Cuentas Anuales Consolidadas
31 de diciembre de 2018

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

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

3.h.2) Inversiones mantenidas al vencimiento

En esta categoría se incluyen las inversiones financieras con vencimiento inferior a un año que no cumplen los requisitos establecidos para considerarlas como "efectivo y otros activos líquidos equivalentes".

Las inversiones mantenidas al vencimiento se registran inicialmente por su valor razonable, que, salvo evidencia en contrario, es el precio de la transacción, que equivale al valor razonable de la contraprestación entregada más los costes de transacción que les sean directamente atribuibles. Posteriormente estos activos se valoran a su coste amortizado, aplicando el método del "tipo de interés efectivo".

Al menos al cierre del ejercicio, el Grupo efectúa, si proceden, las correspondientes correcciones valorativas. Se considera que existe evidencia objetiva de deterioro si el valor recuperable del activo financiero es inferior a su valor en libros.

3.i) Pasivos financieros

3.i.1) Débitos y partidas a pagar

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

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

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS
Y SOCIEDADES DEPENDIENTES

Memoria de Cuentas Anuales Consolidadas
31 de diciembre de 2018

3.i.2) Contratos de garantía financiera

En el caso de garantías financieras otorgadas a entidades asociadas sin contraprestación, éstas se reconocen inicialmente por su valor razonable (en este sentido, se pueden utilizar precios de mercado para contratos de garantía similares) con cargo a la inversión en la entidad asociada, que estará sujeta a los criterios de deterioro aplicables. En ejercicios posteriores el pasivo por la garantía financiera se contabilizará por el mayor de:

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

3.i.3) Confirming

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

3.i.3) Instrumentos financieros derivados

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

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

El Grupo registra como ingresos y gastos reconocidos en patrimonio neto las pérdidas o ganancias procedentes de la valoración a valor razonable de los instrumentos de cobertura que correspondan a la parte que se haya

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS
Y SOCIEDADES DEPENDIENTES

Memoria de Cuentas Anuales Consolidadas
31 de diciembre de 2018

identificado como cobertura eficaz. La parte de la cobertura que se considere ineficaz, así como el componente específico de la pérdida o ganancia o flujos de efectivo relacionados con el instrumento de cobertura, excluidos de la valoración o de la eficacia de la cobertura, se reconocen en la partida de variación de valor razonable en instrumentos financieros de la cuenta de pérdidas y ganancias.

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

3.j) Existencias

Las existencias se valoran a precio de coste siguiendo el método del precio medio ponderado.

El Grupo registra sobre aquellas existencias que, por sus características técnicas o por su lenta rotación se considera que tienen dificultades de utilización, la correspondiente corrección valorativa para deteriorar su valor hasta alcanzar su valor neto de realización.

3.k) Efectivo y otros activos líquidos equivalentes

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

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

3.l) Subvenciones, donaciones y legados recibidos

En este epígrafe correspondiente al Patrimonio Neto Consolidado, se incluyen, básicamente, las subvenciones de capital de carácter no reintegrable concedidas para la construcción de los activos de titularidad del Grupo, entre las cuales destacan las procedentes de Fondos Europeos (Cohesión, R.T.E. y F.E.D.E.R). El Grupo registra dichas subvenciones por el importe concedido, neto de su efecto impositivo, cuando, según lo establecido en la Norma de Registro y Valoración 18 del Plan General de Contabilidad, existe un acuerdo de concesión, se han cumplido las condiciones establecidas para su percepción y no existen dudas razonables sobre su cobro. En aplicación de lo indicado en la disposición adicional única de la Orden EHA/733/2010, de 25 de marzo, a los efectos exclusivos de su registro contable, se consideran cumplidas las condiciones establecidas para su concesión cuando en la fecha de formulación de las cuentas anuales se haya ejecutado la

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS
Y SOCIEDADES DEPENDIENTES

Memoria de Cuentas Anuales Consolidadas
31 de diciembre de 2018

actuación, total o parcialmente, cuantificándose en la proporción a la obra ejecutada que se financia.

Adicionalmente, el Grupo registra como subvenciones de capital, la transferencia consignada en los Presupuestos Generales del Estado anualmente que financia inversiones de reposición y mejora en la red convencional cuando, según lo indicado anteriormente en la fecha de formulación de las cuentas anuales se haya ejecutado la actuación, total o parcialmente, cuantificándose en la proporción a la obra ejecutada que se financia.

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

En relación con los bienes terminados y en curso asignados a ADIF en virtud del Real Decreto Ley 22/2012 de 20 de julio, relativos a la conexión del Corredor Mediterráneo con la línea de Alta Velocidad Madrid-Barcelona-Figueras y el tramo A Coruña-Vigo del Eje Atlántico de Alta Velocidad, la Entidad en aplicación de lo previsto en la Norma de Registro y valoración 18, así como de acuerdo con lo establecido en el apartado 1 de la norma Sexta de la Orden EHA/733/2010, de 25 de marzo, reconoció una subvención de capital por importe de 2.476.419 miles de euros, correspondiente al valor razonable de los bienes recibidos en el ejercicio 2012, calculado como el coste de reposición depreciado de los mismos según lo indicado en la Orden EHA antes citada. Para ello y habida cuenta de la reciente construcción de los bienes entregados se ha calculado el precio de adquisición o coste de producción abonado por el Ministerio de Fomento, neto de la depreciación sufrida por el tramo en explotación, de acuerdo con las vidas útiles aplicadas por ADIF para la amortización de las infraestructuras ferroviarias (véase nota 3.f). Esta subvención se imputa a ingresos del ejercicio en proporción a la amortización de los elementos patrimoniales recibidos.

En relación a las infraestructuras recibidas desde el ejercicio 2013 por ADIF en virtud del Real Decreto-Ley 4/2013, la Entidad, de acuerdo con lo indicado en el párrafo anterior, reconoció, una vez segregada la rama de actividad de ADIF-AV, una subvención de capital y un pasivo por impuesto diferido cuantificado como el valor razonable de los bienes recibidos calculado como el coste de reposición depreciado de los mismos según lo indicado en la Orden EHA antes citada. Para ello se calculó el precio de adquisición o coste de producción abonado por el Ministerio de Fomento, neto de la depreciación sufrida por el tramo en explotación, de acuerdo con las vidas útiles aplicadas por ADIF para la amortización de las infraestructuras ferroviarias (véase nota 3.f). Esta subvención se imputa a ingresos del ejercicio en proporción a la amortización de los elementos patrimoniales recibidos.

El Grupo sigue el criterio de registrar estas subvenciones como ingresos de explotación por imputación de subvenciones de inmovilizado no financiero, en proporción a la depreciación efectiva experimentada durante el ejercicio por los activos financiados con dichas subvenciones o bien cuando el activo subvencionado deja de formar parte del patrimonio del Grupo.

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS
Y SOCIEDADES DEPENDIENTES

Memoria de Cuentas Anuales Consolidadas
31 de diciembre de 2018

3.m) Pasivos por retribuciones a largo plazo al personal

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

3.m.1) Planes por prestación definida

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

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

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

3.m.2) Planes de aportación definida

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

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

3.n) Provisiones

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

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS
Y SOCIEDADES DEPENDIENTES

Memoria de Cuentas Anuales Consolidadas
31 de diciembre de 2018

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

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

Los pasivos surgidos como consecuencia de expedientes de regulación de empleo voluntarios se valoran inicialmente por el valor presente de las obligaciones comprometidas en base a la mejor estimación posible del colectivo de empleados susceptibles de acogerse a los mismos durante su periodo de vigencia.

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

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

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

Los activos y pasivos se presentan en el balance clasificados en corrientes y no corrientes. A estos efectos, se clasifican como corrientes aquellos activos y pasivos

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS
Y SOCIEDADES DEPENDIENTES

Memoria de Cuentas Anuales Consolidadas
31 de diciembre de 2018

que están vinculados al ciclo normal de explotación del Grupo, el cual es inferior a un año y que se esperan recuperar, consumir o liquidar en un plazo igual o inferior a doce meses, contado a partir de la fecha del balance de situación.

3.o) Saldos y transacciones en moneda extranjera

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

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

3.p) Impuesto sobre beneficios

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

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

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

(i) Reconocimiento de diferencias temporarias imponibles

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

(ii) Reconocimiento de diferencias temporarias deducibles

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

Las oportunidades de planificación fiscal sólo se consideran en la evaluación de la recuperación de los activos por impuesto diferido, si el

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS
Y SOCIEDADES DEPENDIENTES

Memoria de Cuentas Anuales Consolidadas
31 de diciembre de 2018

Grupo tiene la intención de adoptarlas o es probable que las vaya a adoptar.

(iii) Valoración

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

(iv) Compensación y clasificación

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

Por la parte de los resultados fiscales negativos procedentes de algunas de las entidades del Grupo que han sido compensados por el resto de las entidades del Grupo consolidado, surge un crédito y débito recíproco entre las entidades a las que corresponde y aquellas que lo compensan. En caso de que exista un resultado fiscal negativo que no pueda ser compensado por el resto de entidades del Grupo consolidado, estos créditos fiscales por pérdidas compensables son reconocidos como activos por impuesto diferido siguiendo los criterios establecidos para su reconocimiento, considerando el grupo fiscal como sujeto pasivo.

La Entidad dominante del Grupo registra el importe total a pagar o a devolver, por el Impuesto sobre Sociedades consolidado con cargo o abono a créditos o deudas con empresas del grupo y asociadas. El importe de la deuda o crédito correspondiente a las sociedades dependientes se registra con abono o cargo a deudas o créditos con empresas del grupo y asociadas.

3.q) Contabilización de ingresos y gastos

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

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

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS
Y SOCIEDADES DEPENDIENTES

Memoria de Cuentas Anuales Consolidadas
31 de diciembre de 2018

3.r) Transacciones con partes vinculadas

Las transacciones con partes vinculadas se registran de acuerdo con las normas de valoración detalladas anteriormente.

3.s) Arrendamientos

Los contratos de arrendamiento, que a su inicio transfieran a la sociedad sustancialmente todos los riesgos inherentes a la propiedad de los activos, se clasificaran como arrendamientos financieros y en caso contrario se clasifican como arrendamientos operativos.

(4) Inmovilizaciones Materiales, Intangibles e Inversiones Inmobiliarias

El detalle del saldo y movimiento de los ejercicios 2018 y 2017 en las diferentes cuentas del inmovilizado material, intangible e inversiones inmobiliarias y de su correspondiente amortización acumulada se muestra en el Anexo II.

Durante el ejercicio 2013 el inmovilizado del Grupo experimentó los siguientes cambios sustanciales en su composición.

- Altas derivadas del Real Decreto-ley 22/2012 por el que se integra con efectos contables 1 de enero de 2013 la infraestructura ferroviaria y otros activos procedentes de la rama de actividad escindida de FEVE. De esta forma ADIF pasa a ser titular de la infraestructura ferroviaria de red convencional en ancho métrico (véase notas 1 y 3)
- Altas derivadas del Real Decreto-ley 4/2013 de 22 de febrero por el que se contempla la entrega por la Administración General del Estado a ADIF, de las infraestructuras ferroviarias titularidad del Estado que a la fecha de entrada en vigor de dicha normativa, se encuentren administradas por la Entidad.
- Bajas derivadas del Real Decreto 15/2013 de 28 de diciembre y la legislación que lo desarrolla, en el cual establece la creación de ADIF- AV como escisión de una rama de actividad de ADIF.
- Altas derivadas de la Resolución de la Secretaría de Estado de Infraestructuras, Transporte y Vivienda de fecha de 23 de mayo de 2014 por la que ADIF se subrogó en actuaciones que venía ejecutando la Dirección General de Ferrocarriles del Ministerio de Fomento y del Convenio de refundición con SEITT, S.A. mencionado en la nota 3.f.1.
- Bajas derivadas de las transferencias de activos a ADIF AV acordadas en Consejos de Ministros según se indica en la nota 1.f. y 3.f.1.

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS
Y SOCIEDADES DEPENDIENTES

Memoria de Cuentas Anuales Consolidadas
31 de diciembre de 2018

Por todo lo anterior, el inmovilizado del Grupo ha quedado conformado esencialmente por infraestructuras de la red convencional, infraestructuras de la red de ancho métrico y por ciertas infraestructuras específicas adaptadas a la alta velocidad tales como el tramo Ourense - Santiago de la Línea de Alta Velocidad a Galicia, el tramo Santiago de Compostela - A Coruña del Eje Atlántico y enlace por alta velocidad entre Zaragoza y Huesca.

La Entidad Dominante se encuentra inmersa en un proceso de delimitación, registro y/o regularización de los suelos relativos a la traza de la infraestructura ferroviaria de su actual titularidad y procedentes de la entrega del Estado y que corresponden a suelos de origen histórico o bien a suelos de expropiación reciente llevadas a cabo por el Ministerio de Fomento tal y como se indica en la nota 3. Derivado de este trabajo, la Entidad dominante ha registrado terrenos por un importe acumulado hasta 31 de diciembre de 2018 de 29.304 miles de euros. De dicho importe, un total de 26.314 miles de euros ha sido registrado en el ejercicio 2018 y un total de 2.990 miles de euros fue registrado en el ejercicio 2017. El importe ha sido dado de alta tomando como contrapartida el epígrafe de subvenciones de capital (véase nota 10).

Al amparo de la Resolución de la Secretaría de Estado de Infraestructuras de fecha 23 de mayo de 2014 así como por el Convenio de Refundición con SEITT, S.A mencionado anteriormente, la Entidad ha dado de alta en su patrimonio obras de mejora de la RFIG recibidas de la AGE y de SEITT.S.A a título gratuito por un importe acumulado a 31 de diciembre de 2018 de 625.351 miles de euros. De estos importes, han sido dados de alta en el ejercicio 2018 un total de 2.519 miles de euros y en el ejercicio 2017 un total de 19.191 miles de euros. Los citados importes han sido dados de alta en el inmovilizado tomando como contrapartida el epígrafe de subvenciones de capital. (véase nota 10).

El valor acumulado de las altas de inmovilizado registradas a título gratuito por ADIF desde el ejercicio de 2013 hasta el 31 de diciembre de 2018, incluyendo los terrenos mencionados en el párrafo anterior, como consecuencia de las disposiciones normativas antes indicadas asciende a 13.181.426 miles de euros. Estos importes no se encuentran minorados en su caso por el efecto de las posibles bajas de inmovilizado en ADIF derivados de las cesiones de tramos de infraestructura a ADIF AV acordadas en Consejos de Ministros.

En relación al proceso, iniciado en 2015, de delimitación, valoración y alta en el inventario económico contable de los que terrenos en los que se asientan ciertos recintos ferroviarios de su titularidad tales como estaciones de viajeros o mercancías, con la finalidad de incorporarlos al Balance de Situación de ADIF, a 31 de diciembre de 2018 el importe acumulado dado de alta en los estados financieros de ADIF asciende a 23.676 miles de euros. De ellos, se registraron en 2018 un importe total de 12.576 miles de euros y en el ejercicio 2017 de 6.710 miles de euros. Tal y como se ha indicado en la nota 3, la Entidad Dominante reconoce el alta de estos terrenos de esta tipología tomando como contrapartida el epígrafe "aportaciones patrimoniales".

Derivado de los acuerdos del Consejo de Ministros de 23 de febrero de 2018, 6 de abril de 2018 y 25 de mayo de 2018, por los que ADIF traspasa a ADIF AV todos los

**ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS
Y SOCIEDADES DEPENDIENTES**

**Memoria de Cuentas Anuales Consolidadas
31 de diciembre de 2018**

activos comprendidos en diferentes tramos de la red convencional, la Entidad, en el ejercicio 2018, ha registrado la baja de los mismos, por un valor neto total de 239.338 miles de euros y, adicionalmente, ha registrado en el epígrafe de la cuenta de pérdidas y ganancias " imputación de subvenciones de inmovilizado no financiero" dicha cifra, debido a que estaban completamente subvencionados. (Véase notas 1.f, 3.f y 18).

De igual forma, en aplicación a lo dispuesto por el acuerdo del Consejo de Ministros de 24 de noviembre de 2017 por el que ADIF traspasó a ADIF AV todos los activos comprendidos en el tramo de red convencional entre León y La Robla, la Entidad, en el ejercicio 2017 registró la baja de activos relativos a dicho tramo por un valor neto total de 47.892 miles de euros y adicionalmente registró en el epígrafe de la cuenta de pérdidas y ganancias " imputación de subvenciones de inmovilizado no financiero" dicha cifra en la medida en la que dichos activos fueron recibidos gratuitamente por ADIF en virtud del Real Decreto ley 4/2013. (Véase notas 1.f, 3.f y 18).

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

	Miles de euros	
	31/12/2018	31/12/2017
Valencia Parque Central A.V. 2003, S.A.	13.223	13.223
Valladolid A.V. 2003, S.A.	80.024	79.547
Zaragoza A.V. 2002, S.A.	190.113	190.113
A.V. Alicante Nodo de Transporte, S.A.	35.875	35.875
	<u>319.235</u>	<u>318.758</u>

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

Las obras ejecutadas por Zaragoza Alta Velocidad, S.A. fueron entregadas a ADIF mediante acta formal suscrita en fecha 1 de febrero de 2016 y su valoración ascendió a 190.113 miles de euros que fueron registrados en las cuentas anuales del ejercicio 2015.

Al cierre del ejercicio 2018, la Entidad dominante tiene registradas en inversiones, obras ejecutadas por la sociedad participada Alta Velocidad Alicante Nodo Transportes S.A. por valor acumulado de 35.875 miles de euros, no habiendo experimentado ninguna variación con respecto al saldo a 31 de diciembre de 2017.

En el caso de Valencia Parque Central 2003, S.A. las obras ferroviarias registradas al cierre del ejercicio 2018 y que fueron dadas en alta en 2016 ascienden a 13.223 miles de euros.

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS
Y SOCIEDADES DEPENDIENTES

Memoria de Cuentas Anuales Consolidadas
31 de diciembre de 2018

En fecha 12 de noviembre de 2018 ADIF- AV y ADIF suscribieron con la sociedad participada Valladolid Alta Velocidad 2003, SA., en adelante VAV, acuerdo de transmisión de activos ferroviarios en la que se fijó un valor total de obras a recibir por ADIF, IVA excluido, de 80.114 miles de euros. En dicho acuerdo se establece que la contraprestación a abonar consistirá en la entrega de ADIF a VAV de los suelos desafectados o que se puedan desafectar en un futuro del uso ferroviario y que sean de su titularidad.

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

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

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

En el anexo II se recoge el impacto en el inmovilizado de ADIF de lo indicado anteriormente

4.a) Inmovilizado Material en explotación

Corresponde al coste bruto de las inversiones en infraestructura ferroviaria de titularidad de ADIF a 31 de diciembre de 2018 y a 31 de diciembre de 2017, así como de los restantes activos inmovilizados que forman parte del patrimonio del Grupo, entre los que destacan las estaciones de viajeros y las terminales de mercancías ubicadas en las líneas que integran la Red Ferroviaria de Titularidad del Grupo.

Se adjunta detalle con la descomposición de los importes brutos al cierre de cada ejercicio:

**ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS
Y SOCIEDADES DEPENDIENTES**

**Memoria de Cuentas Anuales Consolidadas
31 de diciembre de 2018**

	2018 Miles de euros					Total
	Terrenos y bienes naturales	Edificios y otras construcciones	Instalaciones de la vía y otras instalaciones técnicas	Elementos de transporte	Otro inmovilizado material	
Madrid Chamartín-Irún/Hendaya	115.331	489.837	2.883.975	3.878	79.571	3.572.592
Madrid Ch.-Zaragoza-Lleida- Barcelona-PortBou	128.155	586.464	4.278.285	2.537	12.887	5.008.328
Alcázar de San Juan-Córdoba- Sevilla-Cádiz	81.421	292.963	3.159.152	4.052	20.101	3.557.689
Madrid Atocha-Cáceres-Valencia de Alcántara	12.072	75.757	367.251	80	890	456.050
Venta de Baños-León-Orense-Vigo	40.724	139.076	1.888.288	1.867	13.235	2.083.190
Madrid Ch.-Valencia-San Vicente de Calders	125.015	430.938	2.284.391	2.222	28.931	2.871.497
Red Ancho Métrico	26.310	78.079	1.010.886	2.766	2.128	1.120.169
Eje Atlántico (tamo A Coruña Santiago)	30.345	6.050	793.610	13	594	830.612
Línea de AV Orense - Santiago	126.667	1.149	2.002.454	-	-	2.130.270
Enlace AV Zaragoza - Huesca	32.544	4.413	272.428	-	47	309.432
Otros	5.702	8.847	58.005	293.841	36.076	402.471
	724.286	2.113.573	18.998.725	311.256	194.460	22.342.300

	2017 Miles de euros					Total
	Terrenos y bienes naturales	Edificios y otras construcciones	Instalaciones de la vía y otras instalaciones técnicas	Elementos de transporte	Otro inmovilizado material	
Madrid Chamartín-Irún/Hendaya	112.519	475.807	3.096.531	3.792	76.657	3.765.306
Madrid Ch.-Zaragoza-Lleida- Barcelona-PortBou	137.396	581.577	4.287.377	2.002	11.976	5.020.328
Alcázar de San Juan-Córdoba- Sevilla-Cádiz	80.440	270.722	3.026.061	1.812	16.595	3.395.630
Madrid Atocha-Cáceres-Valencia de Alcántara	12.070	75.726	349.052	80	689	437.617
Venta de Baños-León-Orense-Vigo	26.548	140.298	1.839.173	1.867	13.396	2.021.282
Madrid Ch.-Valencia-San Vicente de Calders	108.199	417.954	2.439.681	2.565	31.335	2.999.734
Red Ancho Métrico	27.268	78.233	1.017.520	2.766	2.126	1.127.913
Eje Atlántico (tamo A Coruña Santiago)	30.249	4.750	793.357	13	594	828.963
Línea de AV Orense - Santiago	126.257	1.149	2.002.408	-	-	2.129.814
Enlace AV Zaragoza - Huesca	32.544	4.413	271.257	-	47	308.261
Otros	9.838	12.038	63.449	294.750	58.709	438.784
	703.328	2.062.667	19.185.866	309.647	212.124	22.473.632

Con fecha 27 de enero de 2015 ADIF suscribió un contrato privado de compraventa con El Corte Inglés, S.A. que estipula la venta en el ejercicio 2015 de una parcela de terreno sita en AZCA, junto a la estación de Nuevos Ministerios. Esta parcela está clasificada como Suelo Urbano consolidado y calificada como Terciario/Comercial. Las edificabilidades lucrativas objeto de enajenación son 10.176.00 m2t sobre rasante en tres alturas (planta baja más dos) con un uso terciario/comercial y 17.128,77 m2t bajo rasante en tres sótanos con un uso de aparcamiento.

El contrato privado suscrito establece el valor total de enajenación en 136.484 miles de euros, con las siguientes condiciones de cobro:

**ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS
Y SOCIEDADES DEPENDIENTES**

**Memoria de Cuentas Anuales Consolidadas
31 de diciembre de 2018**

- Se abonará un 50% del total del precio ofertado tras la transmisión de las edificabilidades lucrativas mediante contrato privado de compraventa.
- El 50% restante se abonará tras la firma de la Escritura Pública una vez realizada la inscripción registral de la parcela de resultado con la edificabilidad que le sea inherente, y en un plazo máximo de tres años a contar desde la transmisión de las edificabilidades.

Derivado de esta operación ADIF percibió en el ejercicio 2015 un total de 68.242 miles de euros junto con el IVA correspondiente a la totalidad del precio. El valor actual pendiente de cobro a 31 de diciembre de 2018 se muestra en el epígrafe "Créditos a empresas-Inversiones financieras a corto plazo" del activo corriente de la Entidad. A 31 de diciembre de 2017 este saldo se mostraba en el epígrafe "Créditos a empresas" del activo no corriente de la Entidad (véase nota 6) En febrero de 2018, ADIF y El Corte Inglés acordaron prorrogar este derecho de cobro hasta el 31 de diciembre de 2018. El 20 de diciembre de 2018 el Ayuntamiento de Madrid aprobó el Plan Especial urbanístico que afecta a esa parcela. En el ejercicio 2019 ambas entidades han suscrito una prórroga hasta el 31 de diciembre de 2019 debida al retraso municipal en la aprobación de este Plan Especial.

4.b) Obra en Curso

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

	Miles de euros	
	2018	2017
Edificios de Estaciones y Terminales	49.295	100.878
Plataforma	290.986	256.541
Superestructura de vía	138.194	85.292
Electrificación y Suministro	17.661	18.080
Señalización, Seguridad y Telecomunicaciones	161.024	162.210
Instalaciones Logísticas, Comerciales y Otras	1.659	1.251
Material Móvil	969	468
Otras Inversiones	36.280	30.446
Anticipos de inmovilizado	97.711	91.727
	793.779	746.893

En los saldos de obra en curso a 31 de diciembre de 2018 y a 31 de diciembre de 2017 se incluyen respectivamente, 97.711 miles de euros y 91.727 miles de euros en concepto de Anticipo a Proveedores de Inmovilizado. En estos importes se incluyen entre otros, los anticipos por futura entrega de obra ferroviaria en los años 2018 y 2017 derivados de convenios suscritos por la Entidad con sociedades del grupo, asociadas y participadas según el siguiente desglose al cierre de cada ejercicio:

**ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS
Y SOCIEDADES DEPENDIENTES**

**Memoria de Cuentas Anuales Consolidadas
31 de diciembre de 2018**

	Miles de euros	
	2018	2017
Gijón al Norte, S.A.	32.570	32.570
Valladolid Alta Velocidad 2003, S.A.	1.529	1.529
Zaragoza Alta Velocidad 2002, S.A.	40.085	-
Barcelona Sagrera Alta Velocidad, S.A.	5.183	-
Almería Alta Velocidad, S.A.	2.566	40.085
TOTAL PARTICIPADAS	81.933	74.184

En virtud del acta de entrega de obras suscrita el 1 de febrero de 2016 entre Zaragoza Alta Velocidad 2002, S.A., ADIF y ADIF-AV, la Entidad Dominante canceló parcialmente en el ejercicio 2015 los anticipos por obras pendientes de recibir de Zaragoza Alta Velocidad 2002, S.A, existentes a 31 de diciembre de 2014. El valor de las obras recibidas y registradas en el ejercicio 2015 ascendió a 190.113 miles de euros y correspondían básicamente con la terminal logística de Plaza, así como a las estaciones de El Portillo y Miraflores, todas ellas situadas en Zaragoza. La Entidad dominante estima que el valor de las obras realizadas así como aquellas que están pendientes de realizar por Zaragoza Alta Velocidad y susceptibles de ser entregadas a Adif asciende a 40.085 miles de euros.

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

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

Al cierre del ejercicio 2018 la Entidad Dominante tiene compromisos firmes con terceros para la realización futura de inversiones por valor de 767.856 miles de euros, cifra sin incluir IVA. Al cierre del ejercicio 2017, la Entidad Dominante tenía compromisos firmes con terceros por el citado concepto por importe de 757.223 miles de euros, sin IVA.

4.c) Gastos financieros capitalizados

En los ejercicios 2018 y 2017 el Grupo no ha capitalizado gastos financieros por no cumplirse las condiciones establecidas para ello.

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS
Y SOCIEDADES DEPENDIENTES

Memoria de Cuentas Anuales Consolidadas
31 de diciembre de 2018

4.d) Bienes totalmente amortizados

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

	Miles de euros	
	2018	2017
Inmovilizado Intangible	134.806	132.320
Inmovilizado Material	2.020.204	1.891.939
Inversiones Inmobiliarias	27.124	27.383
	2.182.134	2.051.642

A 31 de diciembre de 2018 y a 31 de diciembre de 2017 la gran mayoría de activos totalmente amortizados corresponden a infraestructuras de red convencional y de ancho métrico.

4.e) Subvenciones oficiales recibidas

La construcción de las inmovilizaciones materiales por infraestructura ferroviaria en la red de titularidad de ADIF, ha sido financiada básicamente por la Administración General del Estado, habiendo entregado ésta a ADIF dichas inversiones desde el ejercicio 2012 sin contraprestación. En virtud del Real Decreto-ley 22/2012 de 20 de julio, ADIF recibió las inversiones en curso y en explotación del Eje Atlántico entre A Coruña y Vigo quedando, tras la segregación realizada en el ejercicio 2013, de titularidad de ADIF el tramo A Coruña-Santiago. Por el Real Decreto-ley 4/2013 de 22 de febrero, ADIF recibe de la Administración General del Estado, de forma gratuita la denominada Red de Titularidad del Estado, constituida por el tramo Ourense Santiago de la línea de alta velocidad a Galicia y la Red Convencional que estaba siendo administrada por la Entidad. Desde el ejercicio 2015 la Entidad dominante ha venido recibiendo del Ministerio de Fomento y de SEITTSA los terrenos y obras vinculados a diversos tramos de infraestructura tales como el Sevilla-Cádiz, la variante de Figueras o la variante de Camarillas. Dichas entregas han sido registradas teniendo como contrapartida el reconocimiento de una subvención de capital véanse notas 3 (f) y 3 (l).

Asimismo, el Grupo financia en parte sus inversiones por subvenciones de capital de carácter no reintegrable entre las cuales destacan las procedentes de Fondos Europeos (Cohesión, R.T.E y F.E.D.E.R), así como la aportación de la Administración General del Estado para el Plan de Inversiones anual (véase notas 1.c y 10)

4.f) Inmovilizado intangible

El detalle del inmovilizado intangible al cierre de los ejercicios 2018 y 2017 es como sigue:

**ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS
Y SOCIEDADES DEPENDIENTES**

**Memoria de Cuentas Anuales Consolidadas
31 de diciembre de 2018**

	2018 Miles de euros			
	Coste	Amortización Acumulada	Prov. Deprec. Acumulada	Total
Inmovilizado intangible en explotación				
Gastos de investigación y desarrollo	48.745	(42.960)	-	5.785
Derechos de uso ADIF frente ADIF AV (fibra óptica)	41.174	(28.230)	-	12.944
Derechos de uso espacios RENFE	41.338	(1.653)	-	39.685
Aplicaciones informáticas	131.704	(115.106)	(15)	16.583
Otro inmovilizado intangible	2.672	(2.595)	-	77
Total Inmovilizado Intangible en explotación	265.633	(190.544)	(15)	75.074
Inmovilizado intangible en curso				
Gastos de investigación y desarrollo	4.978	-	-	4.978
Aplicaciones informáticas	2.002	-	-	2.002
Otro inmovilizado intangible	3.392	(87)	-	3.305
Total inmovilizado Intangible en curso	10.372	(87)	-	10.285
Total inmovilizado Intangible	276.005	(190.631)	(15)	85.359

	2017 Miles de euros			
	Coste	Amortización Acumulada	Prov. Deprec. Acumulada	Total
Inmovilizado intangible en explotación				
Gastos de investigación y desarrollo	48.194	(42.029)	-	6.165
Derechos de uso ADIF frente ADIF AV (fibra óptica)	41.174	(25.120)	-	16.054
Derechos de uso espacios RENFE	41.338	(1.102)	-	40.236
Aplicaciones informáticas	123.804	(110.375)	(15)	13.414
Otro inmovilizado intangible	2.665	(2.571)	-	94
Total Inmovilizado Intangible en explotación	257.175	(181.197)	(15)	75.963
Inmovilizado intangible en curso				
Gastos de investigación y desarrollo	4.459	-	-	4.459
Aplicaciones informáticas	2.729	-	-	2.729
Otro inmovilizado intangible	1.932	-	-	1.932
Total inmovilizado Intangible en curso	9.120	-	-	9.120
Total inmovilizado Intangible	266.295	(181.197)	(15)	85.083

El activo intangible denominado "Derechos de uso ADIF frente a ADIF AV (fibra óptica)", corresponde al derecho de uso indefinido en el tiempo y sin contraprestación reconocido en relación con la fibra óptica titularidad de Adif AV que se considera imprescindible para la explotación del servicio ferroviario gestionado por ADIF. Este derecho de uso fue reconocido el 1 de enero de 2013 en

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS
Y SOCIEDADES DEPENDIENTES

Memoria de Cuentas Anuales Consolidadas
31 de diciembre de 2018

virtud de la Orden PRE/2443/2013 de 27 de diciembre por la que se determinaron los activos y pasivos de ADIF que pasaron a ser de titularidad de ADIF AV.

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

En fecha 28 de diciembre de 2015 la Entidad Dominante conjuntamente con ADIF AV suscribió con RENFE Operadora, Renfe Viajeros, S.A., Renfe Fabricación y Mantenimiento, S.A. y Renfe Alquiler de Material Ferroviario, S.A un acuerdo de adquisición parcial de los derechos de uso sin contraprestación reconocidos a RENFE Operadora en espacios de titularidad de ADIF por un valor actual a 31 de diciembre de 2015 de 41.338 miles de euros una vez aplicada a su finalidad la provisión para riesgos y gastos citada en el párrafo anterior que la Entidad dominante mantenía en su balance por importe de 20.523 miles de euros.

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

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

Para extinguir los compromisos asumidos por ADIF (véase nota 11.b.2) derivado de la Orden FOM citada anteriormente, la Entidad ha adquirido en 2015 a Renfe Operadora los derechos de uso correspondientes a un total de 18.964,51 metros cuadrados útiles netos y se ha comprometido a entregar en un plazo máximo de un año un inmueble en León y un inmueble en Málaga, equivalentes a 2.609,61 metros cuadrados útiles. A la fecha de formulación de estas cuentas anuales consolidadas ADIF y Renfe Operadora han elevado a público la transmisión de los inmuebles citados anteriormente.

El importe a pagar a Renfe Operadora por los derechos de uso adquiridos en el ejercicio 2015 se cuantificó en 64.424 miles de euros, IVA excluido. Del citado importe la Entidad abonó en el mes de enero de 2016 a Renfe Operadora la cifra de 50.831 miles de euros y se comprometió a abonar 2.261 miles de euros cada año

**ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS
Y SOCIEDADES DEPENDIENTES**

**Memoria de Cuentas Anuales Consolidadas
31 de diciembre de 2018**

hasta el ejercicio 2020, inclusive y 1.144 miles de euros desde el ejercicio 2021 y hasta el ejercicio 2025, ambos inclusive. (Véase nota 12.b.4))

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

M ² útiles netos	Período	Renta Anual (euros)
11.633,25	Diez años	1.397.347,92
9.940,87	Cinco años	1.117.428,84

Trascurridos los plazos de 5 y 10 años de arrendamiento se podrán prorrogar estos contratos de mutuo acuerdo entre las partes, actualizando las rentas del arrendamiento según el índice general de la competitividad. Debido a que estos activos arrendados tienen una gran vinculación con la actividad desarrollada por Renfe Operadora, se considera que los mismos se prorrogarán a muy largo plazo.

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

Al cierre del ejercicio 2018, el Grupo ha evaluado la existencia de indicios del deterioro de valor de las unidades de explotación que constituyen su inmovilizado material, intangible y sus inversiones inmobiliarias. Como consecuencia del análisis efectuado sobre la existencia de potenciales indicios y considerando, en su caso, la aplicación de la Orden EHA 733/2010, de 25 de marzo, que considera el valor de reposición depreciado, y la referencia a comparar con el valor neto contable de los activos sobre los que existan indicios de deterioro, no se han puesto de manifiesto la necesidad de deteriorar el activo del Grupo en este ejercicio, salvo en el caso de las inversiones inmobiliarias, tal y como puede verse en la nota siguiente y en los casos que a continuación se refieren.

En el ejercicio 2016 la Entidad Dominante inició un proceso de resolución de contratos de obras, básicamente ejecutadas por el Ministerio de Fomento y en las que ADIF se subrogó en el ejercicio 2014 (véase nota 1.c). Las citadas resoluciones vienen motivadas por la suspensión de la obra por instrucción de la Secretaría de Estado de Planificación e Infraestructuras del Ministerio de Fomento, concurriendo en consecuencia la causa de resolución prevista en el artículo 214 del TRLCAP.

A 31 de diciembre de 2016, la Entidad Dominante procedió a evaluar el posible uso futuro de los activos en curso objeto de resolución y consideró necesario deteriorar actuaciones por un importe total de 36.851 miles de euros cuantificado como el valor de las obras figurado en la última certificación emitida, netas de anticipos. Su valor final será fijado mediante la medición que se efectuará en el proceso de recepción de las mismas por la resolución citada, aunque no se espera que surgen

**ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS
Y SOCIEDADES DEPENDIENTES**

**Memoria de Cuentas Anuales Consolidadas
31 de diciembre de 2018**

diferencias significativas como consecuencia de dicha revisión. Estos activos continúan deteriorados a 31 de diciembre de 2017 y de 2018.

La Sentencia del Tribunal Constitucional de fecha 23 de junio de 2016 estimó que las líneas 08-782-Basurto Hospital Ariz y 08-784-Irauregui-Lutxana-Barakaldo debían excluirse del Catálogo de la Red Ferroviaria de Interés General por vulneración de las competencias de la Comunidad Autónoma del País Vasco.

El 26 de noviembre de 2018 se acordó en la Comisión Mixta de Transferencias entre la Administración del Estado y la Comunidad Autónoma del País Vasco el traspaso de las funciones y servicios de la Administración del Estado en materia de ferrocarriles y transporte ferroviario en relación con estas dos líneas ferroviarias. El Consejo de Ministros, en su reunión del día 7 de diciembre de 2018, a propuesta del Ministro de Fomento, aprobó el acuerdo por el que se traspasaban a la Comunidad Autónoma del País Vasco las líneas ferroviarias Basurto Hospital-Ariz e Irauregi-Lutxana-Barakaldo.

Este acuerdo se complementa con el Real Decreto 1434/2018 de 7 de diciembre de traspaso de la titularidad de las citadas líneas al País Vasco, tal y como establece la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del Sector Ferroviario, por la que el Ministro de Fomento podrá excluir una determinada infraestructura ferroviaria de la RFIG siempre que hayan desaparecido los motivos de interés general que justificaron su inclusión en aquélla.

El impacto total acumulado del deterioro y/o bajas en los activos de la Entidad por la Sentencia y los acuerdos antes mencionados asciende a 19.332 miles de euros, de los que 7.302 correspondían a inmovilizado en explotación y 12.030 miles de euros a la obra en curso asociada. De ellos un importe total de 18.969 fue registrado como deterioro de activos en el ejercicio 2016.

A 31 de diciembre de 2018, la Entidad Dominante ha procedido a dar de baja los activos en explotación traspasados al Gobierno Vasco sin contraprestación.

4.h) Inversiones Inmobiliarias

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

	2018 Miles de euros			Total
	Coste	Amortización Acumulada	Provisión Deprec Inv. Inmobiliarias	
Solares urbanos	34.173	-	(8.302)	25.871
Centros comerciales en estaciones de viajeros	23.341	(7.889)	-	15.452
Aparcamientos comerciales	13.759	(4.989)	-	8.770
Edificios y hoteles en estaciones intermodales	57.312	(10.428)	(1.000)	45.884
Viviendas, locales y garajes	87.162	(48.193)	(2.542)	36.427
Inversiones inmobiliarias en curso	4.995	-	-	4.995
	220.742	(71.499)	(11.844)	137.399

**ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS
Y SOCIEDADES DEPENDIENTES**

**Memoria de Cuentas Anuales Consolidadas
31 de diciembre de 2018**

	2017 Miles de euros			Total
	Coste	Amortización Acumulada	Provisión Deprec Inv. Inmobiliarias	
Solares urbanos	35.346	-	(8.303)	27.043
Centros comerciales en estaciones de viajeros	20.259	(7.400)	-	12.859
Aparcamientos comerciales	13.759	(4.693)	-	9.066
Edificios y hoteles en estaciones intermodales	57.312	(9.751)	(1.000)	46.561
Viviendas, locales y garajes	84.585	(45.265)	(2.854)	36.466
Inversiones inmobiliarias en curso	4.946	-	-	4.946
	216.207	(67.109)	(12.157)	136.941

4.i) Compromisos de venta (terrenos asociados al Complejo Ferroviario de la estación de Chamartín-Fuencarral en Madrid)

Como se explica en la Orden PRE/2443/2013, por la que se determinan los activos y pasivos de ADIF que pasan a ser titularidad de ADIF-AV, en el caso de la operación urbanístico-ferroviaria "Operación Chamartín", los derechos y obligaciones que se derivan para ADIF del contrato suscrito entre ADIF, RENFE Operadora y "Desarrollo Urbanístico Chamartín, S.A." el 23 de junio de 2009, se distribuirían entre ADIF-AV y ADIF en razón de la superficie que finalmente se delimite entre ambas entidades y en función de los precios por metro cuadrado establecidos en ese contrato.

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

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

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS
Y SOCIEDADES DEPENDIENTES

Memoria de Cuentas Anuales Consolidadas
31 de diciembre de 2018

protección (pago en especie -canon en especie-).

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

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

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

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

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

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

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

DUCH redactó un nuevo documento que fue aprobado inicialmente por la Junta de Gobierno del Ayuntamiento el 19 de febrero de 2015. Tras la finalización del periodo de exposición pública y la obtención de los informes sectoriales, la tramitación de

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS
Y SOCIEDADES DEPENDIENTES

Memoria de Cuentas Anuales Consolidadas
31 de diciembre de 2018

ese instrumento de planeamiento concluyó el 18 de mayo de 2015, estando pendiente su aprobación definitiva por el Ayuntamiento de Madrid.

Entre tanto, con fecha 9 de junio de 2015 el TSJ de Madrid dictó nueva sentencia sobre el PPRI volviendo a declarar la nulidad de las determinaciones que permitían más de 3 alturas más ático a las edificaciones en este ámbito. Esta previsión inviabiliza como ya se ha dicho antes, técnica y económicamente la operación. Tanto DUCH, como ADIF y Renfe Operadora han interpuesto de nuevo recurso de casación.

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

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

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

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

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

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

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

El 25 de mayo de 2016, con base en el informe de su DG de Planteamiento y Gestión Urbanística, el Pleno del Ayuntamiento acordó denegar la aprobación definitiva del Plan Parcial del APR 08.03 "Prolongación de la Castellana" promovido por DCN y

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS
Y SOCIEDADES DEPENDIENTES

Memoria de Cuentas Anuales Consolidadas
31 de diciembre de 2018

declarar la imposibilidad de la tramitación del Convenio Urbanístico de gestión y ejecución del Plan Parcial (Publicación BOCM de fecha 24 de junio de 2016).

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

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

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

La primera reunión del Grupo de Trabajo se celebró el día 19 de diciembre de 2016, acordándose entre otras cuestiones crear una Subcomisión Técnica, que hasta la fecha se viene reuniendo periódicamente.

Motivado por la nueva situación de la actuación urbanística, DCN, ADIF y RENFE-Operadora suscribieron el 28 de diciembre de 2016 una prórroga del Acuerdo de Bases, hasta el 31 de agosto del 2018, debiendo pagar DCN a las Entidades Públicas por este motivo, un importe de 4.350.274 € derivado de la prórroga del Acuerdo de Bases hasta el 31 de agosto del 2018. De este importe le corresponde cobrar a ADIF la cantidad de 1.381.364 euros en 2017 y 1.381.364 euros en 2018.

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

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

Con fecha 28 de diciembre de 2018 los Consejos de Administración de las entidades públicas empresariales ADIF y ADIF-ALTA VELOCIDAD han autorizado una

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS
Y SOCIEDADES DEPENDIENTES

Memoria de Cuentas Anuales Consolidadas
31 de diciembre de 2018

modificación del contrato que tienen suscrito con la empresa DISTRITO CASTELLANA NORTE, S.A. (DCN), sobre adjudicación preferente de sus derechos en relación con el desarrollo urbanístico de los recintos ferroviarios de Chamartín y Fuencarral, en Madrid (la denominada "Operación Chamartín").

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

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

Ello ha sido posible por el interés y el esfuerzo de DCN en seguir apostando por esta ambiciosa y transformadora actuación urbanística en Madrid, así como por la favorable evolución del mercado inmobiliario en la zona norte de Madrid y por haberse trasvasado edificabilidad de la zona al norte de la calle 30 a la zona sur en el entorno de la estación de Chamartín (zona de mayor valor inmobiliario). También ha contribuido a este logro para las entidades ferroviarias la configuración de un gran centro de negocios (CBD, Central Business District) junto a la estación con un gran potencial inmobiliario.

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

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

4.j) Activos mantenidos para la venta

Al cierre de los ejercicios 2018 y 2017, la Entidad Dominante ha reclasificado al epígrafe del activo corriente "activos mantenidos para la venta", las inversiones inmobiliarias de las que existe un plan firme de venta para su materialización en el corto plazo. Asimismo recoge el valor de las participaciones en empresas que le ha sido asignado en el proceso de cesión de activos y pasivos procedentes de Comfersa y que la Entidad Dominante tiene intención de liquidar, según el siguiente detalle:

**ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS
Y SOCIEDADES DEPENDIENTES**

**Memoria de Cuentas Anuales Consolidadas
31 de diciembre de 2018**

Miles de euros				
EMPRESA	Coste de la participación	Provisión por Deterioro	Valor contable de integración en ADIF	% PARTC.
Inmobiliaria Paris, S.A.(INPASA)	1.704	839	865	30,06%
Compañía de trenes Chárter CHARTERTREN, S.A.	123	123	-	20,40%
WENDY RAIL, S.A.	8	8	-	12,75%
Carmen la comida de España 1992, S.A.	235	3	232	36,03%
ARCO DUPLO, S.A.	421	276	145	30,43%
	2.491	1.249	1.242	

(5) Inversiones en empresas multigrupo y asociadas

5.a) Participaciones en sociedades puestas en equivalencia

En este epígrafe se presentan las participaciones en sociedades consolidadas por el procedimiento de puesta en equivalencia.

Su detalle y movimiento durante los ejercicios 2018 y 2017, en miles de euros, es el que se detalla a continuación:

	Miles de euros	
	Participaciones puestas en equivalencia 2018	2017
Saldo a 31 de diciembre	22.381	21.766
Adiciones	2.173	3.238
Variaciones en perímetro de consolidación	(1.190)	-
Retiros	(2.489)	(2.623)
Saldo al 31 de diciembre	20.875	22.381

Las adiciones del ejercicio 2018 se corresponden con los beneficios obtenidos las participaciones en sociedades puestas en equivalencia por importe de 2.173 miles de euros. Los retiros se debieron, fundamentalmente, a los dividendos recibidos de las sociedades Ingeniería y Economía del Transporte, S.A (INECO) y Mosaico Desarrollos Inmobiliarios, S.A.

Las adiciones del ejercicio 2017 se corresponden con los beneficios obtenidos las participaciones en sociedades puestas en equivalencia por importe de 612 miles de euros. Los retiros se debieron, fundamentalmente, a los dividendos recibidos de las sociedades Ingeniería y Economía del Transporte, S.A (INECO) y Mosaico Desarrollos Inmobiliarios, S.A.

Las variaciones de perímetro en el ejercicio 2018 se corresponden con la liquidación de la sociedad Alianza Inmobiliaria Renfosuna S.A.

El desglose del epígrafe sociedades puestas en equivalencia, así como los resultados aportados por cada sociedad multigrupo o asociada, en miles de euros, de los ejercicios 2018 y 2017 es el siguiente:

**ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS
Y SOCIEDADES DEPENDIENTES**

**Memoria de Cuentas Anuales Consolidadas
31 de diciembre de 2018**

	Participaciones en sociedades puestas en equivalencia		Resultados aportados por Sociedades puestas en equivalencia	
	2018	2017	2018	2017
ADIF.SCNF (Línea Figueras-Perpignan)	30	30	-	-
Alta Velocidad España-Portugal AEIE	15	15	-	(7)
Total sociedades multigrupo puestas en equivalencia	45	45	-	(7)
Soluciones Logísticas Integrales, S.A. (SLISA)	(432)	(253)	(179)	(713)
Necsa Nuevos Espacios Comerciales, S.A.	(665)	(661)	6	11
Alianza Inmobiliaria Renfosuna, S.A.	-	1.190	-	102
Terralbina Inmobiliaria, S.A.	2.643	2.838	366	221
Centro Estación Miranda, S.A.	594	663	(69)	(146)
Mosaico Desarrollos Inmobiliarios, S.A.	1.059	1.489	507	418
Ingeniería y Economía del Transporte, S.A. (INECO)	17.617	17.041	1.535	957
Consorcio La Meca-Medina	13	(218)	-	(231)
Otras sociedades	1	247	7	-
Total sociedades asociadas puestas en equivalencia	20.830	22.336	2.173	619
	20.875	22.381	2.173	612

5.b) Créditos concedidos a sociedades participadas puestas en equivalencia

Su detalle es el siguiente:

Concepto	Miles de euros			
	2018		2017	
	No corriente	Corriente	No corriente	Corriente
NECSA Nuevos Espacios Comerciales S.A.	-	120	-	-
Alianza Inmobiliaria Renfosuna, S.A	-	-	-	655
Consorcio Español Alta Velocidad Meca Medina (CEAVMM)	522	97	-	-
	522	217	-	655

(6) Otros activos financieros

La composición por categorías de los activos financieros, excepto las inversiones en el patrimonio de empresas multigrupo y asociadas (véase nota 5), a 31 de diciembre de 2018 y 2017 es la siguiente en miles de euros:

**ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS
Y SOCIEDADES DEPENDIENTES**

**Memoria de Cuentas Anuales Consolidadas
31 de diciembre de 2018**

	31 de diciembre de 2018		
	Instrumentos de patrimonio	Créditos, derivados y otros	Total
Activos financieros a largo plazo			
Préstamos y partidas a cobrar	-	126.831	126.831
Activos disponibles para la venta	1.016	-	1.016
Total activos financieros no corrientes	1.016	126.831	127.847
Activos financieros a corto plazo			
Inversiones mantenidas hasta el vencimiento	-	-	-
Préstamos y partidas a cobrar	-	829.286	829.286
Total activos financieros corrientes	-	829.286	829.286
	31 de diciembre de 2017		
	Instrumentos de patrimonio	Créditos, derivados y otros	Total
Activos financieros a largo plazo			
Préstamos y partidas a cobrar	-	113.193	113.193
Activos disponibles para la venta	1.016	-	1.016
Total activos financieros no corrientes	1.016	113.193	114.209
Activos financieros a corto plazo			
Inversiones mantenidas hasta el vencimiento	-	-	-
Préstamos y partidas a cobrar	-	402.247	402.247
Total activos financieros corrientes	-	402.247	402.247

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

	31 de diciembre de 2018		
	Instrumentos de patrimonio	Créditos, derivados y otros	Total
Activos financieros no corrientes			
Inversiones financieras a largo plazo	1.016	125.839	126.855
Deudores comerciales no corrientes	-	992	992
Total activos financieros no corrientes	1.016	126.831	127.847
Activos financieros corrientes			
Deudores comerciales y otras cuentas a cobrar	-	713.985	713.985
Inversiones financieras a corto plazo	-	115.301	115.301
Total activos financieros corrientes	-	829.286	829.286

**ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS
Y SOCIEDADES DEPENDIENTES**

**Memoria de Cuentas Anuales Consolidadas
31 de diciembre de 2018**

	31 de diciembre de 2017		
	Instrumentos de patrimonio	Créditos, derivados y otros	Total
Activos financieros no corrientes	-		
Inversiones financieras a largo plazo	1.016	111.363	112.379
Deudores comerciales no corrientes	-	1.830	1.830
Total activos financieros no corrientes	1.016	113.193	114.209
Activos financieros corrientes			
Deudores comerciales y otras cuentas a cobrar		278.736	278.736
Inversiones financieras a corto plazo		123.511	123.511
Total activos financieros corrientes		402.247	402.247

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

6.a) Inversiones Financieras

El detalle de las inversiones financieras a 31 de diciembre de 2018 y a 31 de diciembre de 2017 es como sigue:

	Miles de euros			
	2018		2017	
	No corriente	Corriente	No corriente	Corriente
Instrumentos de patrimonio	2.764		2.764	
Correcciones valorativas por deterioro	(1.748)		(1.748)	
Total instrumentos de patrimonio	1.016		1.016	
Administraciones Públicas Deudoras (nota 13)	-	-	1.488	-
Créditos a empresas	124.757	115.301	109.286	123.010
Créditos a sociedades puestas en equivalencia (nota 5.b)	-	217	-	655
Otras inversiones financieras a corto plazo	-	-	-	501
Otros activos financieros (Depósitos, fianzas y otros créditos)	1.082	-	589	-
	126.855	115.518	112.379	124.166

6.a.1) Instrumentos de patrimonio

Corresponde a las participaciones del Grupo en sociedades sobre las que no existe una influencia significativa en su gestión. Todas ellas están

**ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS
Y SOCIEDADES DEPENDIENTES**

**Memoria de Cuentas Anuales Consolidadas
31 de diciembre de 2018**

participadas por la Entidad Dominante en un porcentaje inferior al 20% de su capital.

6.a.2) Créditos a empresas

El detalle de los créditos a empresas es el siguiente:

	Miles de euros	
	31/12/2018	31/12/2017
Zaragoza Alta Velocidad 2002, S.A.	35.884	35.884
Palencia Alta Velocidad, S.A.	152	-
Cartagena Alta Velocidad, S.A.	270	270
Murcia Alta Velocidad, S.A.	850	850
Bilbao Ria 2000, S.A.	5.849	5.249
Gijón al Norte	3.185	2.330
Valencia Parque Central A.V, S.A.	6.644	4.340
Valladolid Alta Velocidad 2003, S.A.	65.680	61.716
Barcelona Sagrera Alta Velocitat, S.A.	10.329	6.080
Logroño integración del FFCC	7.764	4.920
Alta Velocidad Alicante Nodo Transportes, S.A.	45	45
Residencial Renfeosuna	120	-
Ayuntamiento de Lucena	271	395
Autoritat Transport Metropolità Àrea de Barcelona	2.190	4.380
Total de créditos a largo plazo a empresas no vinculadas	139.233	126.459
Provisión por deterioro	(14.476)	(17.173)
	124.757	109.286

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

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

Antes del 30 de junio de 2017, las tres mencionadas EPEs quedan obligadas al abono de 145.172 miles de euros, de los cuales 21.775 miles de euros corresponden a ADIF, cantidad garantizada en la comfort letter otorgada en su día.

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

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS
Y SOCIEDADES DEPENDIENTES

Memoria de Cuentas Anuales Consolidadas
31 de diciembre de 2018

miles de euros, de los cuales corresponde ADIF una cuantía de 29.540 miles de euros.

A 30 de junio de 2017 ADIF efectuó el desembolso acordado por su Consejo de Administración de fecha 27 de junio de 2017 por valor de 21.775 miles de euros, habiendo cumplido con la obligación adquirida mediante la *comfort letter* otorgada.

En fecha 20 de noviembre de 2017, los accionistas de Valladolid Alta Velocidad 2003, S.A. suscribieron un nuevo convenio para el desarrollo de las obras derivadas de la transformación de la red arterial ferroviaria de Valladolid que sustituye al firmado el 6 de noviembre de 2002. Derivado de este hecho se han redefinido las actuaciones a realizar para conseguir el objetivo de transformación de la red ferroviaria en la citada ciudad y se han establecido los compromisos financieros que los socios deben aportar en el horizonte 2017-2033 para financiar las obras a contratar en función de los porcentajes accionariales de cada socio. De esta forma ADIF se compromete a aportar a la sociedad Valladolid Alta Velocidad S.A. un total de 22,7 millones de euros como préstamos participativos, en el horizonte 2017-2033 y, de acuerdo, con su participación en capital social de Valladolid Alta Velocidad 2003, S.A.

Adicionalmente, y derivado de la suscripción del nuevo Convenio citado, ADIF desembolsó un total de 29,54 millones de euros en fecha 23 de noviembre de 2017 para la cancelación total de la deuda de la Sociedad derivada del contrato de crédito con entidades bancarias.

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

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

En relación a los préstamos concedidos por la Entidad a diversas sociedades participadas relacionados en los cuadros anteriores, adicionalmente a los

**ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS
Y SOCIEDADES DEPENDIENTES**

**Memoria de Cuentas Anuales Consolidadas
31 de diciembre de 2018**

deterioros de préstamos reconocidos en el epígrafe de "Créditos a empresas" del activo no corriente se han registrado en el epígrafe de Provisiones para riesgos y gastos (véase nota 11.b.2) aquellos importes que la Entidad estima tendría que desembolsar a futuro derivados de las *comfort letters* o cartas de compromiso asumidas por ADIF o bien por los préstamos concedidos por la Entidad a diversas sociedades y para los que existe una probabilidad de no recuperación en función de las estimaciones actuales de los flujos futuros de caja previstos por la Sociedad participada según se explica en las notas 2.c, 3.n y nota 24.

El detalle de los créditos a empresas del activo corriente es el siguiente:

Concepto	Miles de euros	
	31/12/2018	31/12/2017
Créditos a corto plazo a otras partes vinculadas	35.875	36.027
Intereses a cobrar a otras partes vinculadas	4.766	2.761
Créditos por enajenación del inmovilizado.	79.426	87.135
Provisión por deterioro	(4.766)	(2.913)
	<u>115.301</u>	<u>123.010</u>

Asimismo, el detalle por sociedades del epígrafe de los créditos a corto plazo a otras partes vinculadas es el siguiente:

Concepto	Miles de euros	
	31/12/2018	31/12/2017
Palencia Alta Velocidad, S.A.	-	152
Alta Velocidad Alicante Nodo del Transporte, S.A.(AVANT)	35.875	35.875
Total créditos a corto plazo a otras partes vinculadas	<u>35.875</u>	<u>36.027</u>

La Entidad concedió durante el ejercicio 2017 financiación a Alta Velocidad Alicante Nodo de Transporte, S.A. (AVANT) por valor de 35.920 miles de euros registrada en el activo corriente y no corriente, con el objetivo de que dicha Sociedad pudiera hacer frente a las obligaciones adquiridas frente a las entidades bancarias y otros acreedores.

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

a) ADIF y ADIF Alta Velocidad se comprometían a abonar antes del 4 de agosto de 2017 a las entidades acreditantes la cantidad de 29.595 miles de euros a la que se comprometieron en función de las cartas de compromiso otorgadas para la concesión de la póliza de crédito sindicada, subrogándose en la posición del

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS
Y SOCIEDADES DEPENDIENTES

Memoria de Cuentas Anuales Consolidadas
31 de diciembre de 2018

sindicato bancario frente a la Sociedad. De este importe un total de 5.919 miles de euros corresponden a ADIF y el resto, por un total de 23.676 miles de euros, a ADIF AV.

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

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

Asimismo, ADIF y ADIF AV recepcionarán una parte de las obras correspondientes al proyecto de acceso a Alicante ejecutado por la Sociedad, haciendo frente al activo recibido básicamente con la cancelación de las deudas societarias de AVANT. Las obras a recibir por ADIF ascienden a un total de 35.875 miles de euros y fueron registradas como inversiones en el ejercicio 2017. A 31 de diciembre de 2018 figuran asimismo registradas como inversiones en el Balance de Situación del Grupo.

No obstante, dado que aún no se ha suscrito la modificación del Convenio de 2003, cuya negociación y tramitación está en curso, con fecha 28 de diciembre de 2017 ADIF y ADIF Alta Velocidad concedieron un préstamo mercantil a AVANT por valor de 31.252 miles de euros, de los cuales 29.956 miles de euros corresponden a ADIF. Este préstamo está destinado a cancelar la deuda con el sindicato bancario por valor de 31.059 millones de euros y el resto, por valor de 192 miles de euros al pago a proveedores.

Finalmente, el 8 de agosto de 2017, ADIF desembolsó, en proporción a su participación en el capital de la Sociedad, 45 miles de euros para permitir a la Sociedad hacer frente a sus gastos operativos en los ejercicios 2017 y 2018, que, en función de su vencimiento previsto, se incluyen en el epígrafe de créditos a empresas del activo no corriente. En Créditos por enajenación de inmovilizado se incluye entre otros el importe a cobrar a El Corte Inglés por la venta de los terrenos de Azca por un valor de 68.250 miles de euros (ver nota 4.a).

6.a.3) Inversiones financieras a corto plazo

Su detalle es el siguiente:

Concepto	Miles de euros	
	2018	2017
Créditos a empresas (véase nota 6.a.2)	115.301	123.010
Otros Activos Financieros	-	501
	115.301	123.511

**ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS
Y SOCIEDADES DEPENDIENTES**

**Memoria de Cuentas Anuales Consolidadas
31 de diciembre de 2018**

Otros activos financieros a 31 de diciembre de 2017 incluía las inversiones del Grupo en instrumentos financieros cuyo plazo de vencimiento es superior a tres meses, su detalle a 31 de diciembre de 2017 era el siguiente:

Vencimiento	2017 Miles de euros		Rentabilidad (mínima-máxima)
	Instrumento financiero	Importe	
Entre 1 y 12 meses	Depósitos a plazo fijo	500	0,15% -0,20%
	Intereses devengados no vencidos	1	
		501	

6.b Deudores comerciales y otras cuentas a cobrar

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

	Miles de euros			
	2018		2017	
	No corriente	Corriente	No corriente	Corriente
Sociedades puestas en equivalencia				
Deudores (nota 6.b.1))	759	436	786	2.348
No vinculadas				
Clientes por ventas y prestaciones de servicios (nota 6.b.2))	-	129.489	-	122.622
Deudores (nota 6.b.3))	233	85.680	1.044	118.601
Activos por impuesto corriente Administraciones Públicas (nota 13.a))	-	64	-	12.510
Personal	-	497.511	-	21.786
	-	805	-	869
Total saldos al 31 de diciembre	992	713.985	1.830	278.736

6.b.1) Deudores, empresas multigrupo y asociadas

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

**ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS
Y SOCIEDADES DEPENDIENTES**

**Memoria de Cuentas Anuales Consolidadas
31 de diciembre de 2018**

	Miles de euros			
	2018		2017	
	No corriente	Corriente	No corriente	Corriente
Centro Estación de Miranda, S.A.	759	-	786	-
Ingeniería y Economía del Transporte, S.A. (INECO)	-	72	-	105
Necsa, Nuevos Espacios Comerciales, S.A.	-	326	-	1.083
Soluciones Logísticas Integrales, S.A. (SLISA)	-	(53)	-	461
Línea Figueras Perpignan	-	88	-	699
Carmen, S.A.	-	2	-	-
Arco Duplo, S.A.	-	1	-	-
	759	436	786	2.348

Estas cuentas a cobrar se han generado como consecuencia de las distintas operaciones comerciales realizadas entre la Entidad Dominante y dichas empresas. Se encuentran valoradas a su coste amortizado. Estas deudas comerciales vencen en el ejercicio 2022.

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

El detalle por conceptos de esta partida a 31 de diciembre de 2018 y 2017 es como sigue:

	Miles de euros	
	2018	2017
Cánones Ferroviarios y otros conceptos	129.516	122.774
	129.516	122.774
Deterioro de valor de créditos comerciales	(27)	(152)
	129.489	122.622

La cuenta "Clientes por ventas y prestaciones de servicios" incluye, básicamente, el saldo liquidado y pendiente de cobro a 31 de diciembre de 2018 y a 31 de diciembre de 2017 en concepto de cánones ferroviarios por importe de 66.085 miles de euros y de 65.557 miles de euros respectivamente. Adicionalmente incluye a 31 de diciembre de 2017 el saldo pendiente de liquidar y cobrar por cánones ferroviarios devengados hasta 31 de diciembre de 2018 por valor de 57.662 miles de euros (véase nota 1.g).

También recoge, entre otros, el importe liquidado y pendiente de cobro en concepto de Tasa de Seguridad del Transporte Ferroviario de Viajeros, que asciende a 223 miles de euros al cierre del ejercicio 2018 y a 14 miles de euros al cierre del ejercicio 2017.

**ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS
Y SOCIEDADES DEPENDIENTES**

**Memoria de Cuentas Anuales Consolidadas
31 de diciembre de 2018**

6.b.3) Deudores varios

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

	Miles de euros	
	2018	2017
Convenios con operadores ferroviarios	21.536	23.409
Convenios y otros conceptos con ADIF-AV	45.743	82.680
Por obras por cuenta de terceros (nota 6.b.3.1)	9.771	9.699
Por servicios logísticos	3.577	7.846
Por otros alquileres	4.340	6.418
Otros conceptos	51.422	47.464
Servicios prestados pendientes de facturar		
Convenios con operadores ferroviarios	6.881	7.062
Convenios con ADIF-AV	(20.781)	(22.105)
Por obras por cuenta de terceros (nota	60.378	61.563
Otros	3.848	(4.593)
	186.715	219.443
Deterioro de valor por créditos comerciales	(101.035)	(100.842)
Total deudores varios	85.680	118.601

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

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

	Miles de euros			
	2018		2017	
	No corriente	Corriente	No corriente	Corriente
Saldos al 1 de enero	-	(100.994)	-	(100.192)
Incorporación de FEVE	-	-	-	-
Segregación ADIF AV	-	-	-	-
Dotaciones en el ejercicio	-	(193)	-	(802)
Reversiones y/o aplicaciones en el ejercicio	-	125	-	-
Saldos al 31 de diciembre	-	(101.062)	-	(100.994)

6.b.3.1) Deudores varios por obras por cuenta de terceros

En este epígrafe se incluyen, entre otros conceptos, los importes facturados al Ministerio de Fomento y pendientes de cobro a SEITTSA a 31 de diciembre de 2018 y 2017, así como los importes devengados y pendientes de facturar al Ministerio de Fomento a dicha fecha en relación

**ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS
Y SOCIEDADES DEPENDIENTES**

**Memoria de Cuentas Anuales Consolidadas
31 de diciembre de 2018**

con las inversiones ejecutadas por ADIF en la Red Convencional y en el tramo Ourense - Santiago de Compostela de la línea de alta velocidad Madrid - Galicia que hasta el 23 de febrero de 2013 formaban parte de la Red de Titularidad del Estado, de acuerdo con los Convenios suscritos entre ambas entidades y la Administración General del Estado que desarrollan y complementan el Contrato-Programa 2007 - 2010.

A continuación se presenta un desglose por conceptos de estas partidas a 31 de diciembre de cada ejercicio:

	Miles de euros	
	2018	2017
Inversiones encomendadas por C-P 2007 - 2010 y convenios hasta 2012		
Red convencional de Titularidad del Estado	(13.002)	(13.002)
Red de Altas prestaciones de Titularidad del Estado (Tramo Ourense - Santiago)	123.585	123.585
Por revisiones de precios	121.445	121.445
Por intereses de demora en el pago de revisiones de precios	18.232	18.232
Otros conceptos	(16.092)	(16.092)
Subtotal a cobrar	110.583	110.583
Ayudas europeas devengadas a deducir	(40.919)	(39.738)
Total a cobrar	69.664	70.845
Provisión por deterioro	(69.664)	(70.845)
TOTAL	-	-

De los importes pendientes de cobro, un total de 9.294 miles de euros corresponden a deuda pendiente de cobro por facturación emitida a 31 de diciembre de 2018 por inversiones vinculadas al Contrato Programa y el resto por importe de 101.289 miles de euros se refieren a deuda por facturación pendiente de emitir a dicha fecha.

A 31 de diciembre de 2018 y a 31 de diciembre de 2017, la Entidad Dominante ha presentado dichos saldos a cobrar netos de las obligaciones de pago por valor de 39.738 miles de euros correspondientes a determinadas ayudas europeas vinculadas a las obras ejecutadas por ADIF hasta 2012 en el marco del Contrato - Programa, que hasta 31 de diciembre de 2015 formaban parte del pasivo financiero de la Entidad. En este sentido tal y como se indica en la nota 1.d, el mencionado Contrato Programa establecía que los ingresos que pudiera generar ADIF por su participación en los programas de financiación europea o mediante Convenios suscritos con otras administraciones para la ejecución de estas inversiones serán deducidos de su coste. A 31 de diciembre de 2018 el importe total cobrado por la Entidad por estas ayudas europeas concedidas asciende a 40.363 miles de euros (38.324 miles de euros a 31 de diciembre de 2017).

La Dirección de la Entidad Dominante consideró necesario el registro a 31 de diciembre de 2016 una provisión por deterioro del saldo a cobrar que

**ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS
Y SOCIEDADES DEPENDIENTES**

**Memoria de Cuentas Anuales Consolidadas
31 de diciembre de 2018**

asciende a 70.845 miles de euros, ante la constancia de la inexistencia de consignaciones presupuestarias que permitiesen la cancelación de estos saldos. A la fecha de formulación de estas cuentas anuales sigue sin haber constancia de la existencia de consignaciones presupuestarias para el ejercicio 2018 que permitan la cancelación de los saldos a cobrar anteriores. En consecuencia, la Dirección de la Entidad consideró necesario mantener al cierre de 2018 la provisión por deterioro por valor de 69.664 miles de euros.

(7) Existencias

Las existencias reflejadas en este epígrafe del balance de situación a 31 de diciembre de 2018 y a 31 de diciembre de 2017 corresponden básicamente, a materiales adquiridos para su incorporación a los procesos de mantenimiento y construcción de las redes de infraestructura titularidad de ADIF y titularidad de ADIF-AV.

El detalle de su composición al cierre de los ejercicios 2018 y 2017 es el siguiente:

	Miles de euros	
	2018	2017
Materiales destinados a la Red Convencional	68.416	70.603
Materiales destinados a la Red de alta velocidad	42.238	40.843
Otros materiales	801	712
Materias primas	388	176
Materiales para consumo y reposición	47	213
Productos semiterminados y en curso	174	248
Productos terminados	182	360
Solares	0	4.136
Provisión por deterioro	(6.454)	(6.445)
Anticipos	14	4
	105.806	110.850

(8) Efectivo y otros activos líquidos equivalentes

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

	Miles de euros	
	2018	2017
Caja y Bancos	426.153	408.618
Otros activos líquidos equivalentes	400	1.007
	426.553	409.625

La cifra de "Otros activos líquidos equivalentes" corresponde a las inversiones financieras temporales cuyo periodo entre la fecha de disposición y la de vencimiento es inferior a tres meses, así como a los intereses devengados y no vencidos de dichos activos financieros y de cuentas corrientes. El detalle de estas inversiones clasificadas por instrumento financiero a 31 de diciembre de 2018 y 2017 es el siguiente:

**ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS
Y SOCIEDADES DEPENDIENTES**

**Memoria de Cuentas Anuales Consolidadas
31 de diciembre de 2018**

2018 Miles de euros				Rentabilidad (mínima -máxima)
Depósitos plazo fijo	Pagarés	Deuda Pública	TOTAL	
400	-	-	400	0,04
Intereses devengados no vencidos			-	
			400	
2017 Miles de euros				Rentabilidad (mínima -máxima)
Depósitos plazo fijo	Pagarés	Deuda Pública	TOTAL	
1.000	-	-	1.000	0,10
Intereses devengados no vencidos			7	
			1.007	

(9) Fondos propios

La composición y el movimiento del patrimonio neto del Grupo se presenta en el estado de cambios en el patrimonio neto consolidado.

9.a) Aportación patrimonial

Con cargo a la aportación patrimonial prevista en los Presupuestos Generales del Estado para el ejercicio 2018 referida en la nota 1.c, la Entidad Dominante ha percibido en el ejercicio 2018 un total de 148.854 miles de euros y en enero de 2019 un total de 308.000 miles de euros. La cifra consignada en los citados Presupuestos para dicho ejercicio ascendió a 492.070 miles de euros. La Entidad Dominante no espera percibir el importe restante hasta alcanzar la cifra consignada en los PGE dado que no dispone de la autorización de la Secretaría de Estado de Presupuestos y Gastos del Ministerio de Hacienda.

En relación al ejercicio 2017, la Entidad tuvo una consignación en los Presupuestos Generales para dicho ejercicio por valor de 266.770 miles de euros en concepto de aportación patrimonial que fue íntegramente percibida en 2017.

En el ejercicio 2015 la Entidad Dominante inició un proceso para delimitar, valorar y registrar contablemente aquellos terrenos que, siendo de su titularidad, no estaban registrados contablemente, básicamente por adquisiciones o expropiaciones muy antiguas, algunas de las cuales fueron efectuadas por las antiguas compañías que se integraron en la Red Nacional de los Ferrocarriles Españoles, o por expropiaciones abonadas en su día por el Ministerio de Fomento. Derivado de este proceso de actualización del inventario, la Entidad Dominante ha reconocido en su inmovilizado terrenos en el ejercicio 2018 por valor de 12.576 miles de euros (6.710 miles de euros en 2017) que han sido contabilizados como aportaciones patrimoniales (véase nota 4).

9.b) Reservas y resultados de ejercicios anteriores

La composición y el movimiento habido en las cuentas incluidas en el epígrafe de Reservas y resultados de ejercicios anteriores en los ejercicios 2018 y 2017 es el siguiente:

**ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS
Y SOCIEDADES DEPENDIENTES**

**Memoria de Cuentas Anuales Consolidadas
31 de diciembre de 2018**

	2018 Miles de euros						
	Reservas y resultados de ejercicios anteriores de la Entidad Dominante						
	Reservas por pérdidas y ganancias actuariales	Reservas de la Entidad Dominante	Otras Reservas de la Entidad Dominante	Resultados de ejercicios anteriores	Reservas de sociedades consolidadas	Reservas de sociedades puestas en equivalencia	Total reservas y resultados de ejercicios anteriores
Saldo al 31 de diciembre de 2017	(7.106)	(48.981)	25.924	(302.381)	15.838	(10.138)	(326.844)
Saldo al 1 de enero de 2018	(7.106)	(48.981)	25.924	(302.381)	15.838	(10.138)	(326.844)
Reconocimiento de pérdidas y ganancias actuariales y otros ajustes	(1.009)	-	-	-	-	-	(1.009)
Distribución de dividendos	-	-	1.465	-	(130)	(1.335)	-
Otras variaciones del patrimonio neto	-	818	(524)	30.974	1.546	(170)	32.644
Saldo al 31 de diciembre de 2018	(8.115)	(48.163)	26.865	(271.407)	17.254	(11.643)	(295.209)
	2017 Miles de euros						
	Reservas y resultados de ejercicios anteriores de la Entidad Dominante						
	Reservas por pérdidas y ganancias actuariales	Reservas de la Entidad Dominante	Otras Reservas de la Entidad Dominante	Resultados de ejercicios anteriores	Reservas de sociedades consolidadas	Reservas de sociedades puestas en equivalencia	Total reservas y resultados de ejercicios anteriores
Saldo al 31 de diciembre de 2016	(11.097)	(43.927)	28.775	(223.250)	11.585	(11.533)	(249.447)
Saldo al 1 de enero de 2017	(11.097)	(43.927)	28.775	(223.250)	11.585	(11.533)	(249.447)
Reconocimiento de pérdidas y ganancias actuariales y otros ajustes	3.991	-	-	-	(15)	-	3.976
Distribución de dividendos	-	-	1.964	-	(23)	(1.941)	-
Otras variaciones del patrimonio neto	-	(5.054)	(4.815)	(79.131)	4.291	3.336	(81.373)
Saldo al 31 de diciembre de 2017	(7.106)	(48.981)	25.924	(302.381)	15.838	(10.138)	(326.844)

Los movimientos en los ejercicios 2018 y 2017 en el epígrafe de reservas por pérdidas y ganancias actuariales corresponden básicamente a la variación en dichos ejercicios del valor del pasivo actuarial estimado a 31 de diciembre de 2018 y 2017 respectivamente como consecuencia del cambio de las hipótesis financieras y de crecimiento del índice de precios al consumo en los años 2001 a 2018 y 2001 a 2017, utilizados en el proceso de externalización de los compromisos de pensiones y jubilaciones anticipadas así como en el fondo interno para gastos de viaje (véase nota 11).

“Otras reservas de la Entidad Dominante” incluye las diferencias negativas generadas en la primera consolidación a 1 de enero de 2005, correspondientes a las sociedades consolidadas por integración global por importe de 4.861 miles de euros, y a sociedades puestas en equivalencia por importe de (1.258) miles de euros.

**ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS
Y SOCIEDADES DEPENDIENTES**

**Memoria de Cuentas Anuales Consolidadas
31 de diciembre de 2018**

Asimismo incluye los ajustes de consolidación de eliminación de dividendos y transacciones que afectan a las reservas de la Entidad Dominante.

El detalle de las reservas de sociedades consolidadas es el siguiente:

Sociedad dependiente	Miles de euros	
	Reservas en sociedades consolidadas	
	2018	2017
Enajenación de Materiales Ferroviarios, S.A. (EMFESA)	158	125
REDALSA, S.A.	3.571	3.189
FIDALIA, S.A.U.	13.525	12.524
	<u>17.254</u>	<u>15.838</u>

El detalle de las reservas de sociedades puestas en equivalencia es el siguiente:

Sociedades multigrupo o asociadas	Miles de Euros	
	Reservas de sociedades puestas en equivalencia	
	2018	2017
Alta Velocidad España-Portugal AEIE	(1.820)	(1.813)
Soluciones Logísticas Integrales, S.A. (SLISA)	(619)	94
Necsa Nuevos Espacios Comerciales, S.A.	(14.762)	(14.762)
Alianza Inmobiliaria Renfosuna, S.A.	-	898
Terralbina Inmobiliaria, S.A.	2.003	1.782
Centro Estación Miranda, S.A.	(520)	(374)
Mosaico Desarrollos Inmobiliarios, S.A.	(5.279)	(5.318)
Ingeniería y Economía del Transporte, S.A. (INECO)	9.419	9.419
Canfrac 2000	(65)	(64)
Consorcio AE La Meca-Medina	-	-
	<u>(11.643)</u>	<u>(10.138)</u>

9.c) Resultados atribuibles a la Entidad Dominante

La aportación de cada sociedad incluida en el perímetro de consolidación a los resultados consolidados, con indicación de la parte que corresponde a los socios externos a 31 de diciembre de 2018 y a 31 de diciembre de 2017 es como sigue:

**ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS
Y SOCIEDADES DEPENDIENTES**

**Memoria de Cuentas Anuales Consolidadas
31 de diciembre de 2018**

2018 Miles de euros		
Sociedad	Resultado atribuido a la Entidad Dominante	Resultados atribuidos a socios externos
Entidad Dominante		
ADIF	(76.906)	-
Sociedades dependientes		
Enajenación de Materiales Ferroviarios, S.A. (EMFESA)	249	-
REDALSA, S.A.	242	223
Fidalia, S.A.U.	10.204	-
Resultado aportado por sociedades puestas en equivalencia (nota 5.a)	2.173	-
Resultado del ejercicio	<u>(64.038)</u>	<u>223</u>
2017 Miles de euros		
Sociedad	Resultado atribuido a la Entidad Dominante	Resultados atribuidos a socios externos
Entidad Dominante		
ADIF	29.451	-
Sociedades dependientes		
Enajenación de Materiales Ferroviarios, S.A. (EMFESA)	163	-
REDALSA, S.A.	381	352
Fidalia, S.A.U.	1.002	-
	<u>30.997</u>	<u>352</u>
Resultado aportado por sociedades puestas en equivalencia (nota 5.a)	612	-
Resultado del ejercicio	<u>31.609</u>	<u>352</u>

9.d) Propuesta de aplicación del resultado del ejercicio de la Entidad Dominante

La aplicación del beneficio ejercicio 2017 por importe de 30.974 miles de euros, aprobada por el Consejo de Administración de la Entidad Dominante de fecha 26 de abril de 2018, se presenta en el Estado de Cambios en el Patrimonio Neto.

La Dirección de la Entidad Dominante propone la aplicación de las pérdidas del ejercicio 2018, por importe de 74.189 miles de euros, al epígrafe de "Resultados de ejercicios anteriores" del capítulo de Fondos Propios.

**ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS
Y SOCIEDADES DEPENDIENTES**

**Memoria de Cuentas Anuales Consolidadas
31 de diciembre de 2018**

9.e) Socios Externos

El detalle y movimiento de este epígrafe durante los ejercicios 2018 y 2017, es como sigue:

	Miles de euros				Saldo al 31 de diciembre de 2018
	Saldo a 1 de enero de 2017	Atribución de resultados 2017	Saldo al 31 de diciembre de 2017	Atribución de resultados 2018	
REDALSA	4.922	352	5.274	223	5.497
	4.922	352	5.274	223	5.497

10) Subvenciones, donaciones y legados

El saldo de este capítulo del balance de situación al 31 de diciembre de 2018 y 31 de diciembre de 2017 adjuntos recoge, las subvenciones de capital pendientes de imputar a resultados.

El movimiento registrado durante los ejercicios 2018 y 2017 es como se detalla a continuación:

	2018 Miles de euros				Total Subvenciones
	Subvenciones europeas	Subvenciones entrega obras Estado	Otras Subvenciones	Subvenciones Entrega obras SEITTSA	
Saldo a 31 de diciembre de 2017	101.352	8.685.127	880.645	456.001	10.123.125
Altas ejercicio					-
Fondos europeos devengados en el ejercicio	9.637	-	-	-	9.637
Subvenciones devengadas por entrega de activos del Ministerio de Fomento (Regularización valor terrenos recibidos) (nota 3.b.1)	-	26.314	-	-	26.314
Delimitación terrenos de la traza origen histórico (Real Decreto ley 4/2013)	-	-	-	-	-
Delimitación terrenos Eje Atlántico (Real Decreto ley 22/2012)	-	-	-	-	-
Entrega SEITTSA	-	-	-	2.519	2.519
Subvenc. deveng. Plan de inversiones 2017	-	-	17.228	-	17.228
Subvenc. deveng. Plan de inversiones 2018	-	-	177.961	-	177.961
Otras subvenciones de capital devengadas en el ejercicio	-	-	13.792	-	13.792
Efecto impositivo por las subvenciones de capital devengadas en el ejercicio (nota 13)	(2.409)	(6.579)	(52.245)	(630)	(61.863)
Imputación a resultados del ejercicio (nota 18) (*)	(9.137)	(379.418)	(56.473)	(10.324)	(455.352)
Saldos al 31 de diciembre de 2018	99.443	8.325.444	980.908	447.566	9.853.361

(*)Se incluye en este importe la baja de la subvención vinculada a los activos de los tramos La Encina - Xativa, Taboadela - Orense, El Reguerón - Cartagena - Escombreras y Astigarraga - Irún traspasados a Adif AV según acuerdo de Consejo de Ministros (nota 1.f).

**ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS
Y SOCIEDADES DEPENDIENTES**

**Memoria de Cuentas Anuales Consolidadas
31 de diciembre de 2018**

	2017 Datos en miles de euros				
	Subvenciones europeas	Subv. Entrega obras Estado ⁽¹⁾	Otras Subvenciones	Subvenciones entrega obras SEITTSA	Total Subvenciones de capital
Saldo a 1 de enero de 2017	99.995	9.001.572	655.207	447.175	10.203.949
Altas del ejercicio	4.816	929	303.646	19.191	328.582
Fondos europeos devengados en el ejercicio 2017	4.816	-	-	-	4.816
Subvenciones devengadas en 2017 por entrega de activos del Ministerio de Fomento(RD 4/2013)	-	929	-	-	929
Entrega SEITTSA	-	-	-	19.191	19.191
Alta por entrega de estaciones de ADIF AV financiadas parcialmente por la AGE	-	-	-	-	-
Subvención devengada Plan de inversiones 2017 (AGE)	-	-	286.165	-	286.165
Otras subvenciones de capital devengadas en el ejercicio	-	-	17.481	-	17.481
Efecto impositivo por las subvenciones de capital devengadas en el ejercicio 2017 (nota 13)	(1.204)	(232)	(75.911)	(4.798)	(82.145)
Bajas por disolución de sociedades puestas en equivalencia					
Imputación a resultados del ejercicio de subvenciones de capital (nota 18)(*)	(3.223)	(276.260)	(41.528)	(5.651)	(326.662)
Reclasificaciones	968	(40.882)	39.231	84	(599)
Saldo al 31 de diciembre de 2017	101.352	8.685.127	880.645	456.001	10.123.125

(*)Se incluye en este importe la baja de la subvención vinculada a los activos del tramo León - La Robla traspasado a Adif AV según acuerdo de Consejo de Ministros (nota 1.f)

10.a) Subvenciones de capital por ayudas europeas

La situación de las ayudas europeas que financian activos de la Entidad Dominante ADIF a 31 de diciembre de 2018 y 2017 se presenta a continuación:

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS
Y SOCIEDADES DEPENDIENTES

Memoria de Cuentas Anuales Consolidadas
31 de diciembre de 2018

2018 Miles de euros

TIPO DE SUBVENCIÓN	AYUDAS CONCEDIDAS	SUBVENCIÓNES DEVENGADAS	DEUDAS TRANSFORMABLES EN SUBVENCIÓNES	COBROS RECIBIDOS
Fondos de Cohesión	40.598	40.598	-	40.598
FEDER 2000-2006	4.288	4.288	-	4.288
FEDER 2007-2013	4.714	4.714	-	4.482
FEDER 2014-2020	-	-	11.478	11.478
FEDER 2000-2006, origen Renfe	25.726	25.726	-	25.726
Fondos RTE, ADIF	132.591	29.410	7.116	33.079
FEDER Red de Ancho Métrico	81.103	81.103	-	81.103
TOTAL	289.020	185.839	18.594	200.754

2017 Miles de euros

TIPO DE SUBVENCIÓN	AYUDAS CONCEDIDAS	SUBVENCIÓNES DEVENGADAS	DEUDAS TRANSFORMABLES EN SUBVENCIÓNES	COBROS RECIBIDOS
Fondos de Cohesión	40.598	40.598	-	40.598
FEDER 2000-2006	4.288	4.288	-	4.288
FEDER 2007-2013	4.714	4.714	-	4.482
FEDER 2014-2020	-	-	11.478	11.478
FEDER 2000-2006, origen Renfe	25.726	25.726	-	25.726
Fondos RTE, ADIF	103.599	29.962	8.743	36.977
FEDER Red de Ancho Métrico	79.523	79.523	-	78.955
TOTAL	258.448	184.811	20.221	202.504

10.b) Subvenciones de capital por entrega de infraestructuras ferroviarias

Recoge el valor razonable de los elementos patrimoniales transferidos a ADIF sin contraprestación por la Administración General del Estado.

En los capítulos de subvenciones por entregas obras Estado y SEITTSA, se recoge el valor razonable de los terrenos y obras recibidas sin contraprestación del Ministerio de Fomento y SEITTSA, en virtud del Real Decreto-ley 22/2012 (eje Atlántico), del Real Decreto-ley 4/2013 de 22 de febrero así como de la Resolución de la Secretaría de Estado de Infraestructuras, Transporte y Vivienda de fecha de 23 de mayo de 2014 por la que ADIF se subrogó en actuaciones que venía ejecutando la Dirección General de Ferrocarriles del Ministerio de Fomento (Véase notas 1.f, 3.f, 3.k, 4 y 6.b.3.1).

El valor acumulado bruto a 31 de diciembre de 2018 sin considerar el efecto impositivo de las subvenciones de capital relativas a altas de inmovilizado recibidas a título gratuito desde el ejercicio 2013 asciende a 13.181.426 miles de euros. Este importe no incluye las obras cedidas por ADIF a ADIF AV en virtud de acuerdos de

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS
Y SOCIEDADES DEPENDIENTES

Memoria de Cuentas Anuales Consolidadas
31 de diciembre de 2018

cesión gratuita de los Consejos de Ministros de 2014 y 2017 mencionados en la nota 1.f.

10.c) Otras subvenciones

En los ejercicios 2018 y 2017, ADIF ha registrado en "otras subvenciones" los importes devengados como consecuencia de la financiación del Plan de Inversiones de dichos ejercicios, mediante una transferencia de capital de la AGE. El importe consignado para el ejercicio 2018 en los Presupuestos Generales del Estado para la financiación de la construcción de la red convencional, ascendió a 204.550 miles de euros que fueron íntegramente cobrados en 2018. Adicionalmente, tal y como se indica en la nota 1.c, la Ministra de Hacienda aprobó una modificación presupuestaria en esta partida por valor de 160.519 miles de euros que fue cobrada en enero de 2019. Por lo que respecta al ejercicio 2017, esta cuantía se elevó a 224.700 miles de euros (véase notas 1.c y 13.a).

Tal y como se ha explicado en la nota 3.l, el Grupo registra en este apartado las transferencias consignadas en los Presupuestos Generales del Estado anualmente que financian inversiones de reposición y mejora en la red de titularidad de ADIF cuando, en la fecha de formulación de las cuentas anuales se haya ejecutado la actuación, total o parcialmente, cuantificándose en la proporción a la obra ejecutada que se financia.

El Grupo registra en la cuenta "Deudas transformables en subvenciones" del epígrafe "Otros pasivos financieros" del Balance de Situación las cantidades cobradas para las cuales todavía no se han cumplido todas las condiciones enumeradas en el párrafo anterior. A 31 de diciembre de 2018, derivado de este concepto la Entidad tiene registrado en deudas transformables en subvenciones un total de 187.108 miles de euros y a 31 de diciembre de 2017 un total de 17.228 miles de euros (Véase nota 12.c).

(11) Provisiones para riesgos y gastos

El detalle por conceptos de los epígrafes del balance de situación de provisiones para riesgos y gastos corrientes y no corrientes a 31 de diciembre de 2018 y a 31 de diciembre de 2017 es el siguiente:

**ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS
Y SOCIEDADES DEPENDIENTES**

**Memoria de Cuentas Anuales Consolidadas
31 de diciembre de 2018**

	Miles de euros			
	2018		2017	
	No corriente	Corriente	No corriente	Corriente
Obligaciones por prestaciones al personal	77.857	8.059	75.012	9.450
Planes de aportación definida	526	-	-	-
Planes de prestación definida	77.331	4.018	75.012	5.844
Premio de permanencia	9.295	1.202	9.815	2.980
Fondos para viajes de ocio del personal pasivo	65.493	2.619	62.696	2.681
Fondos fallecimiento pasivos	2.543	197	2.501	183
Otras obligaciones por prestaciones al personal	-	4.041	-	3.606
Fondo para obligaciones derivadas del ERE	-	125	-	125
Otros conceptos	-	3.916	-	3.481
Otras Provisiones	84.892	19.636	86.812	15.635
Provisiones para otras responsabilidades	49.794	1	47.069	-
Provisiones para los costes de reposición de los espacios en cesión de uso (nota 2(n))	-	-	-	2.086
Provisiones por el 1,5% cultural	-	7.085	-	(846)
Otros conceptos	35.098	12.550	39.743	14.395
	<u>162.749</u>	<u>27.695</u>	<u>161.824</u>	<u>25.085</u>

El movimiento del capítulo "Provisiones para riesgos y gastos a largo plazo" en los ejercicios 2018 y 2017 respectivamente, se muestra en los cuadros adjuntos:

	2018 Miles de euros						
	Premios de permanencia	Fondo para viajes de ocio del personal	Planes de aportación definida	Fondo Indemnización fallecimiento pasivos	Provisión para litigios	Otros Conceptos	TOTAL
Provisiones para riesgos y gastos a largo plazo con el personal							
Saldos a 31/12/2017	9.815	62.696	0	2.501	47.069	39.743	161.824
Dotaciones del ejercicio reconocidas en resultados ADIF	471	3.067	526	78	4.971	(6.785)	2.328
Dotaciones del ejercicio reconocidas en inversión de ADIF	-	-	-	-	10.177	-	10.177
Efecto financiero del descuento ADIF	69	971	-	12	3	-	1.055
Pagos del ejercicio	-	-	-	-	(3.437)	-	(3.437)
Trasposos a c/p ADIF	(742)	(2.505)	-	(111)	(857)	-	(4.215)
Cancelaciones:	-	-	-	-	(7.691)	(710)	(8.401)
Dotaciones del ejercicio reconocidos en el patrimonio neto	(318)	1.263	-	63	-	-	1.008
Otros movimientos	-	-	-	-	(439)	2849	2.410
Saldos a 31/12/2018	<u>9.295</u>	<u>65.492</u>	<u>526</u>	<u>2.543</u>	<u>49.796</u>	<u>35.097</u>	<u>162.749</u>

**ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS
Y SOCIEDADES DEPENDIENTES**

**Memoria de Cuentas Anuales Consolidadas
31 de diciembre de 2018**

2017 Miles de euros

Provisiones para riesgos y gastos a largo plazo con el personal							
	Premios de permanencia	Fondo para viajes de ocio del personal	Planes de aportación definida	Fondo Indemnización fallecimiento pasivos	Provisión para litigios	Otros Conceptos	TOTAL
Saldos a 31/12/2016	12.211	67.412	2	2.968	45.467	14.488	142.548
Dotaciones del ejercicio reconocidas en resultados ADIF	9	3.062	352	10	3.440	19.825	26.698
Dotaciones del ejercicio reconocidas en inversión de ADIF	-	-	-	-	6.807	-	6.807
Efecto financiero del descuento ADIF	24	786	-	8	349	-	1.167
Pagos del ejercicio	(882)	-	-	11	(3.109)	-	(3.980)
Trasposos a c/p ADIF	(1.265)	(2.613)	(202)	(76)	(652)	(82)	(4.890)
Cancelaciones:	-	(2.420)	-	(393)	(5.233)	(40)	(8.086)
Dotaciones del ejercicio reconocidos en el patrimonio neto	(282)	(3.531)	(152)	(27)	-	5.552	1.560
Saldos a 31/12/2017	9.815	62.696	-	2.501	47.069	39.743	161.824

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

11.a.1) Premio permanencia

El epígrafe "Premios de permanencia" recoge el importe de la obligación de ADIF, conforme a la normativa laboral vigente para su personal, de conceder un premio a los empleados en función de los años de servicio prestados a la Entidad. Este premio se consolida a los 30, 35 y 40 años de servicio y su cuantía viene establecida en el convenio colectivo suscrito el día 5 de mayo de 2016. El importe registrado a 31 de diciembre de 2018 asciende a 10.497 miles de euros, de los cuales un total de 9.295 miles de euros se presentan en el capítulo "Provisiones para riesgos y gastos a largo plazo" y 1.202 miles de euros en el de "Provisiones para riesgos y gastos a corto plazo".

El valor de este fondo a 31 de diciembre de 2018, se ha determinado mediante un estudio actuarial elaborado según el método de capitalización individual utilizando los siguientes parámetros técnicos: (en función de los periodos de carencia medios del devengo de los pagos y de los tipos SWAP al 30 de noviembre de 2018), 1,153% para el personal de ADIF, tasa de crecimiento anual del 2,3% y la tabla de permanencia en ADIF basada en la tabla actuarial PERM/F-2000.

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

El epígrafe "Fondo para compromisos futuros por viajes de ocio del personal" recoge el valor actual de los compromisos adquiridos por ADIF y devengados a 31 de diciembre de 2018 con su personal y con el personal

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS
Y SOCIEDADES DEPENDIENTES

Memoria de Cuentas Anuales Consolidadas
31 de diciembre de 2018

jubilado y prejubilado de RENFE, en relación con el derecho del personal cuando accede a la condición de pasivo de viajar en ferrocarril con unos precios reducidos. El importe total de este fondo a 31 de diciembre de 2018 asciende a 68.111 miles de euros, de los cuales 65.492 miles de euros tienen vencimiento a largo plazo, elevándose a 2.619 miles de euros el importe con vencimiento a corto plazo, que se presenta en el epígrafe de "Provisiones para riesgos y gastos a corto plazo".

El derecho a viajar con reducciones en el precio del transporte está reconocido en la normativa laboral de ADIF para su personal activo y pasivo y sus beneficiarios. Asimismo, el 8 de noviembre de 2006, con efectos retroactivos 1 de enero de 2005, ADIF y RENFE Operadora suscribieron un convenio que regula sus relaciones en esta materia. En el referido convenio, se acordó que ADIF abonaría a RENFE Operadora el importe de las reducciones efectuadas a su personal activo y al que se ha jubilado o prejubilado a partir del 1 de enero de 2005. También se abonará el 50% del coste de las reducciones aplicadas al personal jubilado y prejubilado en RENFE con anterioridad a esta fecha.

El importe provisionado ha sido determinado para el ejercicio 2018 y 2017 mediante un estudio actuarial cuyo cálculo ha sido mejorado con respecto al ejercicio anterior introduciendo entre otras una estimación de los costes individualizados tanto para el titular como para los beneficiarios, en lugar de realizarse por unidad familiar como venía haciéndose hasta el ejercicio 2015. Adicionalmente se introduce un coeficiente corrector o prevalencia del derecho para los beneficiarios, es decir la probabilidad de mantener ese derecho en el tiempo. En el ejercicio 2016 se ha incorporado al cálculo el colectivo de trabajadores de FEVE en base al I convenio de ADIF y ADIF AV.

Los parámetros técnicos utilizados para el cálculo son:

- Una subida media de tarifas del 2% para el ejercicio 2018 y siguientes.
- Un interés técnico del 1.435% anual para el personal pasivo (tipos swap 24 años)
- Un interés técnico del 1,443% anual para el personal activo (tipos swap.34 años)
- La tabla actuarial PERM/F 2000.
- La edad de jubilación se prevé a los 65 años.

En 2017 el interés técnico anual fue de 1,450% para el personal pasivo (tipo swap a 24 años). Para el personal activo, el interés técnico en el ejercicio 2017 fue del 1,253% anual(tipos swap 34 años)

El importe de los pagos realizados en los ejercicios 2018 y 2017 por este concepto ha ascendido a 2.567 miles de euros y 2.628 miles de euros, respectivamente.

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS
Y SOCIEDADES DEPENDIENTES

Memoria de Cuentas Anuales Consolidadas
31 de diciembre de 2018

11.a.3) Planes de aportación definida

El epígrafe "Planes de aportación definida" corresponde al valor del pasivo actuarial estimado a 31 de diciembre de 2018 como consecuencia de la variación de las hipótesis de crecimiento del índice de precios al consumo en los años 2001 a 2017 utilizadas en el proceso de externalización de los compromisos por complemento de pensiones y jubilaciones anticipadas. El importe total de este fondo asciende a 526 miles de euros, que se presentan en el epígrafe de "Provisiones para riesgos y gastos a corto plazo". Estos compromisos tienen su origen en la obligación de RENFE de complementar la pensión mensual de la Seguridad Social al personal que hasta el 31 de diciembre de 1990 se jubiló forzosamente al cumplir 64 años, con una renta vitalicia, transmisible e igualmente mensual, equivalente a la diferencia entre su base reguladora y la que le hubiese correspondido de haberse jubilado a los 65 años. Por otro lado, en ofrecimiento de jubilaciones anticipadas anteriores al expediente de regulación de empleo de 1992, RENFE adquirió la obligación de complementar en dos puntos la base reguladora, con un límite de diez, de la pensión de los solicitantes que, por no alcanzar la edad o años de servicio exigidos, no obtuvieron pensión de la Seguridad Social por el 100% de la misma. Esta renta a cargo de RENFE es revalorizable anualmente de acuerdo con los porcentajes y normativa que fija la Seguridad Social para la mejora de sus pensiones.

El 29 de diciembre de 2000 RENFE y Banco Vitalicio de España, C.A. de Seguros y Reaseguros, en la actualidad Generali España CASR, firmaron el contrato marco para la externalización de los compromisos por pensiones causadas de RENFE a 31 de diciembre de 2000 y, con fecha 26 de enero de 2001, fueron firmadas dos pólizas de seguros mediante las que se instrumenta dicha externalización. Las pólizas firmadas garantizan, atendiendo al colectivo asegurado, el pago de una renta vitalicia constante, en uno de los casos, y revalorizable en el otro. La fecha de entrada en vigor de estas pólizas fue el día 1 de enero de 2001, siendo la fecha de pago de la prima única el 31 de enero de 2001.

11.a.4) Indemnización por fallecimientos

La incorporación de la mayoría del personal procedente de FEVE al convenio colectivo de ADIF implica la pérdida del derecho a la indemnización por fallecimiento. Al cierre del ejercicio 2016, 84 trabajadores cuyas condiciones de integración aún no habían sido acordadas, constituyeron la base de cálculo de este fondo para el personal activo. En los ejercicios 2017 y 2018, al estar ya todo el personal integrado, no existe base de cálculo para fondo de personal activo.

La provisión de "Indemnización por fallecimientos" es un derecho reconocido exclusivamente al personal procedente de FEVE e integrado en ADIF con fecha 1 de enero de 2013 y para el cual a 31 de diciembre de 2016 es de aplicación la normativa laboral de FEVE, que establece en el Capítulo X el derecho para los beneficiarios de los trabajadores a percibir

**ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS
Y SOCIEDADES DEPENDIENTES**

**Memoria de Cuentas Anuales Consolidadas
31 de diciembre de 2018**

una indemnización en caso de fallecimiento del trabajador, siempre que según lo indicado en sus artículos 228 e) y 229 dichos trabajadores se encuentren en situación de jubilados o en situación de enfermedad o invalidez provisional o permanente, adquirida en la Entidad. Al cierre del ejercicio 2018 esta provisión asciende a 2.740 miles de euros y se encuentra registrada en el apartado de provisiones para riesgos y gastos a largo plazo por 2.543 miles de euros (2.501 en 2017) y a corto 197 miles de euros (183 miles de euros en 2017).

11.b) Otras provisiones para riesgos y gastos

11.b.1) Provisión para litigios

Se incluyen en el apartado “provisiones para litigios” del pasivo corriente y no corriente los riesgos estimados derivados de litigios laborales y con terceros. El Grupo considera probable que dichos litigios supongan una salida de recursos futuros. A 31 de diciembre de 2018 y a 31 de diciembre de 2017, la Entidad Dominante tiene registrado el valor actual de la mejor estimación de los costes futuros correspondientes a dichos litigios. A 31 de diciembre de 2018 las provisiones para litigios a largo plazo ascendían a 49.794 miles de euros y no existían provisiones a corto plazo. A 31 de diciembre de 2017 el importe era de 47.069 miles de euros en el largo plazo y no existían provisiones a corto plazo. A continuación se muestra un detalle por conceptos de dichas estimaciones, en miles de euros:

Concepto	Miles de euros			
	31/12/2018		31/12/2017	
	No corriente	Corriente	No corriente	Corriente
Riesgos por obras de inversión instados por contratistas	33.669	-	22.369	-
Riesgos por inversiones en terrenos instados por expropiados	4.838	-	7.153	-
Riesgos por litigios de RRHH	2.677	-	3.611	-
Otros riesgos	8.610	-	13.936	-
	49.794	-	47.069	-

Los importes relativos a litigios instados por empresas constructoras por la ejecución de contratos de obra, se han dotado con cargo a la rúbrica de inmovilizado material del Balance de Situación y tienen su origen, básicamente, en reclamaciones por diferencias en mediciones de obras. Asimismo también se ha registrado con cargo a la rúbrica de Inmovilizado material las reclamaciones cursadas como consecuencia de expropiaciones de terrenos. El resto de los importes reflejados en el cuadro anterior, se reconocieron en el ejercicio correspondiente con cargo a la cuenta de pérdidas y ganancias, de acuerdo con su naturaleza.

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS
Y SOCIEDADES DEPENDIENTES

Memoria de Cuentas Anuales Consolidadas
31 de diciembre de 2018

Adicionalmente, el Grupo a 31 de diciembre de 2018 se encuentra inmersa en una serie de litigios relacionados principalmente con reclamaciones por responsabilidad patrimonial y expropiaciones, cuyo riesgo máximo se estima con la mejor información disponible en 10.304 miles de euros, que se espera concluyan próximamente y para los cuales considera que no es probable una salida de recursos, por lo que ADIF no ha provisionado ningún importe. Al cierre del ejercicio 2017, el riesgo máximo estimado por la Entidad por este mismo concepto ascendía a 18.917 miles de euros..

11.b.2) Otros conceptos

En el epígrafe "Otros conceptos" recogido en el apartado de provisiones para riesgos y gastos del pasivo no corriente se incluye a 31 de diciembre de 2018 y a 31 de diciembre de 2017 una provisión por importe de 25.921 miles de euros y de 30.008 miles de euros respectivamente correspondiente a la mejor estimación del riesgo asumido con determinadas sociedades de integración del ferrocarril como consecuencia de los préstamos concedidos o las cartas de compromiso o comfort letter suscritas en su día por la Entidad Dominante en la medida en que la sociedad participada no sea capaz de generar recursos suficientes para devolver sus préstamos bancarios o las aportaciones de los socios . En la nota 24 se adjunta un detalle del citado importe desglosándolo por cada una de las sociedades afectadas.

La rúbrica "otros conceptos" recogida en provisiones para riesgos y gastos del pasivo corriente de la entidad corresponde a 31 de diciembre de 2018 y 2017, básicamente, a la mejor estimación de la Entidad relativa a las cantidades que deberá asumir ésta por indemnizaciones derivadas de resoluciones de contratos y por intereses de demora en el pago de obras o expropiaciones.

(12) Pasivos financieros

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

	2018 Miles de euros		
	Deudas con entidades de crédito	Derivados y otros	Total
Débitos y partidas a pagar	354.402	323.233	677.365
Total pasivos financieros no corrientes	354.402	323.233	677.365
Débitos y partidas a pagar	49.068	429.722	478.790
Total pasivos financieros corrientes	49.068	429.722	478.790
	2017 Miles de euros		

**ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS
Y SOCIEDADES DEPENDIENTES**

**Memoria de Cuentas Anuales Consolidadas
31 de diciembre de 2018**

	<u>Deudas con entidades de crédito</u>	<u>Derivados y otros</u>	<u>Total</u>
Débitos y partidas a pagar	412.597	75.947	488.544
Total pasivos financieros no corrientes	412.597	75.947	488.544
Débitos y partidas a pagar	44.694	517.845	562.539
Total pasivos financieros corrientes	44.694	517.844	562.538

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

	2018 Miles de euros		
	<u>Deudas con entidades de crédito</u>	<u>Derivados y otros</u>	<u>Total</u>
Deudas a largo plazo	354.402	323.233	677.365
Total pasivos financieros no corrientes	354.402	323.233	677.365
Deudas a corto plazo	49.068	152.452	201.520
Deudas con empresas multigrupo y asociadas	-	7.639	7.639
Acreeedores comerciales y otras cuentas a pagar	-	269.631	269.631
Total pasivos financieros corrientes	49.068	429.722	478.790

	2017 Miles de euros		
	<u>Deudas con entidades de crédito</u>	<u>Derivados y otros</u>	<u>Total</u>
Deudas a largo plazo	412.597	75.947	488.544
Total pasivos financieros no corrientes	412.597	75.947	488.544
Deudas a corto plazo	44.694	229.578	274.272
Deudas con empresas multigrupo y asociadas	-	6.930	6.930
Acreeedores comerciales y otras cuentas a pagar	-	281.336	281.336
Total pasivos financieros corrientes	44.694	517.844	562.538

**ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS
Y SOCIEDADES DEPENDIENTES**

**Memoria de Cuentas Anuales Consolidadas
31 de diciembre de 2018**

Los valores razonables de estos pasivos financieros se aproximan a su valor contable.

12.a) Deudas con Entidades de Crédito

Las deudas financieras con entidades de crédito recogen, fundamentalmente, la deuda contraída por la Entidad Dominante, previa autorización del Estado, con el Banco Europeo de Inversiones y otras entidades financieras entre las que destacan Banco Santander, el Banco Popular y Bankinter para financiar las inversiones en inmovilizado material contempladas en el Plan de Actuación Plurianual (PAP).

Al 31 de diciembre de 2018 y 2017 el detalle de las deudas financieras del Grupo con entidades de crédito, a corto y largo plazo, es como se muestra en los siguientes cuadros:

		2018 Miles de euros		
		Vencimiento		Saldo dispuesto al tipo de cambio al 31/12/18
Interés		A corto plazo	A largo plazo	
Préstamos en euros (BEI)	0% a 2,922%	30.125	245.622	275.747
Intereses devengados pendientes de vencimiento		3.296	-	3.296
Total deudas con entidades de crédito (B.E.I.)		33.421	245.622	279.043
Préstamos en euros (otras entidades)	0,54% a 2,355%	15.154	108.780	123.934
Intereses devengados pendientes de vencimiento		493	-	493
Total deudas con entidades de crédito (otras entidades)		15.647	108.780	124.427
Total deudas con entidades de crédito a 31 de diciembre de 2017		49.068	354.402	403.470

		2017 Miles de euros		
		Vencimiento		Saldo dispuesto al tipo de cambio al 31/12/17
Interés		A corto plazo	A largo plazo	
Préstamos en euros (BEI)	0,002% a 2,922%	23.654	275.747	299.401
Intereses devengados pendientes de vencimiento		3.417	-	3.417
Total deudas con entidades de crédito (B.E.I.)		27.071	275.747	302.818
Préstamos en euros (otras entidades)	0.521% a 2.355%	17.132	136.850	153.982
Intereses devengados pendientes de vencimiento		491	-	491
Total deudas con entidades de crédito (otras entidades)		17.623	136.850	154.473
Total deudas con entidades de crédito a 31 de diciembre de 2017		44.694	412.597	457.291

**ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS
Y SOCIEDADES DEPENDIENTES**

**Memoria de Cuentas Anuales Consolidadas
31 de diciembre de 2018**

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

Ejercicio de Vencimiento	Miles de euros	
	2018	2017
2018	-	40.779
2019	45.279	47.252
2020	58.901	60.883
2021	57.628	59.620
2022	54.484	56.473
Después de 2022	183.389	188.383
	399.681	453.390

El tipo de interés medio con entidades financieras del pasivo del Grupo al 31 de diciembre de 2018 y 2017 es del 1,89% anual y del 1,85% anual, respectivamente.

A la fecha de cierre de los ejercicios 2018 y 2017, el límite de las líneas de crédito que el Grupo tenía concedidas por entidades financieras, ascendía a un importe total de 200.000 miles de euros y 270.000 miles de euros respectivamente. A 31 de diciembre de 2018 y 2017 tales líneas de crédito no estaban dispuestas. El vencimiento de las pólizas de crédito es a corto plazo con renovación tácita anual para ciertas pólizas con un límite establecido de renovaciones.

12.b) Otros pasivos financieros

El detalle de "Otros pasivos financieros" es como sigue:

	Miles de euros			
	2018		2017	
	No corriente	Corriente	No corriente	Corriente
Derivados	747	9	838	6
Deudas transformables en subvenciones	215.121	-	45.949	-
Deudas financieras con Administraciones Públicas	1.801	294	2.028	294
Ayudas FEDER devengadas pendientes de liquidar Inversiones Red de Titularidad Estado	-	-	-	-
Ayudas FEDER a reintegrar (Véase notas 11.b.3. y 19)	-	-	-	-
Financiación de inversiones en la Red de titularidad del Estado en Cataluña (Véase notas 1.e)	15.188	-	15.790	-
Proveedores de inmovilizado	86.923	152.149	8.671	229.278
Depósitos, fianzas y otros	3.453	-	2.671	-
	323.233	152.452	75.947	229.578

**ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS
Y SOCIEDADES DEPENDIENTES**

**Memoria de Cuentas Anuales Consolidadas
31 de diciembre de 2018**

12.b.1) Derivados

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

	2018 miles de euros				
	Activo		Pasivo		Patrimonio Neto
	No Corriente Efecto impositivo	Corriente	No Corriente Pasivo financiero	Corriente	
Cobertura flujos de efectivo de tipo de interés	187	-	(747)	-	(560)
Cobros/pagos swap cobertura de tipos de interés	-	-	-	(9)	-
	<u>187</u>	<u>-</u>	<u>(747)</u>	<u>(9)</u>	<u>(560)</u>
	2017 miles de euros				
	Activo		Pasivo		Patrimonio Neto
	No Corriente Efecto impositivo	Corriente	No Corriente Pasivo financiero	Corriente	
Cobertura flujos de efectivo de tipo de interés	210	-	(838)	-	(629)
Cobros/pagos swap cobertura de tipos de interés	-	-	-	(6)	-
	<u>210</u>	<u>-</u>	<u>(838)</u>	<u>(6)</u>	<u>(629)</u>

Permutas de tipo de interés

El Grupo utiliza permutas financieras sobre tipos de interés para gestionar su exposición a fluctuaciones de tipo de interés sobre un préstamo bancario con un nominal total de 60.797 miles de euros (75.996 miles de euros en 2017). Los pasivos por derivados al 31 de diciembre de 2018 recogen, por un lado, el valor razonable de un contrato de permuta financiera de tipos de interés (IRS) firmado en marzo de 2015 con vencimiento en 2022 siendo el tipo fijo establecido el 1,275% a pagar por la Entidad y un tipo variable del Euribor a 3 meses a pagar por la entidad financiera. El valor razonable de las permutas financieras se basa en los valores de mercado de instrumentos financieros derivados equivalentes en la fecha de los estados financieros. Esta permuta financiera sobre tipos de interés es eficaz como cobertura de flujos de efectivo, por lo que las variaciones en el valor razonable del mismo se reconocen directamente en el Patrimonio Neto al 31 de diciembre.

12.b.2) Deudas transformables en subvenciones

Recoge a 31 de diciembre de 2018 y de 2017 los importes cobrados por ayudas europeas o procedentes de otros organismos para la financiación de la infraestructura ferroviaria en la red de titularidad de ADIF, que se reclasificarán a los epígrafes de patrimonio neto y pasivo por impuesto diferido cuando se hayan cumplido las condiciones establecidas para su concesión.

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS
Y SOCIEDADES DEPENDIENTES

Memoria de Cuentas Anuales Consolidadas
31 de diciembre de 2018

Presenta el siguiente desglose a 31 de diciembre de cada ejercicio, en miles de euros:

	Miles de euros	
	2018	2017
Fondos Europeos		
FEDER	11.478	11.478
Fondos RTE	7.116	8.743
Otros	-	-
Otras subvenciones	196.527	25.728
	215.121	45.949

12.b.3) Financiación de inversiones en la Red convencional en Cataluña

Recoge los importes cobrados del Ministerio de Fomento a 31 de diciembre de 2018 y 2017, en virtud del acuerdo de fecha 24 de febrero de 2009 de la Comisión Bilateral Generalitat de Cataluña-Estado, para financiar inversiones en la Red de titularidad del Estado en Cataluña, y que a 31 de diciembre de cada ejercicio aún no habían sido ejecutadas (Véase nota 1.c)).

12.b.4) Proveedores de inmovilizado

El saldo a 31 de diciembre de 2018 de la cuenta de proveedores de inmovilizado a corto plazo recoge, fundamentalmente, la deuda por obras en activos propios y expropiaciones por importe de 39.222 miles de euros, y el importe de las facturas de proveedores de inmovilizado pendientes de recibir por un total de 112.836 miles de euros. Asimismo se incluye en el epígrafe de proveedores de inmovilizado del pasivo no corriente el valor actual de la deuda con vencimiento a largo plazo derivada de la adquisición a RENFE Operadora de los derechos de uso de espacios en inmuebles de ADIF por valor de 6.809 miles de euros (nota 4.j) y el importe de la contraprestación que deberá abonar ADIF a la sociedad Valladolid Alta Velocidad S.A. por valor de 80.114 miles de euros, en virtud del acta de entrega de obras ferroviarias suscrita en 2018 tal y como se indica en la nota 4.

El saldo a 31 de diciembre de 2017 de la cuenta de proveedores de inmovilizado a corto plazo recoge la deuda por obras en activos propios y expropiaciones por importe de 64.070 miles de euros, y el importe de las facturas de proveedores de inmovilizado pendientes de recibir por un total 165.118 miles de euros. Asimismo se incluye en el epígrafe de proveedores de inmovilizado del pasivo no corriente el valor actual de la deuda con vencimiento a largo plazo derivada de la adquisición a RENFE Operadora de los derechos de uso de espacios en inmuebles de ADIF según acuerdo suscrito en diciembre de 2015 por valor de 8.671.

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS
Y SOCIEDADES DEPENDIENTES

Memoria de Cuentas Anuales Consolidadas
31 de diciembre de 2018

12.c) Deudas con sociedades puestas en equivalencia

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

	Miles de euros			
	2018		2017	
	Deudas con empresas del grupo y asociadas	Proveedores y acreed, empresas del grupo y asociadas	Deudas con empresas del grupo y asociadas	Proveedores y acreed, empresas del grupo y asociadas
Ingeniería y Economía del Transporte, S.A. (INECO)	7.639	7.627	6.930	8.395
Necsa, Nuevos Espacios Comerciales, S.A.		28	-	78
Soluciones Logísticas Integrales, S.A. (SLISA)		-	-	17
AEIE Alta Velocidad España-Portugal		10		
Consortio Español Alta Velocidad Medina La Meca		1.515	-	-
	7.639	9.180	6.930	8.490

Estas cuentas a pagar se han generado como consecuencia de las distintas operaciones comerciales y no comerciales realizadas entre las sociedades del grupo y sus asociadas.

12.d) Acreedores comerciales y otras cuentas a pagar

El detalle del saldo de estas cuentas del pasivo corriente del balance de situación al 31 de diciembre de 2018 y 2017 adjunto, es el siguiente:

	Miles de euros	
	2018	2017
Proveedores y acreedores varios	213.704	227.058
Otros proveedores y acreedores varios	201.243	173.548
Obligaciones de pago con ADIF AV	12.461	53.510
Proveedores y acreedores, empresas puestas en equivalencia (véase nota 12.c)	9.180	8.490
Personal	13.088	12.607
Administraciones Públicas (nota 13)	33.474	32.079
Anticipos de clientes	185	1.102
	269.631	281.336

El epígrafe "Proveedores y Acreedores varios" recoge las deudas por compras o prestaciones de servicios pendientes de pago a 31 de diciembre de los ejercicios 2018 y 2017.

El desglose del importe a pagar a ADIF AV derivado de los convenios por servicios prestados a 31 de diciembre de 2018 y 31 de diciembre de 2017 es el siguiente:

**ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS
Y SOCIEDADES DEPENDIENTES**

**Memoria de Cuentas Anuales Consolidadas
31 de diciembre de 2018**

	Miles de euros	
	2018	2017
Proveedores y acreedores varios deuda con ADIF-AV	12.461	53.510
- Convenios con ADIF-AV por facturas pendientes de pago	1.512	2.395
- Convenios con ADIF-AV por facturas pendientes de tramitar	10.949	51.115
Proveedores de inmovilizado deuda con ADIF-AV	8.885	16.788
- Por facturación tramitada	559	3.449
- Por facturación pendiente de tramitar	8.326	13.339
	21.346	70.298

En aplicación del RD 635/2014, de 25 de julio, por el que se desarrolla la metodología del cálculo del periodo medio de pago, en adelante PMP, a proveedores de las Administraciones Públicas, se muestra la información relativa al ejercicio 2018 y al ejercicio 2017 una vez homogeneizado según los criterios descritos en el párrafo siguiente:

	2018	2017
	Días	(homogenizado) Días
Periodo medio de pago a proveedores	57	56
Ratio de operaciones pagadas	59	59
Ratio de operaciones pendientes de pago	37	34
	Miles de euros	
Total pagos realizados	1.038.520	885.577
Total pagos pendientes	133.012	124.058

Con la entrada en vigor del Real Decreto 1040/2017 se modifica la fecha de inicio del cómputo de los días de pago, de forma que se amplía la definición de los mismos, incorporando los 30 días posteriores a la fecha que conste en el registro administrativo de entrada, registro contable o desde la fecha de aprobación de la certificación que corresponda, que el Real Decreto 635/2014 descontaba del cómputo en su definición. De esta forma, el PMP establecido en ambos textos es homogéneos, en términos RDL 1040/2017, agregando 30 días al PMP obtenido según la metodología establecida con anterioridad a su entrada en vigor."

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

(13) Situación fiscal

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

**ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS
Y SOCIEDADES DEPENDIENTES**

**Memoria de Cuentas Anuales Consolidadas
31 de diciembre de 2018**

	(Datos en miles de euros)			
	2018		2017	
	No corriente	Corriente	No corriente	Corriente
Activos				
Activos por impuesto diferido	228	-	1.297	-
Activos por impuesto corriente	-	64	-	12.510
Otros créditos con las administraciones Públicas (nota 6.b)	373	497.511	1.488	27.530
Derechos de cobro por subvenciones y ayudas concedidas	373	171.084	1.488	21.786
Impuesto sobre el valor añadido y similares	-	18.427	-	5.744
Deudores por aportaciones patrimoniales	-	308.000	-	-
Total activos	601	497.575	2.785	34.296
Pasivos				
Pasivos por impuesto corriente	-	20	-	17
Pasivos por impuesto diferido	3.283.520	-	3.373.440	-
Otras deudas con las administraciones públicas	-	33.454	-	32.062
Impuesto sobre el valor añadido	-	239	-	768
Seguridad Social	-	21.750	-	19.188
Retenciones	-	11.219	-	11.856
Otros conceptos	-	246	-	250
Total pasivos	3.283.520	33.474	3.373.440	32.079

13.a) Administraciones Públicas deudoras

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

	(Datos en miles de euros)			
	2018		2017	
	No corriente	Corriente	No corriente	Corriente
Activos por impuesto diferido	228	-	1.297	-
Activos por impuestos corrientes	-	64	-	12.510
Otros créditos con las Administraciones Públicas	373	497.511	1.488	21.786
Hacienda Pública deudora por IVA a corto plazo	-	18.427	-	5.744
Derechos de cobro por subvenciones y ayudas concedidas	373	171.084	1.488	16.042
FEDER Red Convencional (antes Red de Titularidad del Estado)	-	722	1.443	-
Fondos RTE	373	3.074	45	1.682
Otras subvenciones	-	167.288	-	14.360
Otros conceptos	-	308.000	-	-
Total activos	601	497.575	2.785	34.296

En relación a los derechos de cobro por subvenciones y ayudas concedidas, corrientes y no corrientes, corresponden en su totalidad a los importes devengados y pendientes de cobro a 31 de diciembre de 2018 y a 31 de diciembre de 2017 por

**ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS
Y SOCIEDADES DEPENDIENTES**

**Memoria de Cuentas Anuales Consolidadas
31 de diciembre de 2018**

ayudas concedidas por Fondos Europeos, así como por ayudas concedidas por la Administración General del Estado para financiar las inversiones de la red titularidad de ADIF. Tal y como se explica en la nota 1.c, la Administración General del Estado ha asignado en el ejercicio 2018 a ADIF una aportación de 365.069 miles de euros (224.700 miles de euros para el ejercicio 2017) para financiar las inversiones en la red. A 31 de diciembre de 2018 la Entidad había percibido 204.550 miles de euros quedando pendiente de cobro un total de 160.519 miles de euros. A 31 de diciembre de 2017 la Entidad había percibido de la cifra consignada en los Presupuestos Generales del Estado para 2017 por valor de 204.550 miles de euros.

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

El epígrafe Hacienda Pública deudora por IVA a corto plazo incluye a 31 de diciembre de 2018 y 31 de diciembre de 2017 los siguientes conceptos:

	Miles de euros	
	2018	2017
Liquidaciones de IVA presentadas por el Grupo	16.175	101
IVA soportado pendiente de liquidar	2.292	5.643
IVA repercutido pendiente de liquidar	(40)	-
Total Hacienda Pública deudora por IVA a corto plazo	18.427	5.744

13.b) Administraciones Públicas acreedoras

El epígrafe de las Administraciones Públicas acreedoras corrientes y no corrientes presenta a 31 de diciembre de 2018 y a 31 de diciembre de 2017 el siguiente desglose:

	(Datos en miles de euros)			
	2018		2017	
	No corriente	Corriente	No corriente	Corriente
Pasivos por impuesto diferido	3.283.520		3.373.440	-
Pasivos por impuestos corrientes	-	20	-	17
Otras Deudas con Administraciones Públicas	-	33.454	-	32.062
Impuesto sobre el valor añadido y similares	-	239	-	768
Seguridad Social	-	21.750	-	19.188
Retenciones	-	11.219	-	11.856
Otros conceptos	-	246	-	250
Total pasivos	3.283.520	33.474	3.373.440	32.079

13.c) Impuesto sobre beneficios

Desde el ejercicio 2007 la Entidad Dominante tributa en el régimen de consolidación fiscal con sus sociedades dependientes, de las que posee el 100 % del capital social.

**ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS
Y SOCIEDADES DEPENDIENTES**

**Memoria de Cuentas Anuales Consolidadas
31 de diciembre de 2018**

En los ejercicios 2018 y 2017 el grupo fiscal está integrado por la Entidad Dominante, la sociedad Fidalia, S.A.U. y la sociedad Enajenación de Materiales Ferroviarios, S.A.U. (EMFESA).

A continuación se incluye una conciliación entre el resultado contable consolidado de los ejercicios 2018 y 2017 y la base imponible agregada para cada ejercicio que conforman las declaraciones del Impuesto sobre Sociedades de la Entidad Dominante y del resto de sociedades consolidadas.

	2018 - Miles de euros						Total
	Cuenta de Pérdidas y Ganancias			Ingresos y gastos imputados directamente al Patrimonio Neto			
	Aumentos	Disminuciones	Total	Aumentos	Disminuciones	Total	
Saldo ingresos y gastos del ejercicio			(63.816)			(270.704)	(334.520)
Correcciones por Impuestos sobre Sociedades			1.331			(89.898)	(88.567)
Saldo de ingresos y gastos antes de impuestos sobre Sociedades			<u>(62.485)</u>			<u>(360.602)</u>	<u>(423.087)</u>
Diferencias permanentes	1.974	(1.670)	304	-	-	-	304
Diferencias permanentes de los ajustes de consolidación	1.647	(1.103)	544	2	-	2	546
Diferencias temporarias							
- Con origen en el ejercicio	20.792	-	20.792	918	(247.451)	(246.533)	(225.741)
- Con origen en el ejercicio (de ajustes de consolidación)							
- Con origen en ejercicios anteriores (de ajustes de consolidación)							
- Con origen en ejercicios anteriores	68.762	(66.813)	1.949	607.133	-	607.133	609.082
Total diferencias temporarias							
Suma de las bases imponibles individuales			-			-	-
Otras correcciones.						-	-
Remanente gastos financieros deducibles			-			-	-
Base imponible previa agregada del grupo:			<u>(38.896)</u>			<u>-</u>	<u>(38.896)</u>
Compensación de Bases imponibles negativas							
De sociedades del grupo fiscal							-
De Redalsa							-
Reserva de capitalización							-
Base imponible agregada del Grupo							<u>(38.896)</u>
Del Grupo Fiscal							(39.860)
Redalsa							964

**ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS
Y SOCIEDADES DEPENDIENTES**

**Memoria de Cuentas Anuales Consolidadas
31 de diciembre de 2018**

	2017 - Miles de euros						Total
	Cuenta de Pérdidas y Ganancias			Ingresos y gastos imputados directamente al Patrimonio Neto			
	Aumentos	Disminuciones	Total	Aumentos	Disminuciones	Total	
Saldo ingresos y gastos del ejercicio			31.961			(76.316)	(44.355)
Correcciones por Impuestos sobre Sociedades			33			(25.973)	(25.940)
Saldo de ingresos y gastos antes de Impuestos sobre Sociedades			31.994			(102.289)	(70.295)
Diferencias permanentes	267	(2.345)	(2.078)				(2.078)
Diferencias permanentes de los ajustes de consolidación	2.283	(1.372)	911	2	-	2	913
Diferencias temporarias							
- Con origen en el ejercicio	27.604	-	27.604	(4.681)	(328.582)	(333.263)	(305.659)
- Con origen en el ejercicio (de ajustes de consolidación)							
- Con origen en ejercicios anteriores (de ajustes de consolidación)							
- Con origen en ejercicios anteriores	1.574	(52.906)	(51.332)	435.550		435.550	384.218
Total diferencias temporarias						-	
Suma de las bases imponibles individuales			-				-
Otras correcciones.							-
Remanente gastos financieros deducibles							-
Base imponible previa agregada del grupo:			7.099				7.099
Compensación de Bases imponibles negativas							
De sociedades del grupo fiscal							(1.537)
De Redalsa							(668)
Reserva de capitalización							-
Base imponible agregada del Grupo							4.894
Del Grupo Fiscal							4.612
Redalsa							282

El detalle de los activos y pasivos por impuesto corriente del grupo es como sigue:

	Miles de euros			
	2018		2017	
	Activos por impuesto corriente	Pasivos por impuesto corriente	Activos por impuesto corriente	Pasivos por impuesto corriente
Cuotas líquidas de sociedades con base imponible positiva	-	20	-	17
Retenciones y pagos cuenta	64	-	12.510	-
	<u>64</u>	<u>20</u>	<u>12.510</u>	<u>17</u>

**ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS
Y SOCIEDADES DEPENDIENTES**

**Memoria de Cuentas Anuales Consolidadas
31 de diciembre de 2018**

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

	2018 - Miles de euros			
	Cuentas de Pérdidas y Ganancias		Ingresos y gastos imputados directamente al Patrimonio Neto	
	Aumentos	Disminuciones	Aumentos	Disminuciones
- Por amortizaciones	-	-	-	-
- Por deterioros de valor	6.075	-	-	-
- Por pensiones o retribuciones a l/p al personal	5.127	-	-	-
- Por subvenciones, donaciones y legados	-	-	-	(247.451)
- Por diferencias de imputación temporal, gastos financieros y otros.	9.590	-	918	-
Diferencias temporarias con origen en el ejercicio	20.792	-	918	(247.451)
- Por amortizaciones		(23.619)	-	-
- Por deterioros de valor	1.574	(25.949)	-	-
- Por pensiones o retribuciones a l/p al personal		(5.387)	-	-
- Por subvenciones, donaciones y legados			607.133	-
- Por diferencias de imputación temporal, gastos financieros y otros	67.188	(11.858)	-	-
Diferencias temporarias con origen en ejercicios anteriores	68.762	(66.813)	607.133	-
	2017 - Miles de euros			
	Cuentas de Pérdidas y Ganancias		Ingresos y gastos imputados directamente al Patrimonio Neto	
	Aumentos	Disminuciones	Aumentos	Disminuciones
- Por amortizaciones	2			
- Por deterioros de valor	23.317			
- Por pensiones o retribuciones a l/p al personal	4.285			
- Por subvenciones, donaciones y legados	-		-	(328.582)
- Por diferencias de imputación temporal, gastos financieros y otros.	-	-	-	(4.681)
Diferencias temporarias con origen en el ejercicio	27.604	-	-	(333.263)
- Por amortizaciones		(23.619)	-	-
- Por deterioros de valor	1.574	(2.963)	-	-
- Por pensiones o retribuciones a l/p al personal		(9.542)	-	-
- Por subvenciones, donaciones y legados			435.550	-
- Por diferencias de imputación temporal, gastos financieros y otros		(16.782)	-	-
Diferencias temporarias con origen en ejercicios anteriores	1.574	(52.906)	435.550	-

**ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS
Y SOCIEDADES DEPENDIENTES**

**Memoria de Cuentas Anuales Consolidadas
31 de diciembre de 2018**

El detalle de las diferencias permanentes es como sigue:

	Miles de euros			
	2018 - Cuenta de pérdidas y ganancias		2017 - Cuenta de pérdidas y ganancias	
	Aumentos	Disminuciones	Aumentos	Disminuciones
De ajustes de consolidación				
Eliminación de dividendos internos	1.647		2.283	-
Participación en resultados por puesta en equivalencia y otros conceptos		(1.103)	-	(1.372)
Otros gastos no deducibles	1.312		75	-
Exención por doble imposición de dividendos		(1.670)	-	(2.330)
Resto	662		192	(15)
Diferencias permanentes	3.621	(2.773)	2.550	(3.717)

El desglose del gasto por impuesto de sociedades es como sigue:

	Miles de euros	
	2018	2017
Impuesto corriente	300	24
Impuesto diferido	1.031	(57)
	1.331	(33)

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

Ejercicio	Pendiente de origen Miles de euros	Aplicado en el ejercicio Miles de euro	Entidad de origen importe aplicado	Entidad que aplica	Pendiente Miles de euros
1999	34.092	-	-	-	34.092
2000	67.838	-	-	-	67.838
2001	27.796	-	-	-	27.796
2004	49.741	-	-	-	49.741
2005	136.217	-	-	-	136.217
2006	111.783	-	-	-	111.783
2007	92.910	-	-	-	92.910
2008	40.718	-	-	-	40.718
2011	322.117	-	-	-	322.117
2012	225.524	-	-	-	225.524
2013	11.813	-	-	-	11.813
2016	1.088	-	-	-	1.088
2017	-	-	-	-	-
	1.121.637	-0			1.121.637

Las bases imponibles negativas del período 1999 - 2001 corresponden, de acuerdo con lo dispuesto en la Orden Ministerial FOM/2909/2006, al 50% de las bases imponibles atribuidas a RENFE en dicho período.

**ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS
Y SOCIEDADES DEPENDIENTES**

**Memoria de Cuentas Anuales Consolidadas
31 de diciembre de 2018**

Los gastos financieros netos pendientes de deducción son los siguientes:

Ejercicio	Pendiente de origen Miles de euros	Aplicado en el ejercicio Miles de euro	Entidad de origen importe aplicado	Entidad que aplica	Pendiente Miles de euros
2015	20.141	-	-	-	20.141
2016	11.356	-	-	-	11.356
2017	-	-	-	-	-
2018	9.590	-	-	-	9.590
	41.087	-			41.087

Los gastos de amortización contable no deducibles en los ejercicios 2013 y 2014 por aplicación del artículo 7 de la Ley 16/2012 son los siguientes:

Ejercicio	Entidad de origen	Miles de euros	Plaza para la reversión
2013	ADIF	106.398	2015-2024
2014	ADIF	128.915	2015-2024
2013	Emfesa	50	2015-2024
2014	Emfesa	39	2015-2024
2013	Fidalia	140	2015-2024
2014	Fidalia	127	2015-2024
		235.669	

Estos importes se deducirán de forma lineal por importe de 23.567 miles de euros durante un plazo de 10 años a partir del ejercicio 2015 y hasta el ejercicio 2024 según dispone ese mismo artículo 7.

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

Ejercicio	Pendiente de origen Miles de euros	Aplicado en el ejercicio Miles de euro	Entidad de origen importe aplicado	Entidad que aplica	Pendiente Miles de euros
2016	188	-	-	-	188
2017	1.177	-	-	-	1.177
2017	1.177	-	-	-	1.177
	2.542	-			2.542

**ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS
Y SOCIEDADES DEPENDIENTES**

**Memoria de Cuentas Anuales Consolidadas
31 de diciembre de 2018**

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

Ejercicio	Límite	Pendiente de origen Miles de euros	Aplicado en el ejercicio Miles de euro	Entidad de origen importe aplicado	Entidad que aplica	Pendiente Miles de euros
2002	2020	638	-	-	-	638
2003	2021	692	-	-	-	692
2004	2022	405	-	-	-	405
2005	2023	115	-	-	-	115
2006	2024	194	-	-	-	194
2007	2025	645	-	-	-	645
2008	2026	556	-	-	-	556
2009	2027	631	-	-	-	631
2010	2028	469	-	-	-	469
2011	2029	377	-	-	-	377
2012	2030	445	-	-	-	445
2013	2031	324	-	-	-	324
2014	2032	168	-	-	-	168
2015	2033	330	-	-	-	330
2016	2034	140	-	-	-	140
2017	2035	88	-	-	-	88
2018	2036	125	-	-	-	125
		6.342	-	-	-	6.342

Las deducciones de los ejercicios 2001 a 2004 corresponden a las deducciones del ente público Gestor de Infraestructuras Ferroviarias (GIF) absorbido por ADIF.

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

Miles de euros				
Ejercicio	Plazo	Pendiente de origen	Aplicado en el ejercicio	Pendiente
2017	2027	315	-	315
2018	2028	331	-	331
		646	-	646

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

**ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS
Y SOCIEDADES DEPENDIENTES**

**Memoria de Cuentas Anuales Consolidadas
31 de diciembre de 2018**

El epígrafe de pasivos por impuesto diferido cuyo plazo de realización o reversión es superior a 12 meses corresponde a los impuestos diferidos derivados de subvenciones de capital que a 31 de diciembre de 2018 y 2017 ascendía a 3.283.520 y 3.373.440 miles de euros, respectivamente.

El movimiento registrado durante los ejercicios 2018 y 2017 de los activos por impuesto diferido cuyo periodo de reversión es superior a doce meses, es como se detalla a continuación:

	2018 - Miles de Euros			
	Saldo a 31.12.17	Adiciones	Reversiones	Saldo a 31.12.18
Diferencias temporarias deducibles	1.507		(1.279)	228
	2017 - Miles de Euros			
	Saldo a 31.12.16	Adiciones	Reversiones	Saldo a 31.12.17
Diferencias temporarias deducibles	1.694	-	(187)	1.507

El movimiento registrado durante los ejercicios 2018 y 2017 de los pasivos por impuesto diferido, desglosado por su origen, es como se detalla a continuación:

	2018 Datos en miles de euros				
	Subvenciones Europeas	Subvenciones Entrega obras Estado (RD 4/2013 y otras)	Otras subvenciones de capital	Entrega SEITTSA	Total
Saldos al 1 de enero	33.784	2.895.042	292.614	152.000	3.373.440
Adiciones del ejercicio (nota 10)	2.409	6.579	52.245	630	61.863
Imputación a resultados del ejercicio (Nota 18)	(3.046)	(126.472)	(18.824)	(3.441)	(151.783)
Reclasificaciones					
Saldos al 31 de diciembre	33.147	2.775.149	326.035	149.189	3.283.520
	2017 Datos en miles de euros				
	Subvenciones Europeas	Subvenciones Entrega obras Estado (RD 4/2013 y otras)	Otras subvenciones de capital	Entrega SEITTSA	Total
Saldos al 1 de enero de 2017	34.623	3.000.741	215.153	149.069	3.399.586
Adiciones del ejercicio (nota 10)	1.204	232	75.911	4.798	82.145
Imputación a resultados del ejercicio (Nota 18)	(1.075)	(92.089)	(13.843)	(1.883)	(108.890)
Reclasificaciones	(968)	(13.842)	15.393	16	599
Saldos al 31 de diciembre de 2017	33.784	2.895.042	292.614	152.000	3.373.440

En aplicación de la Ley 27/2014 del Impuesto de Sociedades, publicada en el BOE el 28 de noviembre, la Entidad Dominante procedió a ajustar el patrimonio neto

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS
Y SOCIEDADES DEPENDIENTES

Memoria de Cuentas Anuales Consolidadas
31 de diciembre de 2018

(véase nota 10) y el pasivo por impuesto diferido para adaptarlo a la reducción progresiva del gravamen general que del 30% en el ejercicio 2014, pasa al 28% para el 2015 y al 25% en el 2016.

13.d) Impuesto sobre el valor añadido

La Entidad Dominante optó por la aplicación de la regla de prorata especial para el ejercicio 2006 y siguientes. Las cuotas impositivas soportadas en la adquisición o importación de bienes o servicios utilizados exclusivamente en la realización de operaciones que originan el derecho a la deducción se han deducido íntegramente.

13.e) Ejercicios abiertos a inspección

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

La Dirección del Grupo considera que no surgirían pasivos de importe significativo como consecuencia de futuras inspecciones tributarias.

(14) Importe neto de la cifra de negocios

El detalle del importe neto de la cifra de negocios de la cuenta de pérdidas y ganancias del ejercicio 2018 y 2017, es como sigue:

	Miles de euros	
	2018	2017
Ingresos por liquidación de cánones ferroviarios	659.014	378.997
Canon por utilización de la red ferroviaria de interés general	617.439	340.220
Canon por utilización de estaciones y otras instalaciones ferroviarias	41.575	38.777
Prestaciones de servicios: consultoría, asistencia técnica y otros	8.459	11.611
Regeneración/Reciclaje de material ferroviario	10.150	4.468
Tasa de seguridad del transporte ferroviario de viajeros (nota 1(f))	1.658	6.762
	679.281	401.838

**ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS
Y SOCIEDADES DEPENDIENTES**

**Memoria de Cuentas Anuales Consolidadas
31 de diciembre de 2018**

La distribución de las principales magnitudes de la cuenta de pérdidas y ganancias consolidada para los ejercicios 2018 y 2017 por los segmentos de actividades que desarrolla el Grupo, se muestra en el cuadro adjunto:

	2018 Datos en miles de Euros					
	Segmentos de Actividad					
	Administración Red ADIF	Construcción Red ADIF	Gestión Red y Estaciones ADIF Alta Velocidad	Gestión otros activos de Titularidad de ADIF	Otros	Total
Importe neto de la cifra de negocios	618.922	-	-	41.750	18.609	679.281
Otros ingresos de explotación	31.635	5.460	290.132	225.473	9.660	562.360
Aprovisionamientos	(30.736)	(2.003)	(2.354)	(41.580)	(9.952)	(86.625)
Gastos de personal	(393.324)	(12.555)	(38.198)	(186.867)	(4.486)	(635.430)
Amortizaciones	(331.319)	(265)	(3.936)	(76.966)	(1.603)	(414.089)
Pérdidas, deterioros y variaciones de provisiones	-	-	-	(217)	(45)	(262)
Resultado de explotación	(36.473)	(27.457)	(10.545)	2.716	13.994	(57.765)
	2017 Datos en miles de Euros					
	Segmentos de Actividad					
	Administración Red ADIF	Construcción Red ADIF	Gestión Red y Estaciones ADIF Alta Velocidad	Gestión otros activos de Titularidad de ADIF	Otros	Total
Importe neto de la cifra de negocios	344.400	-	-	41.359	16.079	401.838
Otros ingresos de explotación	385.964	7.032	282.272	230.129	(7.095)	898.302
Aprovisionamientos	(30.407)	(2.883)	(1.711)	(32.993)	(3.956)	(71.950)
Gastos de personal	(388.797)	(12.762)	(44.864)	(184.585)	(4.117)	(635.125)
Amortizaciones	(353.173)	(2.626)	(3.648)	(75.496)	(951)	(435.894)
Pérdidas, deterioros y variaciones de provisiones	-	-	-	(801)	(45)	(846)
Resultado de explotación	50.521	(3.664)	(7.201)	12.894	2.887	55.437

Los segmentos de actividad se han definido siguiendo las directrices del art 45 del Real Decreto 2387/2004, de 30 de diciembre, por el que se aprueba el Reglamento del Sector Ferroviario y en el art 37 Real Decreto 2395/2004, de 30 de diciembre, por el que se aprueba el Estatuto de la entidad pública empresarial Administrador de Infraestructuras Ferroviarias. En ellos se establece que ADIF aplicará un régimen de contabilidad separada de sus actividades según sean de construcción de infraestructuras ferroviarias, administración de éstas o de la prestación de servicios adicionales, complementarios y auxiliares. Dentro de la contabilidad

**ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS
Y SOCIEDADES DEPENDIENTES**

**Memoria de Cuentas Anuales Consolidadas
31 de diciembre de 2018**

relativa a la administración de infraestructuras ferroviarias, se distinguirá entre las infraestructuras ferroviarias de su titularidad y las de titularidad estatal cuya administración le haya sido encomendada.

Otros incluye, fundamentalmente aquellas actividades que el Grupo presta a través de sus sociedades dependientes y los resultados de naturaleza excepcional acaecidos durante el ejercicio. Principalmente son servicios de regeneración y reciclaje de material ferroviario, consultoría en obras e instalaciones y prestación de servicios de asistencia técnica.

14.a) Ingresos por liquidación de cánones ferroviarios

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

	Miles de euros	
	2018	2017
Canon por utilización de infraestructura (nota 1(g))	617.439	340.220
Ley 39/2003 del Sector Ferroviario (hasta 30/06/2017)		
Canon de acceso	-	3.648
Canon por reserva de capacidad	-	24.595
Canon de circulación	-	8.073
Canon por tráfico	-	539
Ley 38/2015 del Sector Ferroviario (desde 01/07/2017)		
Adjudicación capacidad	146.119	71.211
Utilización líneas ferroviarias	425.437	209.888
Utiliz. Inst. transformación y distribución EET	45.902	22.266
Bonificación Canon utiliz. Líneas RFIG	(19)	-
Canon por utilización de estaciones y otras instalaciones (nota 1(g))	41.575	38.777
Ley 39/2003 del Sector Ferroviario (hasta 30/06/2017)		
Canon por utilización de estaciones	-	17.221
Canon por estacionamiento y utilización de andenes	-	1.004
Canon por utilización dominio público ferroviario	(12)	35
Ley 38/2015 del Sector Ferroviario (desde 01/07/2017)		
Utiliz. Estaciones transporte de viajeros	38.948	19.640
Utiliz. Vías con andén	342	278
Utiliz. Vías en otras instalaciones de servicio	2.130	506
Utiliz. Puntos de carga para mercancía	167	93
	659.014	378.997

El incremento en los ingresos por cánones ferroviarios en el ejercicio 2017 tiene su origen, como se indica en la nota 1.g, básicamente en las nuevas tarifas aplicadas en el canon de utilización de las líneas integrantes de la Red Ferroviaria de Interés

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS
Y SOCIEDADES DEPENDIENTES

Memoria de Cuentas Anuales Consolidadas
31 de diciembre de 2018

General a partir del 1 de julio de 2017 a los servicios de viajeros urbanos, suburbanos e interurbanos con recorridos inferiores a 300 kilómetros, así como a aquellos que han sido declarados obligaciones de servicio público. Mediante estas nuevas tarifas, en línea con las previsiones de la Ley 38/2015, del Sector Ferroviario y de la Directiva 2012/34/UE, por la que se establece un espacio ferroviario europeo único, se trasladan al operador ferroviario los costes imputables a la prestación del servicio para este tipo de trenes

De estos ingresos, a 31 de diciembre de 2018 se encuentran pendientes de cobro cánones ferroviarios devengados por la red de titularidad de ADIF por un importe total de 123.747 miles de euros (véase nota 6.b.2.).

A 31 de diciembre de 2017 se encontraban pendientes de cobro cánones ferroviarios devengados por la red de titularidad de ADIF por un importe total de 118.232 miles de euros (véase nota 6.b.2.).

15) Otros ingresos de explotación

El detalle de este epígrafe de la cuenta de pérdidas y ganancias del ejercicio 2018 y 2017 adjunta, es como sigue:

	Miles de euros	
	2018	2017
Alquileres y servicios	65.059	59.642
Suministros de energía	41.756	33.371
Servicios logísticos	28.201	30.901
Servicios Administración Infraestructuras	244.266	241.547
Servicios en estaciones	77.843	90.950
Actuaciones Urbanísticas	25.810	22.552
Subvenciones Explotación	(79)	358.468
Otros ingresos	79.504	60.871
	562.360	898.302

La cifra de alquileres y servicios por importe de 65.059 miles de euros y 59.642 miles de euros en 2018 y 2017 respectivamente, incluye, entre otros conceptos, los ingresos por arrendamiento de inmuebles, locales y otras propiedades por importe de 62.425 miles de euros en el ejercicio 2018 y de 58.446 miles de euros en el 2017, generados por activos registrados básicamente en el epígrafe de "Inversiones Inmobiliarias", entre los que destacan los derivados de contratos de arrendamiento a largo plazo.

Las cantidades percibidas por anticipado correspondientes a dichos contratos a largo plazo y pendientes de imputar a ingresos se muestran en el epígrafe del balance "Periodificaciones a largo plazo", cuyo importe a 31 de diciembre de 2018 ascendía a 139.955 miles de euros y a 141.341 miles de euros a 31 de diciembre de 2017.

**ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS
Y SOCIEDADES DEPENDIENTES**

**Memoria de Cuentas Anuales Consolidadas
31 de diciembre de 2018**

Se incluye en este apartado los ingresos cobrados por anticipado a 31 de diciembre de 2014 y pendientes de imputar a resultados a dicha fecha, derivados de la adjudicación del contrato de "Arrendamiento y explotación de aparcamientos ubicados en diversas estaciones" en fecha 20 de diciembre de 2013 adjudicado a Saba Park 3, S.LU., por un importe de 29.040 miles de euros una vez descontado el importe correspondiente a ADIF AV por los parking de su titularidad. El contrato tiene plazo de vigencia de 10 años y fue formalizado al 31 de enero de 2014.

Adicionalmente, se incluyen en el apartado de periodificaciones a largo plazo los importes cobrados por anticipado y pendientes de imputar a ingresos a 31 de diciembre de 2018 y 2017 de alquileres de hoteles e inmuebles por concesiones Vialias.

Los ingresos por suministros de energía corresponden básicamente a la energía de tracción.

Adicionalmente, desde el ejercicio 2013 y hasta el 30 de junio de 2017, tras la entrega prevista en el Real Decreto 4/2013 de 22 de febrero, por la AGE a ADIF de la Red Ferroviaria de Interés General indicada anteriormente, ADIF percibía una transferencia considerada como subvención de explotación y consignada en los Presupuestos Generales del Estado. El importe correspondiente a 2017 ascendía a 358.459 miles de euros, cobrada íntegramente en el ejercicio 2017, se recogen en el epígrafe de "Otros ingresos de explotación". Desde julio 2017 desaparece esta aportación, esta modificación tiene su origen en el incremento de los ingresos de cánones ferroviarios que supone para la Entidad la aplicación de las nuevas tarifas establecidas en la Ley de Presupuestos Generales del Estado a partir del 1 de julio de 2017.

Asimismo dentro de la cifra de "Otros ingresos de explotación", se incluyen los ingresos devengados por los servicios prestados a ADIF AV en los ejercicios 2018 y 2017 por importe de 378.066 miles de euros y 370.040 miles de euros, respectivamente, como consecuencia de las encomiendas de gestión de servicios indicadas en el apartado 1.b de esta memoria. A continuación se muestra el desglose por conceptos de dichos ingresos:

	Miles de euros	
	2018	2017
Reparación y conservación Infraestructuras	209.833	209.393
Mantenimiento Fibra Óptica e Instalaciones complementarias	5.960	6.018
Gestión Integral Estaciones	46.075	42.996
Seguridad Circulación	1.974	1.974
Servicios Integrales de Comunicación	4.521	4.521
Adjudicación de capacidad gestión de tráfico	26.502	23.947
Gestión Integral de Protección y Seguridad	29.879	28.368
Actuaciones de Inversión para ADIF AV	25.810	22.553
Otros servicios intra-administradores	27.512	30.270
Ingresos Convenios con ADIF AV	378.066	370.040

**ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS
Y SOCIEDADES DEPENDIENTES**

**Memoria de Cuentas Anuales Consolidadas
31 de diciembre de 2018**

En fecha 28 de diciembre de 2015 la Entidad Dominante, tal y como ya se ha mencionado en las notas 4 y 10, suscribió un acuerdo con ADIF AV y RENFE Operadora y diversas sociedades de su Grupo Empresarial para adquirir los derechos de uso sobre espacios en inmuebles titularidad de ADIF que desde la segregación de la Red Nacional de los Ferrocarriles Españoles venían siendo utilizados sin contraprestación por RENFE Operadora. En virtud de dicho acuerdo de adquisición, ADIF ha arrendado a dicha Entidad y sus empresas filiales un total de 21.574,12 m² útiles netos en diversas estaciones e instalaciones de su titularidad de los cuales 11.633,25m² útiles netos han sido alquilados por una renta anual de 1.397.348 euros y por un plazo de 10 años, y el resto, 9.940,87 m² útiles netos por una renta anual de 1.117.429 euros y un plazo de cinco años. En ambos casos los plazos son prorrogables.

16) Gastos de Personal

El detalle de este epígrafe de la cuenta de pérdidas y ganancias del ejercicio 2018 y 2017 adjunta es el siguiente:

	Miles de euros	
	2018	2017
Sueldos, salarios y asimilados	473.634	475.463
Cargas sociales	158.259	159.404
Provisiones	3.537	258
	635.430	635.125

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

	Miles de euros	
	2018	2017
Seguridad Social a cargo de la empresa	147.556	148.805
Retribuciones a largo plazo mediante sistemas de aportación definida	554	373
Otros gastos sociales	10.149	10.226
	158.259	159.404

El número medio de empleados durante los ejercicios 2018 y 2017, distribuido por categorías, es como sigue:

Categoría	Número medio de empleados	
	2018	2017
Personal de alta dirección	11	9
Personal de estructura	1.669	1.643
Mandos Intermedios	2.733	2.603
Personal Operativo	7.665	8.058
	12.078	12.313

**ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS
Y SOCIEDADES DEPENDIENTES**

**Memoria de Cuentas Anuales Consolidadas
31 de diciembre de 2018**

El desglose por sexos y categorías de la plantilla del Grupo a 31 de diciembre de 2018 se muestra en el siguiente cuadro:

Categoría	Número de empleados a 31 de diciembre de 2018		
	Hombres	Mujeres	Total
Personal de alta dirección	7	4	11
Personal de estructura	1.279	390	1.669
Mandos Intermedios	2.303	430	2.733
Personal Operativo	6.777	888	7.665
	<u>10.366</u>	<u>1.712</u>	<u>12.078</u>

El desglose por sexos y categorías de la plantilla del Grupo a 31 de diciembre de 2017 se muestra en el siguiente cuadro:

Categoría	Número de empleados a 31 de diciembre de 2017		
	Hombres	Mujeres	Total
Personal de alta dirección	7	4	11
Personal de estructura	1273	383	1656
Mandos Intermedios	2234	359	2593
Personal Operativo	6.862	843	7.705
	<u>10.376</u>	<u>1.589</u>	<u>11.965</u>

El desglose por sexos y categorías de la plantilla media del Grupo durante el ejercicio 2018, que tiene una minusvalía superior al 33%, se muestra en el siguiente cuadro:

Categoría	Número medio de empleados durante el ejercicio 2018		
	Hombres	Mujeres	Total
Personal de alta dirección	-	-	-
Personal de estructura	21	6	27
Mandos Intermedios	27	7	34
Personal Operativo	102	22	124
	<u>150</u>	<u>35</u>	<u>185</u>

El desglose por sexos y categorías de la plantilla media del Grupo durante el ejercicio 2017, que tiene una minusvalía superior al 33%, se muestra en el siguiente cuadro:

**ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS
Y SOCIEDADES DEPENDIENTES**

**Memoria de Cuentas Anuales Consolidadas
31 de diciembre de 2018**

Categoría	Número medio de empleados durante el ejercicio 2017		
	Hombres	Mujeres	Total
Personal de alta dirección	-	-	-
Personal de estructura	20	5	25
Mandos Intermedios	26	6	32
Personal Operativo	108	23	132
	154	34	189

17) Otros gastos de explotación

El detalle de este epígrafe de la cuenta de pérdidas y ganancias del ejercicio 2018 y 2017 adjunta, es como sigue:

	Miles de euros	
	2018	2017
Reparaciones y conservación de la infraestructura	374.758	348.948
Energía de tracción	-	-
Servicios de atención a viajeros	51.886	57.907
Suministros	20.742	15.051
Servicios de profesionales independientes	1.665	1.095
Alquileres y cánones	13.702	12.317
Gastos ligados al tráfico	793	922
Publicidad y relaciones públicas	1.139	1.714
Gastos de viaje	5.262	4.935
Transportes	410	674
Otras reparaciones y conservación	25.569	25.873
Primas de seguros	2.450	2.289
Actuaciones urbanísticas	15.612	11.098
Otros gastos de explotación	23.963	27.478
Servicios Externos	537.951	510.301
Tributos	12.791	12.253
Pérdidas, deterioro y variación de prov. operac. comerciales	262	846
	551.004	523.400

La firma por ADIF y ADIF AV en 2013 de las encomiendas de gestión de servicios indicados en el apartado 1.b de esta memoria ha significado para el Grupo el registro de los gastos devengados por servicios prestados por ADIF AV por 18.106 miles de euros a 31 de diciembre de 2018 y 13.691 miles de euros a 31 de diciembre de 2017 y formalizados en adendas a los convenios cuyo detalle se muestra en el siguiente cuadro:

**ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS
Y SOCIEDADES DEPENDIENTES**

**Memoria de Cuentas Anuales Consolidadas
31 de diciembre de 2018**

	Miles de euros	
	31/12/2018	31/12/2017
Suministro energía uso distinto de tracción	14.160	9.112
Mantenimiento de la red de fibra óptica ,instalaciones de operadores y regulación de derechos de uso por Adif	1.489	1.504
Gestión integral medioambiental y gestión integral de la supervisión, soporte técnico y servicios de obra	2.276	2.373
Servicios de Asesoramiento	178	702
	18.103	13.691

Los trabajos para la realización de la auditoría de las cuentas anuales de los ejercicios 2018 y 2017 ha sido objeto de contratación por la IGAE. Adicionalmente, Grant Thornton S.L.P. sociedad unipersonal ha realizado servicios de verificación vinculados a las cuentas anuales del ejercicio 2017, así como otros trabajos en los ejercicios 2018 y 2017 por valor de 14 miles de euros y 16 miles de euros respectivamente. Por su parte PKF, Attest, S.L. actual colaborador de la IGAE para la auditoría de cuentas del ejercicio 2018, no ha realizado transacciones con la Entidad a lo largo de 2018.

(18) Imputación de subvenciones de inmovilizado y otros

El detalle de los ingresos por subvenciones de capital generados en los ejercicios 2018 y 2017 es como sigue:

	Miles de euros	
	Total Ingresos	
	2018	2017
Ayudas europeas	12.183	4.298
Subv.entrga activos Estado (Rd 4/2013 y otros)	505.890	368.349
Otras subvenciones	75.295	55.369
Entregas SEITTSA	13.765	7.534
	607.133	435.550

De los importes registrados por este concepto a 31 de diciembre de 2018 y de 2017, 455.350 miles de euros en el ejercicio 2018 y 326.660 miles de euros en el ejercicio 2017, corresponderían a subvenciones de capital reconocidas en el Patrimonio (véase nota 10), así como 151.783 miles de euros y 108.890 miles de euros del efecto impositivo de las referidas subvenciones en los ejercicios 2018 y 2017, respectivamente (véase nota 13).

De la cifra de "imputación de subvenciones", 239.338 miles de euros en el ejercicio 2018 corresponden a los trasvases, a título gratuito, de diferentes tramos de la RFIG entre ADIF y ADIF AV (La Encina - Xativa, Taboadela - Orense, El Reguerón - Cartagena - Escombreras y Astigarraga - Irún) y 47.892 miles de euros en el

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS
Y SOCIEDADES DEPENDIENTES

Memoria de Cuentas Anuales Consolidadas
31 de diciembre de 2018

ejercicio 2017 al trasvase, a título gratuito, del tramo de la RFIG León - La Robla entre Adif y Adif AV.

(19) Gastos financieros

El detalle de estos epígrafes de la cuenta de pérdidas y ganancias de los ejercicios 2018 y 2017 es como sigue:

	Miles de euros	
	2018	2017
Por deudas con terceros	13.858	15.570
Intereses de préstamos a largo plazo	9.186	11.357
Intereses de liquidación en contratos de obra	2.349	2.704
Intereses de demora en expropiaciones	1.787	2.877
Otros gastos financieros	536	(1.368)
Gastos financieros por actualización de provisiones	1.052	1.169
	14.910	16.739

(20) Ingresos financieros

El detalle de este epígrafe de la cuenta de pérdidas y ganancias del ejercicio 2018 y 2017 es como sigue:

	Miles de euros	
	2018	2017
De participaciones en instrumentos de patrimonio	23	47
De terceros	23	47
De valores negociables y otros instrumentos financieros	3.141	4.330
Intereses de inversiones financieras temporales	2.140	597
Intereses de cuentas corrientes	97	175
Intereses cargados a clientes	725	427
Ingresos financieros de créditos (nota (6.b.1))	170	1.611
Otros ingresos financieros	9	1.520
Otros ingresos financieros (nota 6.b.3.1)	-	-
	3.164	4.377

Durante el ejercicio 2016 se llegó a acuerdos con varias instituciones para el aplazamiento de sus deudas con la Entidad Dominante, hechos que se recogen en la partida de "Intereses cargados a clientes", siendo destacables los acuerdos alcanzados con la Autoridad de Transporte Metropolitano de Barcelona por importe de 3.066 miles de euros y con el Ayuntamiento de San Cugat del Vallés por importe de 1.961 miles de euros.

El importe recogido en la cuenta de "Ingresos financieros de créditos" corresponde a los ingresos devengados en los ejercicios 2016 y 2015 como consecuencia de la aplicación del método de valoración del coste amortizado a los créditos comerciales

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS
Y SOCIEDADES DEPENDIENTES

Memoria de Cuentas Anuales Consolidadas
31 de diciembre de 2018

y no comerciales (véase nota 3(g)).

(21) Información Medioambiental

Al 31 de diciembre de 2018 y 2017 se encuentran incorporados al inmovilizado del Grupo diversos activos por valor de 63.484 miles de euros y 64.080 miles de euros, respectivamente, dedicados a la minimización del impacto medioambiental y su protección y mejora del medio ambiente, según detalle cuadro adjunto:

	2018 - Miles de euros		
	Coste	Amortización Acumulada	Valor Neto
Integración Ambiental	66.343	(3.666)	62.677
Instalaciones recogida de residuos	1.705	(1.416)	289
Instalaciones energía renovable	924	(486)	438
Dispositivos de protección acústica	105	(25)	80
	69.077	(5.593)	63.484
	2017 - Miles de euros		
	Coste	Amortización Acumulada	Valor Neto
Integración Ambiental	66.091	(2.933)	63.158
Instalaciones recogida de residuos	1.690	(1.325)	365
Instalaciones energía renovable	924	(450)	474
Dispositivos de protección acústica	105	(22)	83
	68.810	(4.730)	64.080

Las incorporaciones en 2018 y 2017 ascienden a 267 y 4.010 miles de euros, respectivamente, relativas a integración ambiental.

(22) Información sobre los miembros del Consejo de Administración y de la Alta Dirección de la Entidad Dominante

A 31 de diciembre de 2018, el Consejo de Administración estaba formado por doce miembros, su Presidenta, la Secretaria del Consejo y diez vocales, de los cuales cinco eran mujeres y siete hombres. En el ejercicio 2018, los importes por asistencia a las reuniones de dicho órgano devengados por los Consejeros ascienden a 135 miles de euros. No existen saldos con los miembros del Consejo de Administración

A 31 de diciembre de 2017, el Consejo de Administración estaba formado por doce miembros, su Presidente, la Secretaria del Consejo y diez vocales, de los cuales cinco eran mujeres y siete hombres. En el ejercicio 2017, los importes por asistencia a las reuniones de dicho órgano devengados por los Consejeros ascienden a 106 miles de euros. No existen saldos con los miembros del Consejo de Administración.

Desde la entrada en vigor de la Ley 5/2006 de 10 de abril, de regularización de los conflictos de intereses de los miembros del Gobierno y de los Altos Cargos de la AGE,

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS
Y SOCIEDADES DEPENDIENTES

Memoria de Cuentas Anuales Consolidadas
31 de diciembre de 2018

la Entidad ha procedido a ingresar en el Tesoro las remuneraciones correspondientes a aquellos vocales del Consejo que compatibilizan esta función con la de Altos Cargos de la AGE.

Asimismo, la Entidad no mantiene en 2018 ni en 2017 ningún compromiso por seguros de vida, planes de pensiones y similares con los miembros del Consejo de Administración en su calidad de Consejeros de ADIF, ni les ha concedido anticipos o créditos ni asumido obligaciones por su cuenta a título de garantía.

Adicionalmente, las retribuciones salariales devengadas en el ejercicio 2018 por la alta dirección de la Entidad ascienden a un total de 1.290 miles de euros. ADIF incluye a su personal de alta dirección en la póliza de seguros de vida y no mantiene compromisos en materia de planes de pensiones y similares con este colectivo.

Las retribuciones salariales devengadas en el ejercicio 2017 por la alta dirección de la Entidad ascendieron a un total de 1.267 miles de euros. ADIF incluyó en 2017 a su personal de alta dirección en la póliza de seguros de vida y no mantiene compromisos en materia de planes de pensiones y similares con este colectivo.

23) Gestión de riesgos financieros

El Grupo está expuesto a diversos riesgos de mercado financiero, como consecuencia tanto de su actividad como de la deuda tomada para financiar la construcción de las nuevas líneas de alta velocidad. Los riesgos más significativos, que afectan, principalmente, a la Entidad Dominante son los siguientes:

23.a) Riesgo de crédito

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

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

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

23.b) Riesgo de tipos de interés

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

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS
Y SOCIEDADES DEPENDIENTES

Memoria de Cuentas Anuales Consolidadas
31 de diciembre de 2018

La deuda viva del Grupo, a 31 de diciembre de 2018, se contrató con diversos regímenes de tipo de interés. El 91,43% está a tipo fijo hasta su vencimiento.

Adicionalmente, el desglose y cuantificación de las garantías financieras otorgadas a sociedades asociadas se detalla en la nota 24 siguiente.

23.c) Riesgo de liquidez

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

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

La Dirección del Grupo realiza un seguimiento de las previsiones de liquidez en función de los flujos de efectivo esperados.

Al 31 de diciembre de 2018, el resultado de la Entidad Dominante es negativo en 74.189 miles de euros (positivo en 30.974 miles de euros en 2017) y su fondo de maniobra ha sido positivo en 862.640 miles de euros en el ejercicio 2018 (positivo en 327.127 miles de euros al 31 de diciembre 2017). Adicionalmente, tal y como se informa en la nota 12.a, la Entidad Dominante dispone de líneas de crédito no dispuestas, a 31 de diciembre de 2018, por importe total de 200.000 miles de euros.

La tesorería del Grupo se dirige de manera centralizada con la finalidad de conseguir la máxima optimización de los recursos.

(24) Compromisos y contingencias

Los avales concedidos a terceros por el Grupo a 31 de diciembre de 2018 ascienden a 13.666 miles de euros, de los cuales 2.866 miles de euros se encuentran depositados en la Caja General de Depósitos. Los avales concedidos a terceros por la Entidad a 31 de diciembre de 2017 ascendían a 14.227 miles de euros de los cuales 3.160 miles de euros se encontraban depositados en la Caja General de Depósitos. La Dirección de la Entidad Dominante no espera que surjan pasivos exigibles de cuantía significativa, como consecuencia de las referidas garantías.

Asimismo, la Entidad Dominante ha asumido *comfort letters* (cartas de compromiso) que conceden garantías en relación con operaciones de financiación suscritas por diversas sociedades participadas, cuyo objeto social es la integración del ferrocarril en las ciudades. En función del volumen económico y complejidad técnica de las obras que deberían afrontar en los próximos ejercicios, así como considerando la dificultad existente para determinar el valor futuro de los suelos, que han recibido o recibirán a cambio de las citadas obras, en el actual contexto del mercado inmobiliario, estas sociedades podrían ver condicionada su capacidad para recuperar la totalidad de los costes en que finalmente incurran. En este sentido, la Dirección de ADIF, conjuntamente con los diferentes accionistas de cada una de las sociedades está trabajando, en función del avance real de las obras, en la racionalización de las actuaciones de inversión que han de acometer aquéllas con

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS
Y SOCIEDADES DEPENDIENTES

Memoria de Cuentas Anuales Consolidadas
31 de diciembre de 2018

la finalidad de que sean sostenibles desde un punto vista económico financiero, considerando la situación del mercado inmobiliario.

Durante el ejercicio 2017, la Entidad Dominante canceló el riesgo existente a 31 de diciembre de 2016 derivado de la suscripción de *comfort letters* con las sociedades Zaragoza Alta Velocidad 2002, S.A., Valladolid Alta Velocidad 2003, S.A. y Alta Velocidad Alicante Nodo Transporte, S.A. Para ello ADIF ha desembolsado antes del 31 de diciembre de 2017 las cantidades necesarias para dejar sin efecto las *comfort letters* suscritas en su día. De esta forma las sociedades citadas han podido cancelar parcial o totalmente los préstamos con las entidades bancarias, convirtiéndose ADIF en acreedor de las citadas sociedades al haber afrontado los pagos en nombre y por cuenta de las mismas. El riesgo asumido por la Entidad Dominante a 31 de diciembre de 2018 y a 31 de diciembre de 2017 derivado de la suscripción de cartas de compromiso o *comfort letters* asciende 25.877 miles de euros y a 53.067 miles de euros respectivamente, de acuerdo con los saldos dispuestos por las citadas sociedades a dichas fechas y con la participación de ADIF en su capital.

A continuación se presenta un detalle por sociedades de las referidas garantías concedidas existentes al 31 de diciembre de cada ejercicio, así como de las provisiones por riesgos y gastos contabilizadas por la Entidad (véase notas 2.c, 3n y 6.a):

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS
Y SOCIEDADES DEPENDIENTES

Memoria de Cuentas Anuales Consolidadas
31 de diciembre de 2018

Cifras en miles de euros

Sociedades	Riesgo asumido por ADIF					
	Porcentaje de participación %		Importe riesgo a	Importe riesgo a	Provisiones	Provisiones
	2018	2017	31/12/2018	31/12/2017	a 31/12/2018	a 31/12/2017
Zaragoza Alta Velocidad 2002, S.A.	7,50	7,50	-	-	8.119	7.813
Valencia Parque Central Alta Velocidad 2003, S.A.	7,50	7,50	6.000	8.000	-	-
Logroño Integración del Ferrocarril 2002, S.A.	7,50	7,50	6.000	8.400	-	-
Gijón Integración del Ferrocarril, S.A. Gijón al Norte	7,50	7,50	-	738	14.565	15.717
Barcelona-Sagrera Alta Velocitat, S.A.	7,50	7,50	7.239	11.160	1.341	3.702
Cartagena Alta Velocidad, S.A.	10,00	10,00	-	-	270	270
Murcia Alta Velocidad, S.A.	10,00	10,00	-	-	850	850
Palencia Alta Velocidad, S.A.	10,00	10,00	-	-	-	-
Alta Velocidad Alicante Nodo Transporte, S.A.	7,50	7,50	-	-	-	-
Valladolid Alta Velocidad 2003, S.A.	7,50	7,50	-	-	-	-
Subtotal Sociedades Integración FFCC			19.239	28.298	25.145	28.352
Bilbao Ría 2000, S.A.	15,01	15,01	5.915	8.676	776	1.656
Comfersa, S.A.	51,00	51,00	-	-	-	-
Fidalia, S.A.U.	100,00	100,00	-	15.000	-	-
Nuevos Espacios Comerciales, S.A. (NECSA)	40,00	40,00	-	-	-	-
Mosaico Desarrollos Inmobiliarios, S.A.	40,00	40,00	723	1.093	-	-
Subtotal Otras sociedades		7,50	6.638	24.769	776	1.656
TOTAL			25.877	53.067	25.921	30.008

ANEXOS

**ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS Y SOCIEDADES DEPENDIENTES**

**Información de empresas del grupo, multigrupo y asociadas
31 de diciembre de 2018
(Expresado en miles de euros)**

Nombre	Actividad	Auditor	Entidad / Sociedad del grupo titular	Porcentaje de Participación	Porcentaje de Participación efectiva de la Entidad	Miles de euros Coste de la participación	Razón que determina su configuración
Fidalia, S.A.U.	Gestión inmobiliaria	BDO Auditores	ADIF	100%	100%	20.531	Control efectivo
Enajenación de Materiales Ferroviarios, S.A. (EMFESA)	Enajenación y manipulación de materiales innecesarios	Grant Thornton	ADIF	100%	100%	874	Control efectivo
REDALSA, S.A.	Soldadura y regeneración de carril	Deloitte	ADIF	52%	52%	188	Control efectivo
Total participaciones en empresas de grupo						21.593	
ADIF-SNCF (Línea Figueras Perpignan S.A.)	Explotación de la circulación y el mantenimiento de la línea de alta velocidad de doble vía entre Figueras y Perpignan	Grant Thornton	ADIF	50%	50%	30	Control conjunto
Alta Velocidad ESPAÑA-PORTUGAL, AEIE	Estudios técnicos, económicos y financieros de los Corredores Oporto-Vigo y Madrid-Lisboa-Oporto	-	ADIF	50%	50%	1.906	Control conjunto
Total participaciones multigrupo						1.936	
Soluciones Logísticas Integrales, S.A. (SLISA)	Almacenamiento, depósito y distribución de mercancías	Deloitte	ADIF	40,34%	40,34%	24	Influencia Significativa
Necsa Nuevos Espacios Comerciales, S.A.	Gestión inmobiliaria	Pricewaterhouse Coopers	ADIF	40%	40%	5.200	Influencia Significativa
Terralbina Inmobiliaria, S.A.	Gestión inmobiliaria	Arnaudit	ADIF	40%	40%	280	Influencia Significativa
Centro Estación Miranda, S.A.	Gestión Inmobiliaria	IMAFI Auditores	ADIF	40%	40%	1.200	Influencia Significativa
Mosaico Desarrollos Inmobiliarios, S.A.	Gestión Inmobiliaria	Deloitte	ADIF	40%	40%	6.344	Influencia Significativa
Ingeniería y Economía del Transporte, S.A. (INECO)	Redacción de Proyectos de Ingeniería civil e industrial de índole ferroviaria. Asesoramiento en función de consulting	Grant Thornton	ADIF	20,69%	20,69%	7.977	Influencia Significativa
Consorcio AE La Meca-Medina	-	-	ADIF	21,50%	21,50%	13	Influencia Significativa
Canfranc 2000	-	-	ADIF	20%	20%	60	Influencia Significativa
Samahi	-	-	ADIF	26%	26%	250	
Total participaciones en empresas asociadas						21.348	
TOTAL						44.877	

Este anexo forma parte integrante de la nota 3 de la Memoria de Cuentas Anuales Consolidadas del ejercicio 2018 junto con la cual debe ser leído

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS Y SOCIEDADES DEPENDIENTES

Información de empresas del grupo, multigrupo y asociadas
31 de diciembre de 2018
(Expresado en miles de euros)

Nombre	Actividad	Auditor	Entidad / Sociedad del grupo titular	Porcentaje de Participación	Porcentaje de Participación efectiva de la Entidad	Miles de euros Coste de la participación	Razón que determina su configuración
Fidalia, S.A.U.	Gestión inmobiliaria	BDO Auditores	ADIF	100%	100%	20.531	Control efectivo
Enajenación de Materiales Ferroviarios, S.A. (EMFESA)	Enajenación y manipulación de materiales innecesarios	Grant Thornton	ADIF	100%	100%	874	Control efectivo
REDALSA, S.A.	Soldadura y regeneración de carril	Deloitte	ADIF	52%	52%	188	Control efectivo
Total participaciones en empresas de grupo						21.593	
ADIF-SNCF (Línea Figueras Perpignan S.A.)	Explotación de la circulación y el mantenimiento de la línea de alta velocidad de doble vía entre Figueras y Perpignan	Grant Thornton	ADIF	50%	50%	30	Control conjunto
Alta Velocidad ESPAÑA-PORTUGAL, AEIE	Estudios técnicos, económicos y financieros de los Corredores Oporto-Vigo y Madrid-Lisboa-Oporto		ADIF	50%	50%	1.906	Control conjunto
Total participaciones multigrupo						1.936	
Soluciones Logísticas Integrales, S.A. (SLISA)	Almacenamiento, depósito y distribución de mercancías	Deloitte	ADIF	40,34%	40,34%	358	Influencia Significativa
Necsa Nuevos Espacios Comerciales, S.A.	Gestión inmobiliaria	Pricewaterhouse Coopers	ADIF	40%	40%	14.530	Influencia Significativa
Alianza Inmobiliaria Renfosuna, S.A.	Gestión inmobiliaria	Deloitte	ADIF	40%	40%	120	Influencia Significativa
Terralbina Inmobiliaria, S.A.	Gestión inmobiliaria	Arnaudit	ADIF	40%	40%	841	Influencia Significativa
Centro Estación Miranda, S.A.	Gestión Inmobiliaria	IMAFI Auditores	ADIF	40%	40%	1.200	Influencia Significativa
Mosaico Desarrollos Inmobiliarios, S.A.	Gestión Inmobiliaria	Deloitte	ADIF	40%	40%	6.720	Influencia Significativa
Ingeniería y Economía del Transporte, S.A. (INECO)	Redacción de Proyectos de Ingeniería civil e industrial de índole ferroviaria. Asesoramiento en función de consulting	Grant Thornton	ADIF	20,69%	20,69%	7.977	Influencia Significativa
Consorcio AE La Meca-Medina	-	-	ADIF	21,50%	21,50%	13	Influencia Significativa
Canfranc 2000	-	-	ADIF	20%	20%	60	Influencia Significativa
Samahi	-	-	ADIF	26%	26%	250	
Total participaciones en empresas asociadas						32.070	
TOTAL						55.598	

Este anexo forma parte integrante de la nota 3 de la Memoria de Cuentas Anuales Consolidadas del ejercicio 2018 junto con la cual debe ser leído

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS Y SOCIEDADES DEPENDIENTES

Inmovilizado Material, Intangible e Inversiones Inmobiliarias del ejercicio terminado en
31 de diciembre de 2018
(Expresado en miles de euros)

	Saldos al 31.12.2017	Altas	Trasposos	Bajas	Reclasificaciones (*)	Saldos al 31.12.2018
Edificios y Otras Construcciones	2.062.667	1.849	63.020	(13.562)	(401)	2.113.573
Terrenos y Bienes Naturales	703.328	48.053	-	(16.076)	(11.019)	724.286
	2.765.995	49.902	63.020	(29.638)	(11.420)	2.837.859
Amortización acumulada Edificios y otras construcciones	(763.040)	(53.619)	-	10.372	(668)	(806.955)
Deterioro de valor edificios y terrenos	(3.088)	-	-	1.639	-	(1.449)
Total Valor Neto Edificios y construcciones	1.999.867	(3.717)	63.020	(17.627)	(12.088)	2.029.455
Instalaciones de la vía	19.185.866	55	185.759	(390.702)	111	18.981.089
Amortización acumulada Instalaciones de la vía	(6.808.882)	(331.473)	-	149.656	64	(6.990.635)
Deterioro de valor instalaciones de vía	(11.780)	844	-	7.538	-	(3.398)
Total Valor Neto Instalaciones de la vía	12.365.204	(330.574)	185.759	(233.508)	175	11.987.056
Otras instalaciones técnicas y maquinaria	12.714	4.310	612	-	-	17.636
Amortización acum. Inst. técnicas y maq.	(10.407)	(1.055)	(9)	-	-	(11.471)
Deterioro de valor Otras inst. téc. y maq.	-	-	-	-	-	-
Total Valor Neto Otras inst. téc. y maq.	2.307	3.255	603	-	-	6.165
Elementos de transporte	309.647	-	3.285	(7.271)	5.595	311.256
Amortización acumulada Elementos de transporte	(267.449)	(11.950)	-	7.252	(5.595)	(277.742)
Total Valor Neto elementos de transporte	42.198	(11.950)	3.285	(19)	-	33.514
Otro inmovilizado material	199.410	7	1.728	(1.054)	(5.631)	194.460
Amortización acumulada Otro Inmovilizado Material	(187.739)	(3.842)	-	1.044	6.199	(184.338)
Total Valor Neto Otro Inmovilizado Material	11.671	(3.835)	1.728	(10)	568	10.122
Total Valor Neto Instalaciones técnicas elementos de transporte y otro inmovilizado material	12.421.380	(343.104)	191.375	(233.537)	743	12.036.857
Obra en curso	794.621	319.879	(254.395)	(17.393)	-	842.712
Deterioro de valor de obra en curso	(47.728)	(1.205)	-	-	-	(48.933)
Total Inmovilizado Material Neto	15.168.140	(28.147)	-	(268.557)	(11.345)	14.860.091
Inversiones Inmobiliarias	211.043	-	4.420	(408)	474	215.529
Amortización inversiones Inmobiliarias	(66.897)	(3.157)	-	288	(1.521)	(71.287)
Deterioro de valor de inversiones inmobiliarias	(12.151)	-	-	-	313	(11.838)
Inversiones Inmobiliarias en curso	4.946	4.469	(4.420)	-	-	4.995
Total Inversiones Inmobiliarias Netas	136.941	1.312	-	(120)	(734)	137.399

Este anexo forma parte integrante de la nota 4 de la Memoria de Cuentas Anuales Consolidadas del ejercicio 2018 junto con la cual debe ser leído

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS Y SOCIEDADES DEPENDIENTES

Inmovilizado Material, Intangible e Inversiones Inmobiliarias del ejercicio terminado en
31 de diciembre de 2017
(Expresado en miles de euros)

	Saldos al 31.12.2016	Altas	Trasposos	Bajas	Reclasificaciones (*)	Saldos al 31.12.2017
Edificios y Otras Construcciones	2.063.403	-	19.260	(13.607)	(6.389)	2.062.667
Terrenos y Bienes Naturales	699.420	19.140	48	(14.542)	(738)	703.328
	2.762.823	19.140	19.308	(28.149)	(7.127)	2.765.995
Amortización acumulada Edificios y otras construcciones	(724.646)	(51.387)	-	10.665	2.328	(763.040)
Deterioro de valor edificios y terrenos	(3.088)	-	-	-	-	(3.088)
Total Valor Neto Edificios y construcciones	2.035.089	(32.247)	19.308	(17.484)	(4.799)	1.999.867
Instalaciones de la vía	18.985.129	-	326.679	(132.342)	6.400	19.185.866
Amortización acumulada Instalaciones de la vía	(6.527.634)	(351.597)	-	72.429	(2.080)	(6.808.882)
Deterioro de valor instalaciones de vía	(11.786)	-	-	6	-	(11.780)
Total Valor Neto Instalaciones de la vía	12.445.709	(351.597)	326.679	(59.907)	4.320	12.365.204
Otras instalaciones técnicas y maquinaria	12.468	246	-	-	-	12.714
Amortización acum. Inst. técnicas y maq.	(9.929)	(479)	-	-	-	(10.408)
Deterioro de valor Otras inst. téc. y maq.	-	-	-	-	-	-
Total Valor Neto Otras inst. téc. y maq.	2.539	(233)	-	-	-	2.306
Elementos de transporte	305.236	-	3.995	(15)	431	309.647
Amortización acumulada Elementos de transporte	(256.164)	(11.300)	-	15	-	(267.449)
Total Valor Neto elementos de transporte	49.072	(11.300)	3.995	-	431	42.198
Otro inmovilizado material	201.702	-	2.883	(4.821)	(354)	199.410
Amortización acumulada Otro Inmovilizado Material	(188.185)	(4.271)	-	4.718	-	(187.738)
Total Valor Neto Otro Inmovilizado Material	13.517	(4.271)	2.883	(103)	(354)	11.672
Total Valor Neto Instalaciones técnicas elementos de transporte y otro inmovilizado material	12.510.837	(367.401)	333.557	(60.010)	4.397	12.421.380
Obra en curso	758.552	391.457	(352.865)	-	(2.523)	794.621
Deterioro de valor de obra en curso	(47.675)	(53)	-	-	-	(47.728)
Total Inmovilizado Material Neto	15.256.803	(8.244)	-	(77.494)	(2.925)	15.168.140
Inversiones Inmobiliarias	200.969	1.417	3.584	(1.278)	6.351	211.043
Amortización inversiones Inmobiliarias	(61.145)	(2.953)	-	796	(3.595)	(66.897)
Deterioro de valor de inversiones inmobiliarias	(10.904)	-	-	-	(1.247)	(12.151)
Inversiones Inmobiliarias en curso	3.924	1.346	(3.354)	-	3.260	4.946
Total Inversiones Inmobiliarias Netas	132.844	(190)	-	(482)	4.769	136.941

Este anexo forma parte integrante de la nota 4 de la Memoria de Cuentas Anuales Consolidadas del ejercicio 2018 junto con la cual debe ser leído

ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS

ADIF Y SOCIEDADES DEPENDIENTES

INFORME DE GESTIÓN CONSOLIDADO

EJERCICIO 2018

(incluye la información no financiera)

INDICE

1. INFORMACIÓN NO FINANCIERA (aspectos a incluir según la ley 11/2018 de 28 de diciembre)	3
1.1. INFORMACION GENERAL DE LA ENTIDAD DOMINANTE DEL GRUPO EMPRESARIAL..	4
1.2. MODELO DE NEGOCIO, OBJETIVOS Y ESTRATEGIAS DE LA ENTIDAD DOMINANTE DEL GRUPO EMPRESARIAL	5
1.2.1. Entorno Empresarial y Análisis de Materialidad	8
1.2.2. Mercados en los que Operamos	13
1.2.3. Estrategias y Objetivos.....	14
1.2.4. Políticas Aplicadas e Indicadores Clave	18
1.2.5. Retos a Futuro	21
1.3. GOBIERNO Y ESTRUCTURA ORGANIZATIVA DE LA ENTIDAD DOMINANTE DEL GRUPO EMPRESARIAL.....	24
1.3.1. Estructura de Gobierno.....	26
1.3.2. Consejo de Administración	27
1.3.3. Otros Órganos de Gestión Interna.....	29
1.3.4. Ética y Transparencia	32
1.4. SOCIEDADES DEPENDIENTES	33
1.4.1. Entidades del Grupo	34
1.4.2. Entidades del Multigrupo.....	34
1.4.3. Empresas Asociadas.....	35
1.5. EVALUACIÓN Y GESTIÓN DE RIESGOS DE LA ENTIDAD DOMINANTE DEL GRUPO EMPRESARIAL.....	36
1.5.1. Descripción de Riesgos y Procedimientos de Diligencia Debida Aplicados.....	36
1.5.2. Riesgos financieros y Sistemas de Control	37
1.5.3. Sistema de Control Interno de la Información Financiera.....	38
1.6. INFORMACIÓN SOBRE CUESTIONES MEDIOAMBIENTALES.....	40
1.6.1. Efectos Actuales y Previsibles de las Actividades del Negocio	40
1.6.2. Contaminación: Medidas de Prevención	44
1.6.3. Gestión de Residuos: Medidas, Prevención y Economía Circular	46
1.6.4. Uso Sostenible de Recursos: Consumos de Energía y Combustible	47
1.6.5. Cambio Climático: Medidas Adoptadas y Medios Implementados	51
1.6.6. Protección de la biodiversidad: Medidas Adoptadas para Preservar Áreas Protegidas	57
1.7. INFORMACIÓN SOBRE CUESTIONES SOCIALES Y RELATIVAS AL PERSONAL DE LA ENTIDAD DOMINANTE DEL GRUPO EMPRESARIAL	61
1.7.1. Hitos en la Gestión de Personas y Cuestiones Sociales	61



1.7.2. Distribución de Empleados: Cuadros de Información y Análisis.....	64
1.7.3. Organización del Diálogo Social, y Salud y Seguridad en el Trabajo	67
1.8. OTRA INFORMACIÓN RELEVANTE DE LA ENTIDAD DOMINANTE DEL GRUPO EMPRESARIAL.....	70
1.8.1. Medidas Adoptadas para Prevenir la Corrupción y el Soborno.....	70
1.8.2. Compromisos Sociales en Materia de Sostenibilidad, Subcontratación de Proveedores y Consumidores.....	73
2.ACTUACIONES REALIZADAS EN LAS ÁREAS DE NEGOCIO DE LA ENTIDAD DOMINANTE DEL GRUPO EMPRESARIAL.....	75
2.1. ESTACIONES DE VIAJEROS	75
2.2. SERVICIOS LOGÍSTICOS	77
2.3. PATRIMONIO Y URBANISMO.....	79
2.4. CONSERVACIÓN Y MANTENIMIENTO	80
2.4.1. En el ámbito de la Red	80
2.5. CIRCULACIÓN Y GESTIÓN DE CAPACIDAD	86
2.5.1. Gestión de la Circulación	86
2.5.2. Parámetros Principales del sistema de Incentivos.....	87
2.6. SEGURIDAD, PROCESOS Y SISTEMAS CORPORATIVOS	88
2.6.1. Protección y Seguridad	89
2.6.2. Telecomunicaciones.....	89
2.6.3. Seguridad en la Circulación	90
2.7. SOCIEDADES FILIALES Y PARTICIPADAS.....	91
2.8. SOCIEDADES Y OPERACIONES DE INTEGRACIÓN	92
2.9. LÍNEA ALTA VELOCIDAD MECA⇔MEDINA: PROYECTO HARAMAIN.....	95
2.10. COMBUSTIBLE.....	96
3.INFORMACIÓN FINANCIERA CONSOLIDADA DEL GRUPO EMPRESARIAL.....	97
3.1. ANÁLISIS DE LA ACTIVIDAD Y DEL RESULTADO	97
3.2. INDICADORES ECONÓMICOS DE LA ACTIVIDAD	100
3.3. CÁNONES FERROVIARIOS DE LA ENTIDAD DOMINANTE DEL GRUPO EMPRESARIAL	102
3.4. LIQUIDEZ Y RECURSOS DE CAPITAL.....	108
3.5. INVERSIONES REALIZADAS DURANTE EL EJERCICIO DE LA ENTIDAD DOMINANTE DEL GRUPO EMPRESARIAL	109
3.6. INFORMACIÓN SOBRE LA CONTRATACIÓN REALIZADA DE LA ENTIDAD DOMINANTE DEL GRUPO EMPRESARIAL	110

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

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

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

En esta línea, el Administrador de Infraestructuras Ferroviarias y sus sociedades dependientes (en adelante, Grupo Empresarial ADIF) ha preparado un estado de información no financiera adaptado a las previsiones establecidas en la citada Ley 11/2018, que constituye la mejor práctica en esta materia.

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

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

1.1. INFORMACION GENERAL DE LA ENTIDAD DOMINANTE DEL GRUPO EMPRESARIAL

ADIF es una Entidad Pública Empresarial dependiente del Ministerio de Fomento, que ejerce un papel principal como dinamizador del sector ferroviario, haciendo del ferrocarril el medio de transporte por excelencia y facilitando el acceso a la infraestructura en condiciones de igualdad. Las infraestructuras ferroviarias facilitan la movilidad, la vertebración y el desarrollo económico.

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

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

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

Tiene como objetivo potenciar el transporte ferroviario español mediante el desarrollo y la gestión de un sistema de infraestructuras seguro, eficiente, sostenible desde el punto de vista medioambiental y con altos estándares de calidad; desde el compromiso de responsabilidad social con los ciudadanos. Una responsabilidad social, que se fundamenta en principios éticos relacionados con la gestión y con el papel de la empresa en la sociedad. Tiene como eje vertebrador la transparencia y el diálogo con los Grupos de Interés; y su finalidad última, es contribuir a la sostenibilidad del desarrollo que propicia nuestra actividad, desde una perspectiva integral.

Su principal objetivo es conseguir la máxima eficiencia y optimizar la operativa de gestión de la infraestructura, concentrando esfuerzos en conseguir un sistema ferroviario económicamente sostenible; siempre bajo la premisa de mantener los altos índices actuales de seguridad y calidad del servicio. Esta estabilidad permitirá:

- Dinamizar el sector favoreciendo la competencia, obteniéndose una mayor y más eficiente oferta de movilidad, con precios más competitivos.
- Crear las circunstancias que permitan a los operadores nacionales desarrollar su gestión en un mercado liberalizado.

- Maximizar el uso de una red de infraestructuras de gran calidad financiadas con fondos públicos.
- Reducir el coste para la Administración de los servicios con obligaciones de Servicio Público.
- Convertir al ferrocarril en un modo de transporte competitivo.

Por ello, todas las acciones que se implementan han de tener como objeto el incremento de ingresos, la reducción de gastos y la eficiencia en la gestión; siempre con el objetivo, ya mencionado, de mantener los altos índices actuales de seguridad y calidad de servicio.

Principal normativa aplicable.

Las principales normas que regulan la actividad de ADIF son las siguientes:

- Ley 40/2015, de 1 de octubre, de régimen jurídico del sector público.
- Ley 39/2015, de 1 de octubre, del procedimiento administrativo común de las administraciones públicas.
- Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del sector ferroviario.
- Real Decreto-ley 15/2013 sobre la reestructuración de ADIF y otras medidas urgentes en el orden económico; mediante este Real Decreto- ley se crea la nueva entidad pública empresarial ADIF - Alta Velocidad.
- Real Decreto-ley 4/2013 de medidas de apoyo al emprendedor y de estímulo del crecimiento y de la creación de empleo: transmisión a ADIF de la titularidad de la red ferroviaria del Estado cuya administración tenía encomendada.
- Real Decreto-ley 22/2012, por el que se adoptan medidas para la racionalización y reestructuración del sector ferroviario: integración en ADIF de parte de la Entidad Pública Empresarial de Ferrocarriles de Vía Estrecha (FEVE).
- Ley 47/2003 General Presupuestaria.
- Real Decreto 2395/2004 por el que se aprueba el Estatuto de la entidad pública empresarial Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (modificado por el Real Decreto 1044/2013).

1.2. MODELO DE NEGOCIO, OBJETIVOS Y ESTRATEGIAS DE LA ENTIDAD DOMINANTE DEL GRUPO EMPRESARIAL

Las principales actividades desarrolladas por ADIF son la construcción, explotación y mantenimiento de las infraestructuras ferroviarias de la red convencional, entre las que se incluye la gestión de las estaciones y centros logísticos.

ADIF, dada su naturaleza y orientación, persigue optimizar su aportación como entidad de servicio público; por lo tanto, el modelo de negocio no está basado en la rentabilidad económica, sino en la sostenibilidad financiera, la eficiencia, y la rentabilidad social, entendiendo esta última como la que resulta del bienestar social generado por el desarrollo económico, la cohesión social y la conservación ambiental.

Es importante destacar la relevancia de la seguridad dentro del modelo de actividad de ADIF. La seguridad es una prioridad en la gestión de todas las áreas operativas y corporativas de la empresa, anteriores, entendiéndola desde un punto de vista integral, es decir, considerando la seguridad en la circulación, la ciberseguridad, la seguridad de las personas y bienes, y la seguridad y salud de los trabajadores.

ADIF desarrolla su actividad en el territorio nacional, administrando la red ferroviaria convencional distribuida por toda la geografía española. En 2018, la longitud de red cuya gestión corresponde a ADIF, según la Declaración de Red del ejercicio 2019, es de 11.992 km.

Construcción

La actividad de construcción de ADIF engloba tanto la construcción de nuevas infraestructuras (vías, túneles, viaductos, etc.), así como la modernización y renovación de los activos de la red ferroviaria de interés general, derivadas de lo encomendado específicamente por el Ministerio de Fomento o de actuaciones puntuales que propone el propio ADIF u otros terceros interesados.

Mantenimiento

El mantenimiento de la infraestructura ferroviaria es el conjunto de operaciones de conservación, reparación, reposición y actualización tecnológica de los diferentes elementos que conforman la red. Su objetivo es el de mantener operativa la red de forma continua para asegurar su correcto funcionamiento y que el tráfico se gestione de una forma segura y con la máxima regularidad. Los procesos de mantenimiento se pueden agrupar en tres principales actividades: mantenimiento preventivo, correctivo y actuaciones de mejora.

Explotación

ADIF es la encargada de la gestión y administración en la explotación de las infraestructuras ferroviarias de interés general de su titularidad y de aquellas cuya gestión sea de su responsabilidad. Entre las principales actuaciones de explotación de ADIF cabe destacar la gestión del tráfico ferroviario, el cálculo de cánones por la utilización de las infraestructuras ferroviarias, estaciones y otras instalaciones ferroviarias y la explotación de las estaciones de viajeros, entre otras. Para llevar el control y mantener todo el sistema ferroviario funcionando a su máxima capacidad y a pleno rendimiento, y evitar, en la medida de lo posible, que las incidencias afecten a la normalidad del tráfico, ADIF cuenta con una red de Centros de Gestión de Tráfico, que se encargan de llevar este control y que coordinan la explotación ferroviaria.

Seguridad Integral del Sistema Ferroviario

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

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

Asistencias Técnicas y Colaboraciones Internacionales

La experiencia de ADIF en la construcción, explotación y mantenimiento de infraestructuras ferroviarias bajo los más altos estándares de calidad y seguridad ha posicionado a la entidad los últimos años como referencia del sector. Por este motivo, ADIF participa en diferentes iniciativas internacionales como el desarrollo de la red ferroviaria transeuropea y el desarrollo de regulación internacional en materia de seguridad e interoperabilidad, entre otras.

Además, ADIF lleva a cabo otras actividades relacionadas con servicios logísticos, la gestión del patrimonio y de las sociedades de integración, filiales y participadas:

Servicios Logísticos

ADIF pone a disposición de las empresas ferroviarias y de los distintos candidatos una amplia red de instalaciones logísticas diseñadas para facilitar el intercambio modal y el transporte de mercancías por ferrocarril. En estas instalaciones gestiona los recursos y espacios disponibles, y garantiza la prestación de los servicios que aporten valor añadido a la cadena de transporte ferroviario y su logística, con criterios de transparencia, objetividad y no discriminación.

ADIF ha consolidado el desarrollo de diferentes modelos de gestión para sus instalaciones como son la gestión directa, la gestión en autoprestación y la gestión a riesgo y ventura. Igualmente tiene suscritos acuerdos de colaboración con distintas Autoridades Portuarias, para la prestación de los servicios de acceso y expedición de trenes a estos puertos, así como las maniobras en su interior en colaboración con el responsable de seguridad en la circulación de cada Autoridad Portuaria.

Patrimonio y Urbanismo

Esta actividad consiste en la gestión y administración del patrimonio inmobiliario de titularidad de ADIF, contribuyendo al desarrollo sostenible del sistema ferroviario y a su integración urbanístico-ferroviaria en las ciudades, en línea con las políticas marcadas por las instituciones competentes.

Sociedades de Integración, Filiales y Participadas

ADIF lleva a cabo el control y seguimiento económico de todas y cada una de sus sociedades filiales y participadas y las tareas de coordinación, control y seguimiento de las actuaciones de integración del ferrocarril en las ciudades (en ocasiones articuladas a través de Sociedades de Integración).

1.2.1. Entorno Empresarial y Análisis de Materialidad

ADIF persigue basar su gestión en la responsabilidad ante la sociedad, por ello es fundamental escuchar a los diferentes grupos de interés y establecer canales de transparencia y diálogo con los mismos.

ADIF considera como grupo de interés a todo colectivo social que se ve o se puede ver afectado por la actividad de la empresa, ahora o en el futuro, y/o que, de manera legítima, afecta o puede afectar a la actividad de la empresa y, por lo tanto, a sus resultados. Entre sus grupos de interés se encuentran las empresas ferroviarias, los viajeros, los ciudadanos, las administraciones públicas, los empleados, los gobiernos de otros países, los proveedores, los socios de negocio y aliados y la sociedad (ONGs, asociaciones, etc.). El Plan Transforma 2020 ha considerado, mediante la agrupación de diferentes colectivos, cinco grupos de interés:



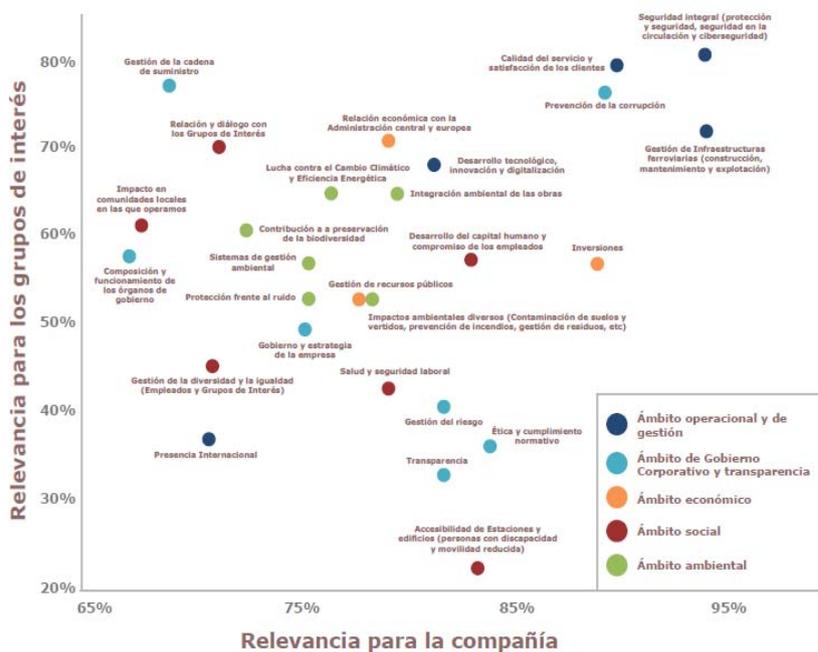
Durante el 2018, en el seno del Plan de Empresa 2018-2020, denominado PT2020, se ha analizado la información de la actividad de ADIF y su relación con los diferentes grupos de interés. A través de la actualización del informe de materialidad, que es aquél que permite identificar los aspectos de la actividad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

El análisis de materialidad de ADIF 2018, se realizó teniendo en cuenta por un lado la relevancia para la Entidad dominante del Grupo Empresarial (posible impacto de los

aspectos considerados sobre su estrategia y sus objetivos) y, por otro lado, la relevancia para los grupos de interés (clientes, administraciones, inversores, sociedad, empleados, proveedores, socios y aliados). Las expectativas se han clasificado en 5 grandes ámbitos: operacional y de gestión, económico, ambiental, social y, por último, gobierno corporativo y transparencia. En cada ámbito se ha cruzado la relevancia que otorga internamente ADIF a diferentes aspectos, con la que le otorgan nuestros grupos de interés, con la finalidad de definir las prioridades del Plan Transforma 2020. En el análisis de materialidad del 2019, se incluirá además la valoración de los aspectos de la actividad con impacto directo en los ODS.

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

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



los grupos de interés a través de las redes sociales. En la siguiente tabla se puede ver un resumen de los canales de comunicación establecidos con los diferentes grupos de interés de ADIF:

GRUPO DE INTERÉS	CANAL ESTABLECIDO
ADMINISTRACIONES PÚBLICAS E INVERSORES (Ministerio de Fomento, Administración y organizaciones financieras)	<ul style="list-style-type: none"> ● Comunicación continua a través de los organismos competentes (Subsecretaría de Estado, Secretaría de Estado de Infraestructuras, etc.) ● Reuniones de seguimiento ● Convenios de colaboración
CLIENTES EXTERNOS (usuarios del sistema ferroviario, operadores ferroviarios, clientes empresas, gobiernos de otros países)*	<ul style="list-style-type: none"> ● Oficinas de Atención al Cliente en las estaciones de Adif (atención personalizada, gestión de reclamaciones y sugerencias, etc.) ● Encuestas anuales de satisfacción a viajeros y a arrendatarios de los locales comerciales situados en las estaciones de Adif ● Teléfonos de información y correo electrónico ● Convenios y acuerdos ● Mecanismos de reclamación y sugerencias (aplicación informática RECLAMA, libros de reclamaciones, etc.) ● Reuniones con representantes de grupos de ciudadanos interesados en la gestión de la infraestructura ferroviaria en su localidad ● Buzón de comunicación ● Redes Sociales ● Canal App Adif (información en tiempo real del estado de la red y horarios)

GRUPO DE INTERÉS	CANAL ESTABLECIDO
PROVEEDORES	<ul style="list-style-type: none"> ● Comunicación vía correo electrónico o telefónica ● Convenios de colaboración
SOCIOS DE NEGOCIO Y ALIADOS	<ul style="list-style-type: none"> ● Acuerdos y colaboraciones sectoriales ● Asambleas generales y europeas, delegaciones internacionales ● Eventos y foros especializados ● Correo electrónico o teléfono
SOCIEDAD (ciudadanos, asociaciones, ONGs, organizaciones europeas e internacionales)**	<ul style="list-style-type: none"> ● Informes anuales de Adif y otras publicaciones ● Información permanente a través de los medios de comunicación ● Comunicación web ● Redes Sociales ● Portal de Transparencia
EMPLEADOS***	<ul style="list-style-type: none"> ● Portal corporativo Inicia ● Comités de representación de los trabajadores de Adif ● Encuestas de clima laboral y de compromiso con Adif ● Plan de Comunicación Interna ● Comunicaciones internas ● Información sobre cursos de formación ● Buzón de sugerencias ● Buzón de iniciativas para la mejora

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

ADMINISTRACIONES PÚBLICAS

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

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

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

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

PROVEEDORES

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

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

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

SOCIOS DE NEGOCIO Y ALIADOS

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

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

FORÉTICA

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

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

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



RED ESPAÑOLA DE PACTO MUNDIAL DE NACIONES UNIDAS

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

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

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

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



APOYAMOS
AL PACTO MUNDIAL



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

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

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

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

1.2.2. Mercados en los que Operamos

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

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

ADIF tiene presencia en organismos y asociaciones internacionales, participando en misiones en el exterior y recibiendo delegaciones de otros países. En lo que se refiere a las misiones, podemos destacar las relacionadas con países estratégicos para nuestro negocio exterior y que tienen programas de inversión importantes en infraestructura ferroviaria, como son Gran Bretaña (proyecto HS2, nueva línea de alta velocidad Londres - Birmingham - Leeds / Manchester), Suecia, Dinamarca, Perú, Estados Unidos, México, India, Australia, Malasia, Marruecos, Egipto, Israel, Japón, Corea, etc.; así como la colaboración permanente con Amtrak, el operador ferroviario de viajeros de EEUU, a través del North East Corridor Forum, cuya vicepresidencia hemos desempeñado.

A destacar también la participación en los Estudios de Viabilidad de nuevas líneas de alta velocidad en India (Mumbai - Kolkatta) y Egipto (El Cairo - Luxor - Asuán / Hurgada), concluido en ejercicio anterior; así como en el Proyecto de Hermanamiento (Twinning Project), financiado por la Unión Europea, para apoyar al Ministerio de Transportes de Egipto y a la empresa ferroviaria nacional (Egyptian National Railways, ENR) en la implementación del Sistema de Gestión de Seguridad, concluido en ejercicio anterior. Actualmente, se está trabajando sobre nuevas oportunidades de negocio en Asia y Oriente Medio, negociaciones ya abiertas en 2017 (Malasia, Marruecos, India).

Igualmente, en 2018 hemos continuado con la participación de ADIF en el Twinning Project financiado por la Comisión Europea, referente al intercambio de experiencias en el ámbito de la seguridad en la circulación y en la cultura de la seguridad en general con otros diez administradores de infraestructura europeos.



1.2.3. Estrategias y Objetivos

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

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

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

RESPONSABILIDAD

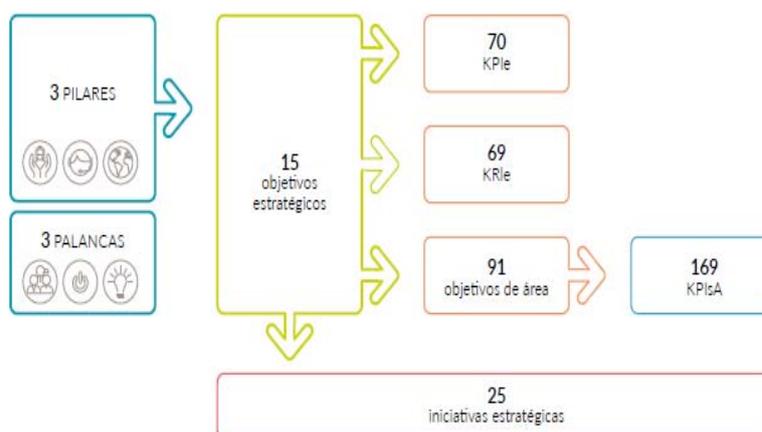
	OPERATIVA	ECONÓMICA	SOCIAL	AMBIENTAL	BUEN GOBIERNO	
OBJETIVOS ESTRATÉGICOS	1. Seguridad en la circulación	✓		✓		
	2. Ciberseguridad	✓		✓		
	3. Protección y seguridad	✓				
	4. Seguridad y salud laboral			✓		
	5. Sistema de transporte	✓			✓	
	6. Experiencia de cliente	✓		✓		
	7. Oferta de infraestructuras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

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

Durante este ejercicio se ha desplegado el Plan de Empresa a toda la Entidad, consolidando los indicadores estratégicos mensualmente, analizando su comportamiento y desviaciones, fruto de los cuales dará pie para 2019, a la adecuación de dichos indicadores a las nuevas exigencias que manan de las necesidades del Programa de Actividad y de los Convenios a suscribir con el Estado, bajo el paraguas de la mejora continua en nuestros procesos.

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

Estructura y despliegue del Plan Transforma 2020



Objetivos Estratégicos de ADIF (período 2018-2020)

1. SEGURIDAD EN LA CIRCULACIÓN OE 1.1.	Garantizar una gestión de la circulación segura, fomentando una cultura de prevención, proactividad y mejora continua
2. CIBERSEGURIDAD OE 1.2.	Proteger los sistemas de información de ADIF frente a intrusiones y agresiones y, en su caso, minimizar su impacto en la actividad
3. PROTECCIÓN Y SEGURIDAD OE 1.3.	Garantizar la seguridad de las personas, la continuidad de las operaciones y la preservación de los activos, frente a las amenazas de seguridad y las situaciones de emergencia
4. SEGURIDAD Y SALUD LABORAL OE 1.4.	Mantener a ADIF como un referente en el sector de baja accidentalidad laboral, con un esfuerzo permanente de prevención
5. SISTEMA DE TRANSPORTE OE 2.1.	Favorecer el incremento de la cuota de transporte y su integración con otros modos de transporte
6. EXPERIENCIA DE CLIENTE OE 2.2.	Crear una experiencia óptima para los usuarios de la red ferroviaria, tanto en sus viajes como en el uso de nuestras estaciones y centros logísticos
7. OFERTA DE INFRAESTRUCTURA OE 2.3.	Poner a disposición de la sociedad una red ferroviaria de alta calidad que dé respuesta a sus necesidades de transporte
8. CO-CREACIÓN DE VALOR OE 2.4.	Poner en valor los activos y capacidades de ADIF en colaboración con empresas, instituciones públicas y organizaciones del tercer sector
9. NEGOCIO SOSTENIBLE OE 3.1.	Obtener un resultado de explotación equilibrado y captar de modo eficiente los recursos financieros necesarios
10. MEDIOAMBIENTE Y CLIMA OE 3.2.	Contribuir a un transporte respetuoso con el medio ambiente y responsable en el uso de recursos
11. COHESIÓN SOCIAL OE 3.3.	Facilitar un servicio público accesible y contribuir a la mejora de las comunidades locales, generando bienestar y facilitando la integración de los colectivos sociales en riesgo de exclusión
12. GOBIERNO Y GESTIÓN OE 3.4.	Afianzar el prestigio de ADIF como entidad pública bien gestionada y gobernada bajo los principios de ética y transparencia
13. PERSONAS OE 4.1.	Promover una organización coordinada y flexible con una cultura corporativa que permita potenciar el talento de las personas e impulsar el liderazgo en los distintos niveles y áreas de ADIF
14. TRANSFORMACIÓN DIGITAL OE 4.2.	Implementar una gestión inteligente de los procesos de ADIF y reforzar la interacción digital con los clientes
15. INNOVACIÓN OE 4.3.	Orientar la innovación hacia un modelo abierto y participativo que dé respuesta a los retos del sector ferroviario

Tendencias: situación actual y futura evolución

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



- **Político:** Las directrices y normativas del sector ferroviario, tanto europeas como nacionales, se dirigen a configurar un modelo para el sector que debemos tener muy presente en nuestro modelo de empresa y nuestra estrategia de futuro. Así, con la reciente aprobación del Cuarto Paquete Ferroviario por parte de la Unión

Europea, se pretende eliminar los últimos obstáculos a la creación de un espacio ferroviario europeo único, fomentando la competencia y la innovación en los mercados nacionales de viajeros (Liberalización del sector ferroviario). Además, en su pilar político y de gobernanza, se exige garantizar la independencia de los administradores de infraestructuras en las denominadas funciones esenciales (asignación de capacidad y fijación de cánones). Este enfoque promueve también la estabilidad y la desvinculación de la planificación de condicionantes externos.

En relación con la legislación nacional, el 24 de enero de 2018 se sometió a audiencia pública el anteproyecto de Ley por la que se modificará la Ley 38/2015, del Sector Ferroviario, incorporando los cambios recogidos en el Cuarto Paquete Ferroviario y centrándose en la apertura a la competencia del mercado de servicios de viajeros y en la gobernanza de las infraestructuras ferroviarias.

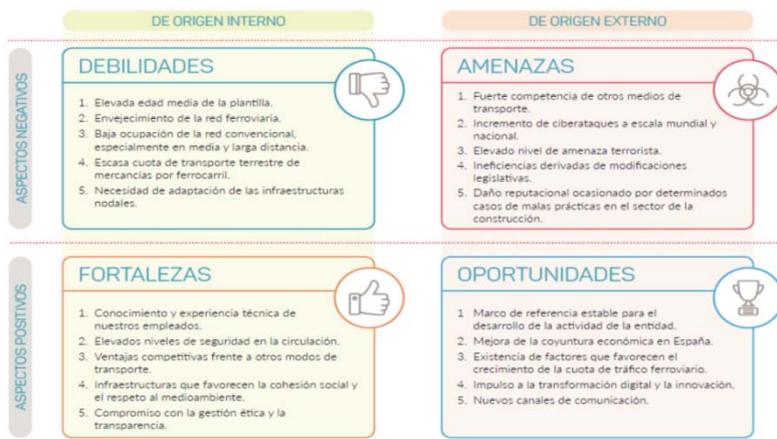
Además, el Cuarto Paquete Ferroviario introduce otras cuestiones clave en el pilar técnico relativas a seguridad e interoperabilidad. También se apuesta por mejorar la interconexión y la integración funcional de las redes ferroviarias nacionales.

- Económico: Nos encontramos en un momento económico con expectativas positivas de crecimiento. Las previsiones recogidas por el Banco de España establecen un crecimiento medio anual en torno al 2,3% del PIB, lo que tendrá un impacto positivo en el transporte. En este contexto, cabe esperar que la evolución del tráfico ferroviario sea también positiva, aunque depende lógicamente de la competitividad de las empresas ferroviarias, especialmente de su oferta y gestión comercial. Por otra parte, debemos tener muy presente, desde el punto de vista de nuestra planificación y gestión económica, que el Cuarto Paquete Ferroviario exige la sostenibilidad financiera del sector y la máxima transparencia financiera, así como el equilibrio de la cuenta de pérdidas y ganancias del administrador de infraestructuras.
- Social y cultural: Son numerosas las variables que determinan las tendencias y el cambio social. Entre las que más inciden en las infraestructuras y el transporte cabe señalar el envejecimiento de la población, el proceso de digitalización de nuestra sociedad y el nuevo concepto de movilidad. Actualmente, la población mayor de 65 años se sitúa en un 19,1% de la población total, con cerca de 9 millones de personas, y las previsiones de aumento son muy significativas. Esto apunta hacia unas necesidades de accesibilidad integral notables en infraestructuras y servicios ferroviarios. En cuanto a los cambios culturales el Informe de la Sociedad Digital en España (2017, de la Fundación de Telefónica España), recoge como nuestro país se encuentra en un proceso de transformación imparable, donde los nuevos modos de vida inciden en un cambio en el concepto de movilidad y marcan tres tendencias aspiracionales: la *ultramovilidad* (aumento de distancias y velocidades), la *altermovilidad* (soluciones de transporte más eficientes) y la *proximovilidad* (transporte que mejora la movilidad local), todo ello en una revolución de espacio y

tiempo donde las infraestructuras y espacios ferroviarios multifuncionales se encaminan hacia un nuevo paradigma.

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

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



1.2.4. Políticas Aplicadas e Indicadores Clave

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

El servicio que presta ADIF y el impacto, potencial y actual, que genera en el medio ambiente y en la sociedad, hacen que su nueva orientación estratégica iniciada en 2018 con el horizonte 2020, se consolide entorno al concepto de desarrollo sostenible, que integra de manera coherente y equilibrada, las tres esferas del mismo (económica, social y medioambiental), y tomando como referente de alto nivel los compromisos adquiridos por

otros los actores, nacionales e internacionales, a través de los Objetivos de Desarrollo Sostenible de Naciones Unidas.

La base desde la que se refuerza nuestra orientación estratégica al desarrollo sostenible es la forma en la que ADIF entiende la Responsabilidad Corporativa. Esto es, la forma de poner en práctica la responsabilidad que tenemos como empresa a todos los niveles (operativo, económico, social, ambiental y de gobierno) es apuntar al desarrollo sostenible como fin último. A partir de este planteamiento se ha definido y desplegado el Plan Estratégico de ADIF, Plan Transforma 2020, PT2020.

En los diferentes epígrafes de este informe, se incluyen indicadores de resultados correspondientes a las distintas materias analizadas, a través de datos cuantitativos del ejercicio 2018, comparados con ejercicios anteriores.

POLÍTICAS APLICADAS

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

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

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

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

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

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

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

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

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



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

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



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

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

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

1.2.5. Retos a Futuro

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

La liberalización del transporte de viajeros en 2020 podría incrementar el tráfico en la Red Ferroviaria de Interés General, con un crecimiento estimado entre el 30 y el 50 por ciento

en las líneas de alta velocidad, por lo que es necesario asegurar la calidad y puntualidad del servicio en todas las infraestructuras ferroviarias.

Entrada de nuevas operadoras en el mercado

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

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

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

Plan de adaptación al Cuarto Paquete Ferroviario

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

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

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

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

Retos

En el capítulo de retos, ADIF está desarrollando una apuesta decidida por mejorar las características de fiabilidad y seguridad de la infraestructura.

Por un lado, se quiere aumentar los recursos disponibles para el mantenimiento de la infraestructura, y por otro, continuar con proyectos concretos como renovaciones, planes de automatización de los sistemas de seguridad, supresión de pasos a nivel, etc.

Existe además el reto de mejorar la infraestructura utilizada por los tráficos de cercanías, especialmente en el ámbito de Madrid y Barcelona, aunque extensible a otros núcleos.

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



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

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

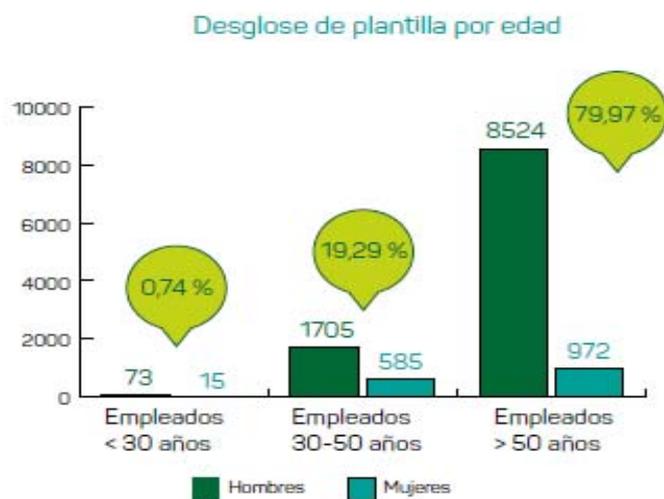
La consecución de los ODS supone una oportunidad para mejorar la reputación y el reconocimiento externo, lo que supone una buena motivación para seguir reforzando su compromiso. De igual forma, permite mejorar la gestión interna de los procesos y representan nuevas oportunidades de negocio.

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

ADIF contribuye al cumplimiento de las acciones que está llevando a cabo el sector público español. En este sentido, una de las actuaciones más destacables es la compra del 100% de la energía con certificado GdO (Garantía de Origen Renovable).

Proceso transformación plantilla de la entidad dominante del Grupo Empresarial

En ADIF, en cuanto a la distribución de la plantilla por edad, la mayoría de los empleados son personas de más de 50 años (79,97% del total), siendo la edad media de los empleados de 53,77 años. Partimos de una situación problemática por la alta edad media de nuestros trabajadores. Tenemos, por tanto, un importante reto que enfrentar en los próximos años: el rejuvenecimiento de la plantilla. En este sentido, se han puesto en marcha iniciativas como la Jubilación parcial y, están previstas otras como el proyecto del Plan de Desvinculaciones, que junto con las subsiguientes Ofertas de Empleo Público harán bajar la edad media sin pérdida del conocimiento y de la experiencia, fundamentales en la buena marcha y gestión eficaz de nuestra empresa.



1.3. GOBIERNO Y ESTRUCTURA ORGANIZATIVA DE LA ENTIDAD DOMINANTE DEL GRUPO EMPRESARIAL

El Consejo de Administración es el máximo órgano de gobierno de ADIF, con las más amplias facultades para la administración de la entidad, al cual le corresponde la superior dirección de la administración y gestión de la empresa.

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

Los criterios generales en los que se basa la organización de ADIF son alcanzar la máxima eficiencia operativa, y el fortalecimiento de las áreas de gestión y económico-financieras.

La estructura organizativa de ADIF se articula en torno al siguiente organigrama:

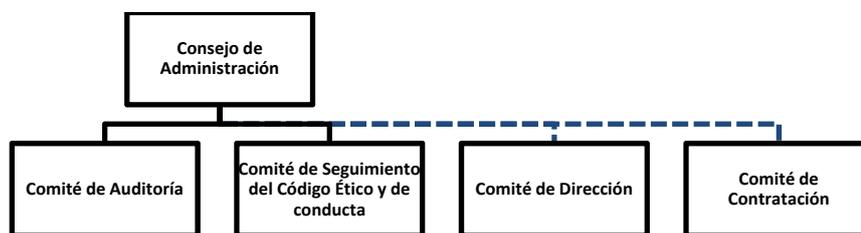


DIRECCIÓN
PRESIDENTE D ^a Isabel Pardo de Vera Posada.
SECRETARÍA GENERAL D ^a Rosa María Seoane López (*).
D. ADJUNTA A LA PRESIDENCIA D. Raúl Míguez Bailo.
D. DE AUDITORÍA INTERNA D. Francisco Javier Fernández Arévalo.
COORDINADOR DEL CORREDOR MEDITERRÁNEO D. Josep Vicent Boira Maiques.
D. G. DE GESTIÓN DE PERSONAS D. Michaux Miranda Paniagua.
D.G. DE PLANIFICACIÓN ESTRATÉGICA Y PROYECTOS D ^a . María Luisa Domínguez González.
D.G. FINANCIERO Y DE CONTROL DE GESTIÓN D. Manuel Fresno Castro.
D.G. DE SEGURIDAD, PROCESOS Y SISTEMAS CORPORATIVOS D ^a María Esther Mateo Rodríguez.
DIRECCIÓN DE COMUNICACIÓN Y REPUTACIÓN CORPORATIVA D ^a . Raquel Díaz Guijarro.
DIRECCIÓN GENERAL DE CONSERVACIÓN Y MANTENIMIENTO D. Ángel Contreras Marín.
DIRECCIÓN GENERAL DE CONSTRUCCIÓN D. Juan Pablo Villanueva Beltramini.
DIRECCIÓN GENERAL DE CURCULACIÓN Y GESTIÓN DE CAPACIDAD D. José Estrada Guijarro.
DIRECCIÓN GENERAL DE NEGOCIO Y OPERACIONES COMERCIALES D. Miguel Nieto Menor.
(*) Cese voluntario como Secretaria del Consejo de Administración. Renuncia con fecha efectos 31/12/2018

1.3.1. Estructura de Gobierno

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

Además, ADIF cuenta con los siguientes órganos extraestatutarios: el Comité de Auditoría, el Comité de Seguimiento del Código Ético y de Conducta, el Comité de Dirección y el Comité de Contratación.



1.3.2. Consejo de Administración

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

A 31 de diciembre de 2018, el Consejo de Administración estaba formado por doce miembros: su Presidente, la Secretaria del Consejo y diez vocales:

CONSEJO DE ADMINISTRACIÓN
<p>PRESIDENTE D^a. Isabel Pardo de vera Posada (29/06/2018).</p>
<p>VOCALES D. Jorge Ballesteros Sánchez (18/04/2013). D. Miguel Ángel Cilleros Sánchez (09/05/2014). D. Antonio Toscano Jiménez (10/01/2014). D^a. Miryam Bonafé Tovar (30/03/2015). D. Alfredo Rodríguez Flores (05/07/2018). D. Domingo García Díez (12/07/2018). D^a. Miryam Pérez Nogueira (28/02/2017). D. Jesús Miguel Pozo de Castro (10/03/2017). D. José María Zalbidegoitia Garai (20/07/2018). D^a. María Pilar Seisdedos Espinosa (19/11/2018).</p>
<p>SECRETARIA D^a. Rosa María Seoane López (23/03/2017) (*).</p>
<p>(*) Cese voluntario como Secretaria del Consejo de Administración. Renuncia con fecha de efectos 31/12/2018.</p>

**41,7%
Mujeres
en el**

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

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

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

D.Óscar Romera Jiménez (04/07/2018).

D. Andrés Ayala Sánchez (04/07/2018).

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

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

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

- ***Constitución:*** Para la válida constitución del Consejo de Administración, además del Presidente y del Secretario, o de quienes los sustituyan, deberán estar presentes, en primera convocatoria, la mitad, al menos de los vocales y, en segunda convocatoria, la tercera parte de los mismos. Entre la primera y la segunda convocatoria deberá transcurrir, al menos, una hora.
- ***Reuniones:*** Según el artículo 19 del R.D. 2395/2004, de 30 de diciembre, por el que se aprueba el Estatuto de ADIF, el Consejo de Administración se reunirá, previa convocatoria y a iniciativa de su Presidente, o a petición de al menos la mitad de los vocales, tantas veces como sea necesario para el desarrollo de las funciones de la entidad. No obstante, se establece un mínimo de 11 reuniones al año.
- ***Delegación de voto:*** Los vocales que excusen su asistencia a las sesiones del Consejo o de las Comisiones Delegadas, podrán delegar su voto en el Presidente u otro miembro de ambos órganos. La delegación de voto se entenderá efectuada para todos los asuntos incluidos en el orden del día, salvo especificación expresa.
- ***Adopción de acuerdos:*** Los acuerdos del Consejo de Administración se tomarán por mayoría absoluta de votos de sus miembros presentes o representados. En caso de empate, el voto de calidad recaerá sobre el Presidente.
- ***Retribución:*** La Presidenta y la Secretaria del Consejo de Administración no perciben remuneración alguna por su asistencia a las sesiones. Según lo dispuesto en la Resolución de la Secretaría de Estado de Presupuestos y Gastos del 29 de diciembre de 2014, en su redacción dada por la Resolución de 9 de febrero de 2018, de la referida Secretaría de Estado, se autoriza el abono de indemnizaciones en concepto de asistencias a los miembros del Consejo de Administración, siendo la cuantía máxima 11.523,27 €/año, para un total de 11 sesiones. La cantidad se reducirá proporcionalmente cuando el número de sesiones sea inferior a once.

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

- Determinar la estructura de la entidad, así como las directrices para la modificación de la plantilla y sus condiciones retributivas básicas.
- Establecer las normas de funcionamiento y adopción de acuerdos del propio Consejo.
- Aprobar los presupuestos anuales de explotación y capital, el programa de actuación plurianual y elevarlos al Ministerio de Fomento.

- Aprobar las Cuentas Anuales, el informe de gestión y la propuesta de aplicación del resultado.
- Autorizar las operaciones de crédito y demás operaciones de endeudamiento.

En el ejercicio 2018, el Consejo de Administración de ADIF se ha reunido en 15 ocasiones. Durante el desarrollo de dichas reuniones se trataron temas como licitaciones, adjudicaciones e incidencias de contratos; convenios de colaboración y acuerdos marco; otorgamiento de poderes y delegaciones de competencias, actuaciones societarias y patrimoniales; aprobación de las Cuentas Anuales individuales y consolidadas de ADIF para el ejercicio 2017. Nueva Estructura de la Entidad; actualización del Documento de Declaración sobre la Red del ejercicio 2018; propuestas de cánones ejercicio 2018; cánones 2018; política de lucha contra el fraude, política de prevención y gestión del conflicto de intereses de ADIF; Plan Estratégico ADIF-2020, revisión del modelo de gobierno corporativo y cumplimiento normativo, aprobación inicial de los presupuestos de ADIF para el ejercicio 2018; aprobación inicial de los presupuestos de la Entidad para el ejercicio 2019; catálogo de servicios auxiliares de maniobras; aprobación del documento de modificación del texto refundido del contrato suscrito para el desarrollo urbanístico de los recintos ferroviarios de Chamartín y Fuencarral, en Madrid.

1.3.3. Otros Órganos de Gestión Interna

Comité de Auditoría

El funcionamiento del Comité de Auditoría está regulado por las normas de funcionamiento aprobadas por el Consejo de Administración en la sesión en la que se creó el órgano (27 de noviembre de 2009) y modificadas por el Acuerdo del Consejo de Administración de 27 de junio de 2013.

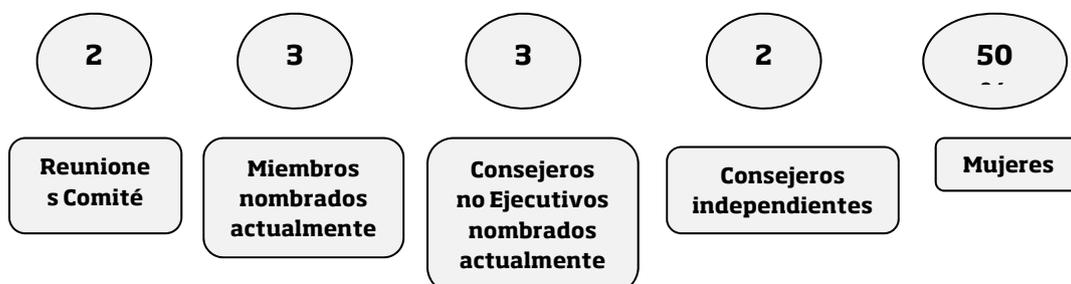
A 31 de diciembre de 2018, el Comité de Auditoría estaba integrado por 3 consejeros de ADIF (D^a. Myriam Bonafé Tovar, D. José María Zalbidegoitia Díez, como vocales; Presidente, D. Domingo García Díez), que no tienen funciones ejecutivas en la Entidad; y una secretaria (D^a. Rosa María Seoane López). Sus miembros son nombrados por el Consejo de Administración para un período de 4 años y sin perjuicio de su posible reelección.

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

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

Con ese objeto y para apoyar al Comité de Auditoría, el Consejo de Administración de la entidad pública empresarial de ADIF acordó, en su reunión del 5 de marzo de 2013, reforzar la función de Auditoría Interna. En consonancia con lo anterior, el Consejo de Administración aprobó con fecha de 27 de junio de 2013, el Estatuto de Auditoría Interna

de ADIF, que recoge la misión, objetivos, organización, funciones y responsabilidades de la Dirección de Auditoría Interna.



Comité de Seguimiento del Código Ético y de Conducta

La creación del Comité de Seguimiento del Código Ético y de Conducta de ADIF y sus normas de funcionamiento fueron aprobadas en la sesión del Consejo de Administración de fecha 28 de enero de 2011, siendo posteriormente modificadas por Acuerdo del Consejo de Administración de 27 de junio de 2013 y de 27 de marzo de 2015. Este Comité ha sido el responsable de la gestión y el control del cumplimiento del Código Ético y de Conducta hasta el 28 de septiembre de 2018, fecha en la que se aprobó el nuevo Modelo de Gestión Ética en ADIF, que incluye la creación de un Comité de Ética y Cumplimiento que sustituye al Comité de Seguimiento del Código Ético y de Conducta de ADIF.

Comité de Ética y Cumplimiento

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

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

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

Las funciones del Comité son las siguientes:

- Evaluar el cumplimiento del Código Ético y de Conducta de ADIF y de sus instrumentos de desarrollo e informar periódicamente al Consejo de Administración sobre el funcionamiento y cumplimiento del mismo.

- Supervisar el mecanismo que permite tanto a empleados como a terceros comunicar incumplimientos del Código Ético y de Conducta, así como irregularidades de potencial transcendencia.
- Instruir las consultas y denuncias sobre presuntos incumplimientos del Código Ético de ADIF relacionadas con el Área de Cumplimiento Normativo y aquellas de especial complejidad a petición del Área de Cumplimiento Normativo.
- Proponer modificaciones en el Código Ético que permitan su mejora y la adaptación a nuevas circunstancias y realidades.
- Proponer medidas para fomentar la difusión y cumplimiento del Código.
- Revisar las políticas de Cumplimiento Normativo.
- Aprobar la Autoevaluación de Fraude en Fondos Comunitarios y el Informe Resumen.
- Cualesquiera otras que les sean encomendadas por el Consejo de Administración.

Comité de Dirección y Comité de Contratación

Ambos órganos se rigen por las Normas Generales de composición y funcionamiento del Comité de Dirección y del Comité de Contratación de la E.P.E. ADIF aprobadas el 6 de septiembre de 2017, cuya actualización fue aprobada el 14 de noviembre de 2018, y funcionan como órganos extraestatutarios de deliberación y asesoramiento al Presidente.

Al Comité de Dirección le corresponden las funciones siguientes:

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

Al Comité de Contratación le corresponden las siguientes funciones:

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

La retribución del personal de Alta Dirección se ajusta a lo dispuesto en el Real Decreto 451/2012, por el que se regula el régimen retributivo de los máximos responsables y

directivos en el sector público empresarial y otras entidades, y normativa de desarrollo. Asimismo, ADIF establece su régimen indemnizatorio por cese del personal de Alta Dirección, según lo previsto en la Disposición Adicional 8ª (Especialidades en los contratos mercantiles y de Alta Dirección del sector público estatal) del Real Decreto-Ley 3/2012, de medidas urgentes para la reforma laboral.

1.3.4. Ética y Transparencia

ADIF cuenta, desde el año 2009, con un Código Ético y de Conducta aprobado por el Consejo de Administración, que fue revisado y actualizado en marzo de 2015.

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

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

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

Los compromisos recogidos en el código son los siguientes:

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

El código ético está publicado tanto en la intranet de ADIF como en su página web. Además, la entidad imparte formación a sus empleados a través de la realización de un curso sobre gestión ética cuya realización es obligatoria para todos. De esta forma ADIF garantiza que todos sus empleados lo conozcan y actúen de acuerdo con sus principios. Durante el año 2018 han realizado el curso de formación virtual (CFV) relativo al código ético un total de 478 empleados.

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

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

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

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

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

Durante el 2018 se han realizado 5.693 visitas al canal ético externo de ADIF, recibándose un total de 57 notificaciones relacionadas con presuntos incumplimientos del Código Ético (29 en el canal interno y 28 en el externo).

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

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

1.4. SOCIEDADES DEPENDIENTES

ADIF es cabecera de un grupo compuesto por varias sociedades y entidades que tienen como actividades principales la prestación de servicios accesorios a la gestión de la infraestructura ferroviaria. Estas entidades tienen forma jurídica diversa sociedades

anónimas y consorcios urbanísticos, con actuaciones en diferentes sectores de actividad: consultoría, industriales de transformación, construcciones, comerciales, etc. y su objeto social o finalidad son diversos.

1.4.1. Entidades del Grupo

A continuación, se relacionan las empresas que forman el o grupo societario de ADIF, con participación accionarial de la Entidad dominante superior al 50%:

EMFESA - Enajenación de materiales ferroviarios, S.A.

Su objeto social es gestionar, por sí o por terceros, la enajenación de los materiales inútiles o usados útiles innecesarios para la explotación ferroviaria y actuar como contratista en determinadas actividades relacionadas con el ferrocarril.

La participación de ADIF en esta sociedad a 31 de diciembre de 2018 es del 100%.

REDALSA, S.A.

Su objeto social es la obtención de hierro, acero y demás metales; fundición, laminación y tratamientos; fabricación de artículos, piezas y productos laminados; aprovechamiento, transformación y recuperación de chatarras y subproductos metálicos; de todas aquellas actividades que se relacionen directa o indirectamente con la función principal atribuida a ADIF.

La participación de ADIF en esta sociedad a 31 de diciembre de 2018 es el 52%.

FIDALIA, S.A.U.

El objeto social de esta sociedad consiste en la realización de toda clase de estudios y actividades dirigidas a la promoción, gestión, explotación, financiación, asesoramiento y ejecución de proyectos y actividades relativas al equipamiento comercial y de servicios de estaciones ferroviarias o de cualquier inmueble o espacio relacionado o no con el ferrocarril, así como la promoción y desarrollo de operaciones inmobiliarias de todo tipo, mediante compra, venta o permuta y la constitución, participación, promoción, administración y disolución de comunidades, cooperativas y sociedades de todo tipo, adquiriendo o cediendo acciones y valores de renta fija o variable.

La participación de ADIF en esta sociedad a 31 de diciembre de 2018 es del 100%.

1.4.2. Entidades del Multigrupo

Alta Velocidad ESPAÑA-PORTUGAL (AEIE)

Su actividad es la realización de estudios técnicos, económicos y financieros de los corredores Oporto-Vigo y Madrid-Lisboa-Oporto.

La participación de ADIF en esta sociedad a 31 de diciembre de 2018 es del 50%.

ADIF-SNCF (Línea Figueras Perpignan S.A.)

Su actividad es la explotación de la circulación y el mantenimiento de la línea de alta velocidad de doble vía entre Figueras y Perpignan.

La participación de ADIF en esta sociedad a 31 de diciembre de 2018 es del 50%.

1.4.3. Empresas Asociadas

Se consideran sociedades asociadas, aquellas sobre las que la Entidad, directa o indirectamente a través de dependientes, ejerce influencia significativa. La influencia significativa es el poder de intervenir en las decisiones de política financiera y de explotación de una empresa, sin que suponga la existencia de control o de control conjunto sobre la misma. En la evaluación de la existencia de influencia significativa, se consideran los derechos de voto potenciales ejercitables o convertibles en la fecha de cierre de cada ejercicio, considerando, igualmente, los derechos de voto potenciales poseídos por el Grupo o de terceros.

A continuación, se relacionan las participaciones minoritarias en entidades en las cuales ADIF tiene una influencia significativa a 31 de diciembre de 2018:

TIPO EMPRESA	NOMBRE	PARTICIPACIÓN ADIF
CONSULTORÍA	INGENIERÍA Y ECONOMÍA DEL TRANSPORTE, S.A. (INECO)	20,69%
SOCIEDADES INMOBILIARIAS	CENTRO ESTACION MIRANDA, S.A.	40%
	MOSAICO DESARROLLOS INMOBILIARIOS, S.A.	40%
	ALIANZA INMOBILIARIA RENFOSUNA, S.A.	40%
	NECSA NUEVOS ESPACIOS COMERCIALES, S.A.	40%
	TERRALBINA INMOBILIARIA, S.A.	40%
CONSORCIOS	CONSORCIO URBANÍSTICO CANFRANC 2000	20%
LOGÍSTICA	SOLUCIONES LOGÍSTICAS INTEGRALES, S.A. (SLISA)	40,34%
	SAMAHI - S.A. DE MANIPULACIÓN Y ALMACENAMIENTO DE HIDROCARBUROS	26%
OTRAS	CONSORCIO AVE LA MECA-MEDINA S.A.	21,50%

1.5. EVALUACIÓN Y GESTIÓN DE RIESGOS DE LA ENTIDAD DOMINANTE DEL GRUPO EMPRESARIAL

1.5.1. Descripción de Riesgos y Procedimientos de Diligencia Debida Aplicados

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

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

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

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

- Integración del riesgo en la gestión de la entidad, por medio de una visión unificada de los objetivos estratégicos y de negocio, y los riesgos asociados a los mismos.
- Asegurar que los riesgos que puedan afectar a la estrategia y los objetivos se encuentran adecuadamente gestionados, y dentro de los niveles de riesgo que la entidad establezca.

- Disponer de un sistema de gestión global de riesgos, consistente y transparente; que establezca un marco normativo común, que facilite la identificación, evaluación y gestión homogénea de riesgos, y que establezca roles y responsabilidades claras.

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

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

- La seguridad, entre los que se encuentran los relativos a incidentes, accidentes o ataques que puedan afectar a la continuidad de las operaciones de la entidad, a la integridad de sus activos, trabajadores y clientes o al medioambiente.
- Las operaciones, estableciendo el foco igualmente en aquellas circunstancias que podrían amenazar la calidad de los servicios prestados, incluido el desarrollo de la infraestructura ferroviaria.
- Regulación y Cumplimiento Normativo, reforzando el compromiso de la entidad con el estricto cumplimiento de las normas y regulaciones que le resultan de aplicación, así como de los códigos de buenas prácticas que ha adoptado voluntariamente.
- Reputación, como refuerzo a los aspectos de buen gobierno, transparencia y responsabilidad propios de una empresa de naturaleza pública.
- Financieros, complementando los reflejados en el epígrafe posterior, reflejan aspectos vinculados con la disponibilidad de recursos y la sostenibilidad financiera de la entidad.

1.5.2. Riesgos financieros y Sistemas de Control

Riesgos Financieros

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

- a) Riesgo de crédito: Surge básicamente como consecuencia de los créditos por operaciones comerciales y no comerciales, las inversiones financieras temporales y los activos líquidos equivalentes.

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

Respecto a las inversiones financieras temporales y los activos líquidos equivalentes, la Entidad realiza sus operaciones mediante instrumentos que garantizan la

recuperación de la totalidad del capital invertido y evalúa la calidad crediticia de las entidades financieras, considerando la calificación crediticia otorgada por entidades calificadoras, en función del plazo de la inversión, y determinando los límites de crédito individuales en función de distintos factores (patrimonio neto, rentabilidad, etc.).

b) Riesgo de tipos de interés: Se manifiesta en la variación de los costes financieros de la deuda con entidades de crédito. La deuda viva de la Entidad, a 31 de diciembre de 2018, se contrató con diversos regímenes de tipo de interés. El 91,43% está a tipo fijo hasta su vencimiento.

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

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

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

d) Riesgo de valoración: ADIF realiza estimaciones basadas en la experiencia histórica y en otros factores que considera razonables de acuerdo con las circunstancias actuales y que constituyen la base para establecer el valor de los activos y pasivos cuya cuantificación no es fácilmente determinable mediante otras fuentes. Aunque revisa sus estimaciones de forma continua, dada la incertidumbre inherente a las mismas, existe un riesgo importante de que pudieran surgir ajustes significativos en el futuro sobre los valores de los activos y pasivos afectados, de producirse un cambio significativo en las hipótesis, hechos y circunstancias en las que se basan.

1.5.3. Sistema de Control Interno de la Información Financiera

La Entidad tiene implantado un Sistema de Control Interno de la Información Financiera, en adelante SCIIF.

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

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

- Existencia y ocurrencia: las transacciones, hechos y demás eventos recogidos por la información financiera efectivamente existen y se han registrado en el momento adecuado.
- Integridad: la información refleja la totalidad de las transacciones, hechos y demás eventos en los que la entidad es parte afectada.
- Valoración: las transacciones, hechos y demás eventos se registran y valoran de conformidad con la normativa aplicable.

- Presentación, desglose y comparabilidad: las transacciones, hechos y demás eventos se clasifican, presentan y revelan en la información financiera de acuerdo con la normativa aplicable.
- Derechos y obligaciones: la información financiera refleja, a la fecha correspondiente, los derechos y obligaciones a través de los correspondientes activos y pasivos, de conformidad con la normativa aplicable.

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

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

En particular, recoge las principales responsabilidades del sistema:

- Corresponde a la Presidenta de la Entidad asegurar que el SCIIF es adecuado y eficaz.
- Corresponde al Comité del SCIIF, la aprobación del alcance y del Procedimiento del Sistema.
- Es responsabilidad de la Dirección General Financiera y de Control de Gestión, a través de la Dirección de Planificación Financiera y Presupuestos, mantener, desarrollar y coordinar el sistema en general.
- La supervisión del SCIIF corresponde a la Dirección de Auditoría Interna, para lo cual recoge en su plan de actuación anual, cuya aprobación es competencia del Comité de Auditoría, un análisis de los procesos que se determinen e informará al citado Comité de los resultados o aspectos más significativos del mismo.

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

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

1. Determinación del alcance del SCIIF: La identificación de los riesgos de la información financiera tiene como punto de partida el análisis de la información contenida en los estados financieros seleccionando las partidas más relevantes según criterios cuantitativos y cualitativos. Identificadas las cuentas relevantes se asocian a los procesos operativos, obteniendo el alcance del SCIIF.
2. Documentación de nuevos procesos o actualización de los existentes: La documentación de los procesos identificados, consiste principalmente en narrativa o descripción del proceso, flujogramas y matrices de riesgos y controles.
3. Ejecución de los controles y conclusión sobre su efectividad: Los controles diseñados son ejecutados a lo largo del ciclo con la periodicidad establecida por los dueños de los controles o responsables de dicha actividad. El sistema cuenta con

una herramienta informática de gestión de riesgos que da soporte a la ejecución de los controles, y al mantenimiento de la documentación del SCIIF.

4. Supervisión de la ejecución y efectividad de los controles y seguimiento de los planes de Acción: Semestralmente se realiza la supervisión del sistema por los supervisores de proceso.
5. Información y Comunicación: De forma continua se realiza un seguimiento y mantenimiento del sistema por parte de la Dirección de Planificación Financiera y Presupuestos de ADIF.
6. Evaluación del SCIIF: Anualmente según el esquema de responsabilidades definido en la Política y el Procedimiento se evaluarán cada uno de los procesos en los que se divide el SCIIF y el Sistema en su conjunto.

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

1. Inmovilizado y Gestión de Subvenciones.
2. Ingresos: Canon.
3. Instrumentos financieros y Tesorería.
4. Impuestos.
5. Recursos Humanos.
6. Contabilización y elaboración de información financiera.
7. Registro Económico de Contratos.
8. Ingresos: Arrendamientos.
9. Aprovisionamiento y existencias.
10. Combustible.
11. Prestación de Servicios Logísticos.

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

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

1.6. INFORMACIÓN SOBRE CUESTIONES MEDIOAMBIENTALES

1.6.1. Efectos Actuales y Previsibles de las Actividades del Negocio

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

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

En este sentido, los principales aspectos ambientales derivados de la actividad de ADIF -y en los que se centra un Sistema de Gestión Ambiental- son los derivados de la explotación de las líneas de las redes convencionales de anchos ibérico y métrico, tanto por la circulación de los trenes como por las actividades de conservación y mantenimiento de las infraestructuras, instalaciones y estaciones asociados a las mismas.

Estas actividades conllevan principalmente los siguientes impactos ambientales:

- Los derivados de las obras de conservación y mantenimiento, con sus correspondientes afecciones sobre suelos, fauna, vegetación y patrimonio cultural en las áreas en las que se desarrollan y -en particular- sobre los espacios naturales que, eventualmente, pueden resultar afectados, así como los producidos sobre la población de las áreas urbanas en las que se ejecuten dichas obras y- en especial- el ruido y las vibraciones.
- Los producidos durante la explotación de las líneas como consecuencia de la circulación de los trenes y de las operaciones llevadas a cabo en las estaciones, en las terminales de mercancías y en el resto de instalaciones ferroviarias. En esta fase se sitúan de manera destacada:
 - La contaminación de los suelos, tanto en lo relativo a los procesos de tipo histórico (anteriores a la constitución de ADIF en 2005), como a los originados en accidentes o incidencias en la circulación o en las instalaciones ferroviarias de suministro de combustibles de tracción y /o de calefacción.
 - La producción de residuos peligrosos generados en las actividades de conservación de las infraestructuras e instalaciones ferroviarias.
 - El ruido y vibraciones producidas por la circulación ferroviaria y las operaciones llevadas a cabo en estaciones, terminales de mercancías e instalaciones, en particular en zonas urbanas.

Desde esta perspectiva, el Sistema de Gestión Ambiental de ADIF está basado en la Norma UNE-EN-ISO: 14001 (2015) y se encuentra certificado por AENOR.

No obstante, esta apuesta no es nueva ya que, desde la constitución de ADIF en 2005, se conservó la certificación ambiental de su predecesor Renfe, vigente desde 1999. Desde entonces el alcance de la certificación, así como el ámbito físico de aplicación del Sistema de Gestión ha experimentado una importante ampliación que, en la actualidad, cubre los siguientes aspectos de la actividad de ADIF:

- La dirección y coordinación de la redacción de estudios y proyectos de la infraestructura e instalaciones ferroviarias de la Red Convencional.
- El control y vigilancia del cumplimiento de las condiciones ambientales establecidas en las DIAs, en los Planes de Vigilancia Ambiental y requisitos aplicables en las actividades de construcción de infraestructura e instalaciones ferroviarias de la Red Convencional.

- La gestión del mantenimiento de la plataforma, vía e instalaciones ferroviarias de la Red Convencional.
- La explotación de las estaciones de viajeros de la Red Convencional y de los centros logísticos de mercancías.
- La gestión de los depósitos de combustible de tracción (almacenes fiscales).
- La administración de la circulación en la Red Ferroviaria de Interés General.

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

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

En cuanto a la relevancia de la certificación ambiental sobre las actividades de ADIF, puede afirmarse lo siguiente:

- El 100% de los tres primeros y del último de los alcances anteriormente descritos para el sistema de gestión ambiental, están cubiertos.
- En lo relativo a la explotación de las estaciones de viajeros de la Red Convencional y de los centros logísticos de mercancías, se han formulado sendos índices de relevancia que establecen, respectivamente los porcentajes de viajeros y unidades de tráfico intermodal (UTIs) en las 18 estaciones y las 14 terminales certificadas, respecto al total de dichas unidades (viajeros y UTIs) registrados en el total de estaciones y terminales de la Red Convencional.
- En lo relativo a la gestión de los depósitos de combustible de tracción, se ha formulado igualmente un índice de relevancia que establece el porcentaje de valoración de combustible suministrado en los 6 depósitos certificados, respecto al volumen total de combustible suministrado en el total de depósitos.

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

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

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

- *Indicador resultado*: N° de sanciones administrativas ambientales, tipificadas como graves o muy graves, impuestas en firme a ADIF.
- *Indicador precursor 1*: N° de expedientes ambientales tipificados como graves o muy graves, relativos a las actividades de dispensación de combustibles y de mantenimiento o explotación de la infraestructura, no concretadas en proyectos constructivos y que, pueden suponer contaminación del suelo o acústica, incoadas en el trimestre.
- *Indicador precursor 2*: % de Proyectos visados ambientalmente en el mes que han requerido más de dos Informes de Revisión Ambiental, antes de su aprobación.
- *Indicador precursor 3*: N° de No Conformidades en el Sistema de Gestión Ambiental de las obras, consideradas “de riesgo ambiental” que permanecen abiertas más de 3 meses.

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

Adicionalmente, y en su caso particular de la contaminación histórica de los suelos, este aspecto ambiental cuenta con un tratamiento específico, derivado de las condiciones técnicas y jurídicas de su gestión.

El modelo de gestión llevado a cabo desde 2005 hasta 2018, inclusive, se ha basado en los siguientes principios:

- Abordar la descontaminación de los emplazamientos sometidos a un riesgo técnico objetivo mayor de manera voluntaria, en colaboración con las CC.AA., mediante técnicas que impliquen fundamentalmente actuaciones “in situ”, de bajo coste de ejecución anual, aunque ello implique unos periodos de ejecución más dilatados. Todo ello con el objetivo de limitar los impactos ambientales derivados de estas operaciones, así como la repercusión de estas actividades sobre la operativa de las estaciones e instalaciones ferroviarias efectuadas.
- Controlar el resto de emplazamientos afectados, caracterizados por niveles menores de riesgo técnico objetivo, mediante la implementación de sistemas de seguimiento /y, en su caso, de control activo) y con carácter periódico. De esta forma, en caso de evolución negativa del riesgo en el emplazamiento se procederá a la adopción de medidas de descontaminación activa.
- Revisar anualmente los riesgos existentes con el objeto de actualizar las provisiones que para este concepto se recogen en las Cuentas Anuales de la Entidad
- Cofinanciar las actuaciones al 50% con Renfe Operadora en aquellas instalaciones compartidas entre ambas entidades. A este respecto, en 2008, se firmó un “Convenio de colaboración en materia de descontaminación de suelos” que, 10 años después, sigue vigente y que recoge tanto este principio de cofinanciación como su ámbito de aplicación.
- Todo ello cumpliendo estrictamente la legislación vigente en la materia, constituida por la Ley 22/2011, de 22 de julio, de Residuos y Suelos Contaminados, y por el Real

Decreto 3/2005, de 14 de enero, por el que se establece la relación de actividades potencialmente contaminantes del suelo y los criterios y estándares para la declaración de suelos contaminados.

- Actualmente, del total de 31 emplazamientos gestionados, se están efectuando procesos de descontaminación en 11, manteniéndose los 20 restantes bajo procedimientos de vigilancia y control.

	Ud.	2016	2017	2018	Metas 2019
Porcentaje de viajeros en estaciones certificadas, respecto al total de viajeros en estaciones de red convencional. (%)	%	45,7	38,3	46,9	N/A
Porcentaje de UTIs manipuladas en terminales certificadas de mercancías, respecto al total de UTIs manipuladas en terminales de mercancías de ADIF (%)	%	76,5	57,6	60,2	N/A
Sanciones administrativas ambientales graves o muy graves impuestas en firme a ADIF (Nº)	Nº	0	0	0	≤1

1.6.2. Contaminación: Medidas de Prevención

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

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

- La circulación ferroviaria sobre la red convencional.
- Las actividades llevadas a cabo en las estaciones de viajeros de ADIF. Básicamente emisiones derivadas de los sistemas de megafonía, de las maniobras para la composición de trenes y de los sistemas de climatización de los edificios.
- Las operaciones de mantenimiento de la infraestructura de red convencional, fundamentalmente de las efectuadas por los equipos mecanizados de vía.
- Las obras de construcción de la red convencional.

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

Por otra parte, en cuanto a la planificación de la lucha contra la contaminación acústica en las líneas en servicio, ADIF viene realizando, por encomienda del Ministerio de Fomento, la

elaboración de los Mapas Estratégicos de Ruido (MER) y de los Planes de Acción (PAR) de ellos derivados, correspondientes a los Grandes Ejes Ferroviarios de Alta Velocidad (aquellos ejes con una circulación superior a 30.000 trenes anuales), desde su primera fase, reservándose el Ministerio su información pública y aprobación. Asimismo, destacar que éste es uno de los servicios en el marco de las adendas suscritas entre los dos administradores generales de infraestructuras, ADIF -Alta Velocidad ha encomendado su ejecución material a ADIF.

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

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

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

Finalmente, en 2018, ADIF ha licitado la redacción de los proyectos constructivos correspondientes a las medidas de mitigación acústica a abordar en las zonas caracterizadas como la actuación de máxima prioridad en los PAR de las Fases 1 y2 (BOES: Zonas Centro y Este, 25/08/2018; Zona Este, 30/08/2018 y Zona Sur, 27/09/2018).

Reclamaciones por ruido y vibraciones ADIF (2016-2018)

	2016	2017	2018
Reclamaciones Propias de ADIF	117	116	128
Reclamaciones Comunes ADIF-ADIF AV	18	15	12
TOTAL	135	131	140

Emisiones de CO₂ evitadas por medidas de ahorro y eficiencia energética

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

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

A cierre de 2018, en ADIF se han implantado, desde el inicio del Plan en 2009, un total de 417 medidas tanto en energía consumida para uso distinto de tracción (UdT) como en la energía de uso para la tracción (UT), consiguiéndose una reducción de las emisiones de 6.248 tCO₂/año.

	2016	2017⁽¹⁾	2018
UT (tCO ₂ /año)	246	272	234
UdT (tCO ₂ /año)	6.205	6.698	6.014
TOTAL(tCO₂/año)	6.452	6.970	6.248

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

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

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

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

La generación de residuos de ADIF se produce, fundamentalmente, en las actividades que se realizan en las estaciones de viajeros y centros logísticos, para atender los tráficos de viajeros y mercancías, así como en el mantenimiento y conservación de las infraestructuras ferroviarias de la Red Convencional.

Estos residuos pueden dividirse, según las definiciones de la Ley 22/2011, de Residuos y Suelos Contaminados, en comerciales, industriales y peligrosos.

Mientras que los residuos comerciales son gestionados por las entidades locales, cabe destacar -por sus especiales riesgos asociados- la gestión de los residuos peligrosos, derivados de sus actividades propias. En este sentido ADIF cuenta, desde 2011, con su modelo de gestión basado en dos ejes:

- Sistema corporativo: Basado en una red de 60 centros de almacenamiento temporal y transferencia (CAR) a los gestores autorizados para su retirada, donde se recogen los originados por las distintas áreas de actividad de ADIF y se gestionan de manera centralizada.
- Sistema descentralizado. Comprende la gestión de aquellos residuos peligrosos para los que, por sus características de composición o volumen, resulta más operativo y de menor riesgo ambiental establecer una gestión en los propios puntos de generación, evitando su traslado a los centros de almacenamiento del sistema corporativo (CAR) antes citado.

Tal es el caso de los equipos eléctricos con PCBs, los restos de demoliciones de edificios con fibrocemento, los residuos de los separadores de grasas y los residuos biosanitarios.

	Ud.	2016	2017	2018
Cantidad neta generada RPs (toneladas)	Tn.	133,22	115,8	97,6
Cantidad neta generada RPs (toneladas de residuos/millón km-tonelada)	Tn./Mill Km-Tn	0,78	1,08	0,69

Estrategia de Economía Circular¹

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

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

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

- Elaboración de una Catálogo de criterios medioambientales que facilite la incorporación de los mismos en los Pliegos de Cláusulas Administrativas con el objetivo de que ADIF y ADIF-AV fomenten la estrategia de la Economía Circular y la Contratación Pública Ecológica de manera transversal.
- Proyecto "Área CERO2" (Última Milla Verde).
- Gestión eficaz de los excedentes de tierras de obras de infraestructura ferroviaria para favorecer la recuperación ambiental de entornos degradados.
- Gestión de Residuos de Construcción y Demolición en obras de estaciones adscritas a la Dirección de Estaciones de Viajeros.
- Incrementar la reutilización de la tierra vegetal en las obras para las labores de restauración e integración paisajística.
- Materiales reciclados, regionales y sostenibles en Proyectos de Arquitectura de Estaciones.
- Programa integral para la recuperación social de activos ferroviarios en desuso, generando valor mediante proyectos de emprendimiento o servicio público.

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

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

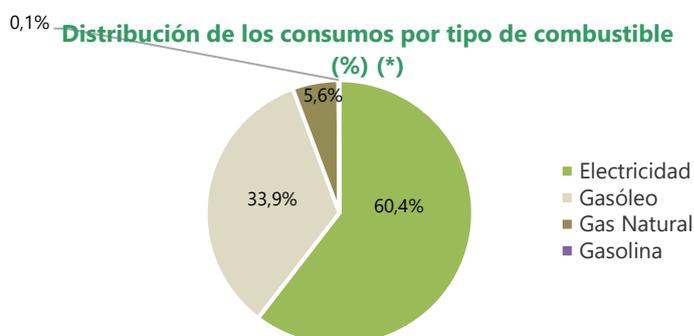
Consumo de energía final en actividades propias

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

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

Tipo de Energía/Combustible

	2016	2017	2018
Energía eléctrica (TJ/año)	442,82	445,38	389,23
Usos Tracción (UT)	39,07	51,82	13,02
Usos Distintos de Tracción (UDT)	403,75	393,56	376,21
Gasóleo (TJ/año)	250,55	214,80	218,54
Gasóleo A - Automoción	60,75	59,89	58,92
Gasóleo B - Mantenimiento Vía	53,46	46,07	39,94
Gasóleo B - Maniobras a Talleres	1,11	0,00	0,00
Gasóleo B - Oper. Aux. Terminales	5,77	8,13	6,72
Gasóleo B - Maniobras Estaciones	99,42	92,15	92,71
Gasóleo C - Calefacción	30,04	8,56	20,25
Gasolina (TJ/año)	0,41	0,55	0,73
Autogas (TJ/año)	0,0027	0,01	0,00
Gas Natural (TJ/año)	15,67	15,93	11,59
TOTAL	709,45	676,67	620,10



(*) Datos numéricos en tabla anterior "Tipo de Energía/Combustible"

En la gráfica anterior se puede observar una mayor dependencia de la electricidad (60,4%) de ADIF y un uso secundario del gasóleo (33,9%), siendo los dos principales combustibles usados. En menor medida, aparece un consumo bajo de gas natural (5,6%). Por último, existe un consumo de gasolina prácticamente residual (0,1%).

Consumo indirecto de energía primaria

El principal consumo indirecto de energía primaria existente en ADIF es el atribuible al consumo de energía eléctrica registrado.

En la siguiente tabla se muestra, para cada tipo de fuente de energía primaria, el consumo indirecto derivado del consumo final de energía eléctrica para el periodo 2016-2018:

Fuentes de energía primaria

	2016	2017	2018
Carbón	181,44	182,50	159,49
Gas Natural	156,53	157,43	137,59
Derivados del petróleo	72,52	72,90	63,71
Nuclear	323,00	324,91	283,95
Recursos fósiles	733,49	737,74	644,74
Hidroeléctrica	66,16	66,53	58,15
Eólica, solar, biomasa y residuos	189,18	190,25	166,27
Recursos renovables	255,34	256,79	224,42
TOTAL	988,83	994,53	869,16

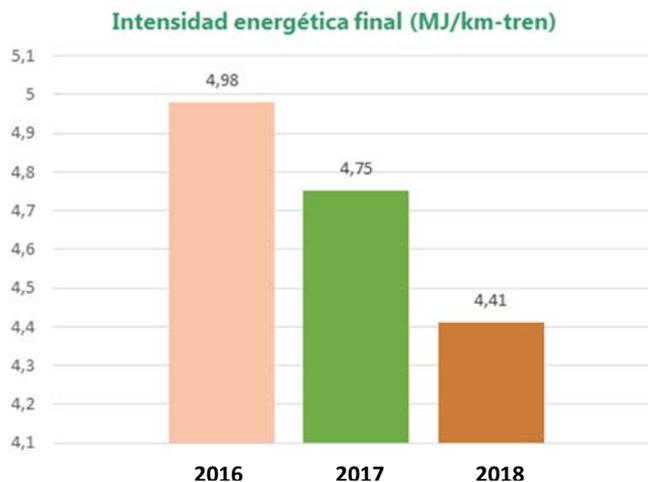
Nota: Estimados con base en los datos sobre consumo de energía primaria en generación de electricidad del último Informe de coyuntura publicado, correspondiente al cuarto trimestre de 2016.

Intensidad energética final y primaria

La intensidad energética final y primaria - consumo de energía final o primaria (en MJ consumidos) por unidad de producción representativa de la actividad de ADIF (tráfico gestionado, en km-tren) - son dos indicadores que miden la eficiencia energética de la gestión de la entidad y, además, la dependencia del consumo de energía en relación al crecimiento de la actividad.

	2016	2017	2018
Intensidad energética final (MJ/km-tren)	4,98	4,75	4,41

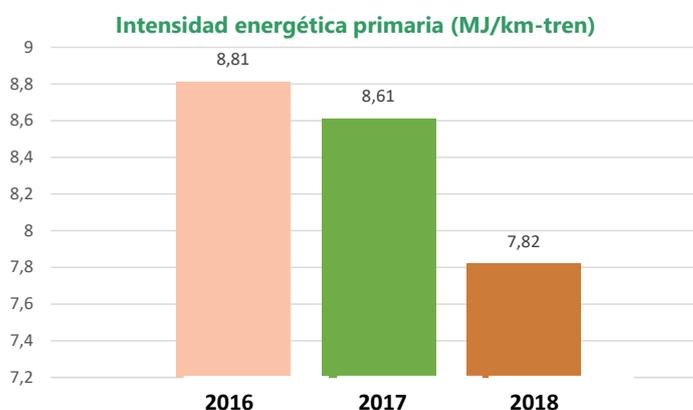
En el periodo 2016-2018, la intensidad energética final se ha reducido en un 11,4%, alcanzando los 4,41 MJ/km-tren en 2018, mientras que el volumen de tráfico gestionado, en el mismo periodo, ha disminuido sólo un 1,3%, de manera que se ha mejorado en el uso y aprovechamiento de la energía consumida.



La intensidad energética primaria de ADIF fue, en 2018, de 7,82 MJ/km-tren gestionado, lo que supone una disminución del 11,2% en el periodo 2016-2018, similar a lo que sucede con la intensidad energética final.

	2016	2017	2018
Intensidad energética primaria (MJ/km-tren)	8,81	8,61	7,82

La intensidad energética primaria se ve influida por la contribución de las energías renovables en la producción de energía eléctrica distribuida por el sistema eléctrico peninsular, ya que el consumo de energía primaria debido al consumo de energía eléctrica en ADIF fue del 60,4%, cifra similar a la de los dos años anteriores, aunque ligeramente inferior.



Medidas para la mejora de la eficiencia energética

Durante el año 2018 se ha continuado con la implantación del Plan Director de Ahorro y Eficiencia Energética de ADIF 2014-2020, surgido de la revisión y puesta al día del anterior Plan 2009-2014.

Este Plan se estructura en 4 objetivos específicos, 12 líneas de actuación y una batería de medidas de carácter técnico, de gestión y de implantación de sistemas de generación de energía renovable. Estas medidas se enfocan a diferentes ámbitos: aislamientos, climatización, combustibles, electricidad, iluminación, tracción, etc.

Así, a cierre de 2018, en ADIF se han implantado, desde el inicio del Plan en 2009, un total de 417 medidas tanto en energía consumida para uso distinto de tracción como en la de uso para la tracción, consiguiéndose la reducción de 27,69 GWh_{eq}/año de consumo energético.

	2016 (GWh/año)	2017 (GWh/año)	2018 (GWh/año)
UT (uso tracción)	1,06	1,06	1,06
UdT (uso distinto de tracción)	26,42	26,38	26,63
TOTAL	27,49	27,45	27,69

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

1.6.5. Cambio Climático: Medidas Adoptadas y Medios Implementados

El impacto de ADIF en materia de emisiones de gases de efecto invernadero (GEI) y, por tanto, su contribución al cambio climático se mide a dos niveles.

Por un lado, las emisiones derivadas de sus actividades propias, tanto directas como indirectas, consecuencia de los consumos energéticos finales que registra. Estas emisiones se corresponden con el cálculo de su huella de carbono para los alcances 1 y 2.

Por otro lado, se calculan las emisiones generadas por la tracción de los tráficos que se han producido en la red ferroviaria que gestiona (la red de convencional). En este caso, se corresponde, por tanto, con las emisiones generadas por los consumos energéticos de los Operadores ferroviarios asociados a la tracción de sus trenes.

Emisiones de GEI en actividades propias

ADIF consume energía eléctrica y combustibles en sus instalaciones y vehículos, lo cual le permiten la explotación de estaciones de viajeros, así como el mantenimiento de la infraestructura ferroviaria que administra.

Como consecuencia de estos consumos se generan una serie de emisiones, tanto directas como indirectas, entre las que cabe destacar los GEI por su contribución al cambio climático.

La cuantificación de dichas emisiones se realiza mediante el cálculo de la huella de carbono, que es una herramienta que permite conocer las emisiones de GEI asociadas a las actividades desarrolladas por una organización. En el caso de ADIF, para su determinación se han tenido en cuenta los siguientes alcances:

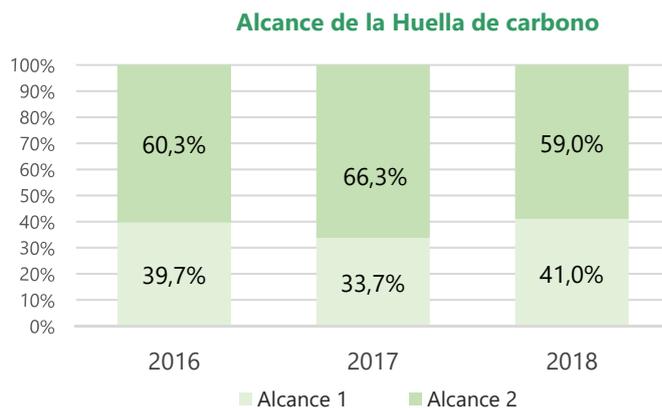
- *Alcance 1:* Emisiones directas de GEI: procedentes del consumo de las calderas de gasóleo y gas natural, del material motor de tracción y de la maquinaria utilizada en el mantenimiento de vía, maniobras y operaciones auxiliares, y del uso de la flota de vehículos.
- *Alcance 2:* Emisiones indirectas de GEI: originadas en la generación de la energía eléctrica adquirida y consumida por ADIF, tanto para tracción como para usos distintos de tracción.

En la siguiente tabla se muestran las emisiones de CO₂ equivalente (tCO₂eq) anuales para cada uno de los anteriores alcances en el periodo 2016-2018:

		2016	2017	2018
Alcance 1	Instalaciones de combustión	3.019,14	1.592,00	2.293,14
	Mto. de vía, maniobras y operaciones auxiliares	11.255,73	10.413,84	9.916,08
	Vehículos	4.503,45	4.315,40	4.258,85
	Suma Alcance 1	18.778,32	16.321,24	16.468,07
Alcance 2	Consumo de energía eléctrica	28.540,21	31.985,60	23.696,48
TOTAL (tCO2eq)		47.318,53	48.306,84	40.164,55

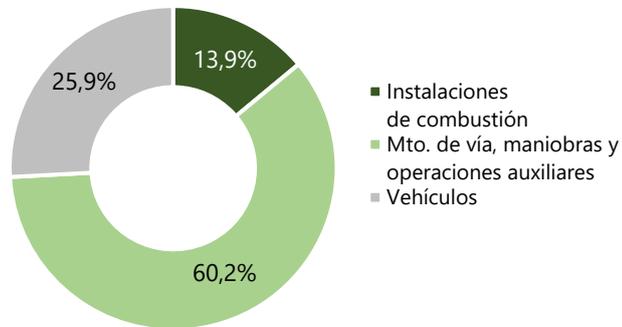
La huella de carbono registrada en 2018 ha supuesto una disminución del 15,1% en el periodo 2016-2018. Si bien el alcance 1 se mantiene en cifras similares a las de 2017, la diferencia radica en el alcance 2, principalmente por dos motivos: porque el consumo de energía eléctrica ha sido menor y porque el factor de emisión de CO₂ de 2018² también es inferior, debido a la mayor aportación de las energías renovables en el mix eléctrico peninsular.

Asimismo, de la tabla anterior se puede observar la evolución de la contribución de los alcances a la huella de carbono de ADIF, comprobándose que las emisiones asociadas a la energía eléctrica consumida tienen mayor cuota de participación (alrededor del 60%), mientras que las emisiones directas son el 40% restante:



²Factor de emisión del sistema eléctrico peninsular del año 2018 (Red Eléctrica de España).

Actividades del Alcance 1

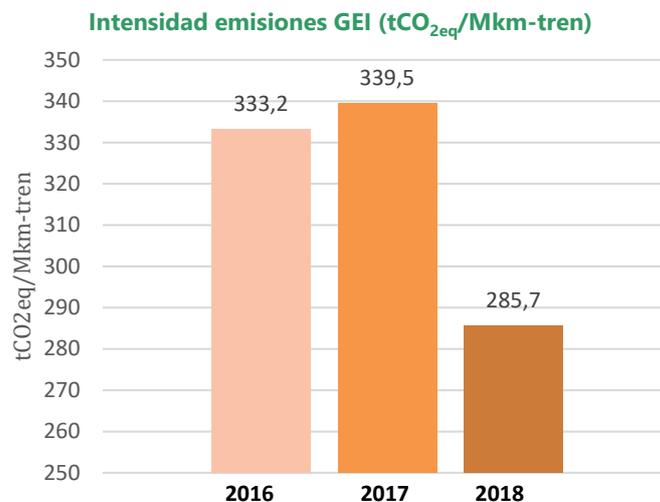


Dentro de las actividades del alcance 1, las que mayor proporción de emisiones de GEI tienen son las relacionadas con las actividades de mantenimiento (60,2%). Las emisiones derivadas de los vehículos de la flota y de las instalaciones de combustión están en un segundo nivel con el 25,9% y el 13,9%, respectivamente.

Intensidad de las emisiones de GEI de actividades propias

Las emisiones de GEI se pueden medir en función de la actividad de la entidad, teniendo en cuenta la unidad de producción representativa (tráfico gestionado, en Mkm-tren).

	2016	2017	2018
Intensidad emisiones GEI (tCO _{2eq} /Mkm-tren)	333,2	339,5	285,7

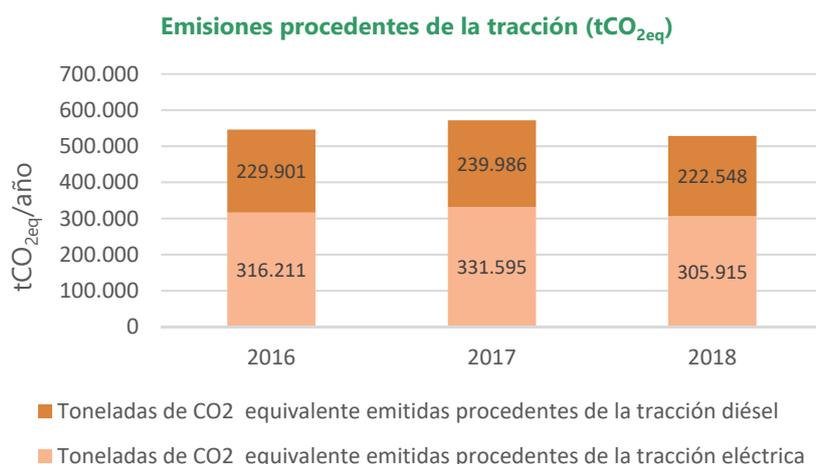


Se observa que en el periodo 2016-2018 la intensidad de las emisiones de GEI de las actividades propias se ha reducido un 14,3%, una disminución muy superior a la del volumen de tráficos gestionados.

Emisiones de GEI asociadas a la tracción

La energía eléctrica y el gasóleo consumidos por las empresas operadoras ferroviarias respecto a la tracción sobre las infraestructuras que ADIF gestiona implica, asimismo, la emisión de gases de efecto invernadero, cuya evolución en los últimos años ha sido la siguiente:

	2016	2017	2018
Toneladas de CO₂ equivalente emitidas procedentes de la tracción eléctrica	316.211	331.595	305.915
Toneladas de CO₂ equivalente emitidas procedentes de la tracción diesel	229.901	239.986	222.548
TOTAL	546.112	571.581	528.462



En el periodo 2016-2018, las emisiones generadas por la tracción eléctrica se han reducido un 3,3%.

Estas emisiones son indirectas, es decir, no se producen durante la circulación del ferrocarril, sino que se originan en las centrales de generación de electricidad, por lo que dependen del esquema de generación del sistema eléctrico peninsular. En 2018, dicho esquema ha tenido una mayor contribución de las renovables que en 2017, pasando del 33,7% al 40,1% (según datos publicados por Red Eléctrica de España), lo que justifica en parte su reducción.

Por el contrario, las emisiones generadas por la tracción de diesel sí son directas, generadas por la circulación de los trenes. Estas emisiones también se han reducido ligeramente en el periodo 2016-2018 en un 3,2% debido a un menor consumo de gasóleo.

Plan de Lucha contra el Cambio Climático³

En el ámbito de la mitigación del cambio climático, tal y como se ha comentado en apartados anteriores, ADIF cuenta con un Plan Director de Ahorro y Eficiencia Energética 2014-2020 que ha permitido reducir las emisiones de CO₂ gracias al desarrollo e implantación de medidas que han logrado un ahorro del consumo energético desde que comenzó a implantarse el anterior Plan Director en 2009.

Sobre la base de dicho Plan Director, aprovechando la experiencia y conocimiento adquirido, durante 2018 se ha trabajado en la elaboración de un Plan de Lucha contra el Cambio Climático 2018-2030, común a ADIF y ADIF-Alta Velocidad, que sustituirá a los Planes Directores de Ahorro y Eficiencia Energética 2014-2020 de ambas entidades.

Este Plan pretende ir más allá de la eficiencia energética, contemplando medidas de actuación en el ámbito de la descarbonización del sistema ferroviario y en el incremento del uso de las energías renovables.

Así mismo, se completa con actuaciones en el ámbito de la adaptación al cambio climático que persiguen la mejora de la resiliencia de las infraestructuras ferroviarias. De esta manera, el Plan se estructura en las siguientes líneas de actuación:

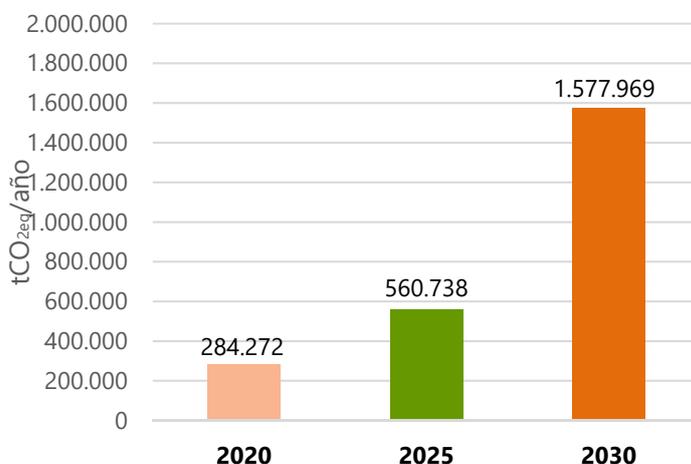
- Gestión de la energía.
- Eficiencia energética.
- Descarbonización y energías renovables.
- Mejora de la resiliencia de las infraestructuras ferroviarias.
- Cultura y sensibilización.

Se prevé que el Plan se apruebe en el primer trimestre de 2019, estableciendo objetivos de reducción de emisiones de GEI y fijando metas específicas para los años 2020, 2025 y 2030. Este Plan está alineado con el Plan Director de Lucha contra el Cambio Climático 2018-2030, aprobado en enero de 2019, elaborado por ADIF, ADIF-Alta Velocidad y Renfe y cuya finalidad es la reducción de emisiones de GEI del sistema ferroviario y del sector transporte en su conjunto, mediante la mejora de la eficiencia energética y la descarbonización, fomentando, así mismo, el cambio modal hacia el ferrocarril como principal contribución en la lucha contra el cambio climático para el sector.

Así, en cuanto a la reducción de emisiones de GEI del sector transporte por el incremento de la cuota modal del ferrocarril, el Plan Director estima una reducción acumulada de emisiones para 2030 de algo más de 8.000 ktCO_{2eq}.

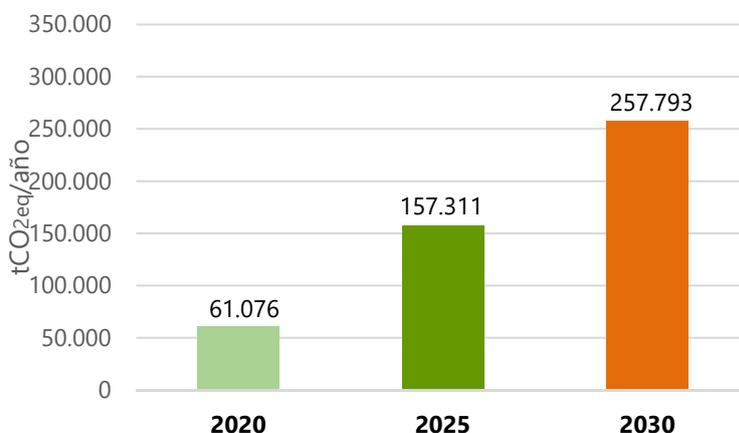
Las metas a alcanzar en el periodo del Plan Director serían:

³ Información común a ambas entidades: ADIF y ADIF-Alta Velocidad



Adicionalmente, en cuanto a la reducción de emisiones de GEI del sistema ferroviario por la implantación de medidas de gestión, eficiencia energética y descarbonización, el Plan Director estima una reducción acumulada de emisiones para 2030 de unas 1.500 ktCO_{2eq}.

Las metas en este caso a alcanzar en el periodo del Plan Director serían:



Además, con la compra de energía eléctrica verde (con certificados de Garantía de Origen) que realiza ADIF-Alta Velocidad para el conjunto del sistema ferroviario y que está operativa desde el año 2019, el Plan Director estima una reducción acumulada de emisiones para 2030 de unas 7.700 ktCO_{2eq}.

De esta manera, el Plan de Lucha contra el Cambio Climático de ADIF y ADIF-Alta Velocidad se nutre de las actuaciones incluidas en el Plan Director conjunto con Renfe y que son de aplicación a los Administradores ferroviarios, completándose con actuaciones en el ámbito de la adaptación al cambio climático.

En relación con esta última línea de actuación, cabe destacar que en 2018 se ha constituido en ADIF y ADIF-Alta Velocidad un Grupo de Trabajo cuya misión es la de elaborar una norma interna que establezca la metodología a seguir para evaluar la vulnerabilidad de las infraestructuras ferroviarias a los efectos adversos del cambio climático en la fase de diseño.

Se pretende con ello que, en las fases iniciales de definición de los proyectos constructivos de las infraestructuras, el impacto del cambio climático en las mismas sea una variable más a tener en consideración para el diseño de las infraestructuras.

Así mismo, ADIF y ADIF-Alta Velocidad han participado en la elaboración del “Informe final sobre las secciones de la red estatal de infraestructuras de transporte terrestre a las que prestar atención con prioridad por razón de la variabilidad y cambio climático”, de junio de 2018, elaborado por el CEDEX y con el apoyo del Ministerio para la Transición Ecológica.

El análisis recogido en dicho informe ha permitido identificar aquellas secciones de la red ferroviaria sobre las que incrementar el nivel de atención en relación a su vulnerabilidad frente al cambio climático.

1.6.6. Protección de la biodiversidad: Medidas Adoptadas para Preservar Áreas Protegidas

ADIF cumple un papel fundamental para que el mantenimiento y la conservación, así como la modernización de todas las líneas de la red convencional, en sus distintas fases de diseño, proyecto y obra, se ajusten a la legislación europea y española en materia ambiental y, en particular, a lo establecido en las Resoluciones de Impacto Ambiental: Declaraciones (DIAs) o Informes (IIAs) aprobadas por el Ministerio para la Transición Ecológica (MITECO), contribuyendo así en todo lo posible a la preservación del entorno y la biodiversidad, de manera que se asegure la sostenibilidad del sistema ferroviario estatal en la vasta implantación territorial que la longitud de la red convencional implica.

Para lograr este objetivo, ADIF ha desarrollado un Sistema de Gestión Ambiental de acuerdo a la Norma UNE-EN-ISO 14001 (2015), que se encuentra certificado por AENOR.

Dicho Sistema contempla, como pilares básicos ambientales, la integración ambiental de los proyectos y el seguimiento ambiental de las obras encomendadas a ADIF.

Integración ambiental de los proyectos

El Ministerio de Fomento tiene delegada en la Presidencia de ADIF, la aprobación de los proyectos encomendados a esta entidad pública empresarial. Además, de acuerdo con el Estatuto de ADIF, esta entidad ostenta la facultad de supervisión de los proyectos que sean aprobados por ella, así como la certificación del cumplimiento de la DIA por los mismos, si es el caso.

De esta forma pretende asegurarse el cumplimiento de la legislación sobre Evaluación Ambiental de Planes y Proyectos (Ley 21/2013, de 9 de diciembre), así como del resto de la legislación ambiental vigente, actuando ADIF como Órgano Sustantivo.

Por tanto, la gestión ambiental de la integración ambiental de los proyectos conlleva tres aspectos fundamentales:

- Análisis particularizado de cada uno de ellos, para determinar si deben ser sometidos o no a evaluación ambiental.
- De no ser necesario un proceso de evaluación ambiental; debido a que el proyecto no esté contemplado en la legislación de aplicación, se emite:
 - Una *Nota de Exención Ambiental* para el proyecto.
 - Un *Certificado de Cumplimiento de la Resolución de Impacto Ambiental* del proyecto de construcción de plataforma (DIA o IIA).
 - Un *Informe de Adecuación a la Resolución de Impacto Ambiental* del proyecto (para actuaciones distintas a la construcción de la plataforma, como vía, instalaciones, electrificación, etc.). Al mismo tiempo, se analiza el Anejo de Integración Ambiental del Proyecto para asegurar el cumplimiento de la legislación ambiental y de las normas y recomendaciones internas vigentes en ADIF. Esta supervisión ambiental se concreta en distintos Informes de Revisión Ambiental, hasta conseguir la emisión del correspondiente Informe de Adecuación Ambiental del citado Anejo.
 - De resultar necesario un proceso de evaluación ambiental, el proyecto no puede aprobarse hasta no estar éste culminado, con la emisión por el MITECO de la correspondiente Resolución de Impacto Ambiental.

Seguimiento ambiental de obras

El sistema de seguimiento ambiental de obras en ADIF se basa en dos pilares:

- En obras sometidas a una Resolución de Impacto Ambiental (DIA o IIA) por el MITECO, se establece el sistema de Dirección Ambiental de Obra, análoga al implantado para el seguimiento ambiental de las obras de construcción de nuevas líneas.

Este sistema reposa en el nombramiento, para cada contrato de obra, de un Director Ambiental de Obra (DAO). Dicho DAO es responsable de realizar su seguimiento y control ambiental, de acuerdo con las especificaciones derivadas de los criterios internos de ADIF en materia de medio ambiental, vigentes desde 2005.

El sistema de Dirección Ambiental de Obra conlleva dos aspectos básicos:

- *El control ambiental periódico de las obras*. Es el que el DAO lleva a cabo a pie de obra y se materializa en los informes normativos (exigidos por la Resolución de Impacto Ambiental del MITECO: DIA o IIA) de seguimiento ambiental de las obras.

Dichos informes normativos son:

- a. Informes Previos al Inicio de Obra
 - b. Informes Paralelos al Acta de Comprobación del Replanteo
 - c. Informes Previos a la Recepción de la Obra
 - d. Informes Periódicos (cuyo plazo suele resultar diferente por cada Resolución del MITECO, resultando la más habitual la periodicidad semestral).
- o La gestión ambiental de los proyectos modificados y complementarios de obra, así como de las obras de emergencia.

Dicha gestión se concreta de una forma análoga a la reflejada anteriormente para la Integración Ambiental de los Proyectos Constructivos, dando lugar sólo a dos tipos de documentos:

- a. Nota de Exención Ambiental para el Proyecto u Obra de Emergencia.
- b. Informe de Revisión Ambiental.
- c. Informe de Adecuación a la Resolución de Impacto Ambiental, válida para cualquier tipo de obra de construcción, independientemente de su especialidad.

En el caso del tercer tipo de documento, resulta necesario el Informe previo del DAO del contrato correspondiente.

- En obras no sometidas a una Resolución de Impacto Ambiental (DIA o IIA) por el MITECO, se establece el sistema de Vigilancia Ambiental de Obra.

Este sistema es semejante al de Dirección Ambiental de Obra antes descrito, reposando en el nombramiento, para cada contrato de obra donde se decida aplicar, de un Vigilante Ambiental de Obra (VAO). Dicho VAO es responsable, como lo era el DAO, de realizar su seguimiento y control ambiental, de acuerdo con las especificaciones y criterios internos de ADIF.

Las diferencias de este sistema con el de Dirección Ambiental de Obra son las siguientes:

- o El sistema VAO sólo se aplica a obras que puedan conllevar el riesgo de un impacto ambiental moderado, no cubre la totalidad de las obras de conservación y mantenimiento.
- o El sistema VAO se basa en un control de la obra diferente al establecido por el sistema DAO. En este sistema, al no existir Resolución de Impacto Ambiental, no resulta obligatoria la emisión de informes ambientales periódicos. Esta circunstancia resulta lógica dada la diferente magnitud de las obras involucradas en ambos sistemas, con unos plazos de ejecución mucho menores en este caso.

En cuanto al control de los proyectos modificados y complementarios de obra, así como de las obras de emergencia, este sistema resulta análogo al sistema DAO, excepto en que no resulta aplicable la emisión de Informes de Adecuación a la Resolución de Impacto Ambiental pues, por definición, ésta no se ha producido en estas actuaciones.

Este sistema está implantado desde junio de 2011 en el mantenimiento de la red de alta velocidad y, desde abril de 2018 en el mantenimiento y conservación de la red convencional.

Supervisión ambiental de proyectos ADIF (2016-2018)

	2016	2017	2018
Notas de exención del trámite de EIA	42	48	85
Informes de adecuación ambiental	7	19	84
Informes de adecuación a la DIA	3	1	9
Certificados del cumplimiento de la DIA	1	2	8
Informes de revisión ambiental	153	196	386
TOTAL	206	266	572

Proyectos cerrados ambientalmente	46	51	107
-----------------------------------	-----------	-----------	------------

**Supervisión ambiental de Obras ADIF
referido a Modificados, Complementarios y Obras de Emergencia (2017-2018) (*)**

	2017	2018
Notas de Exención de trámite de Evaluación de Impacto Ambiental	1	41
Informes de Adecuación a la Declaración de Impacto Ambiental de Proyectos Modificados y Complementarios de Obra	5	3
Obras de Emergencia	0	41
Informes de Revisión Ambiental de Proyectos Modificados y Complementarios de Obra	5	3
TOTAL	11	88

(*) Datos del ejercicio 2016 no están disponibles

Informes normativos de seguimiento ambiental de obras ADIF (2017-2018) (*)

s.	2017	2018
Previo al inicio de obra	3	0
Paralelo al Acta de Comprobación del replanteo	0	0
Previo a la recepción de obra	0	2
Periódicos	30	28
TOTAL	33	30

(*) Datos correspondientes al ejercicio 2018 no disponibles

1.7. INFORMACIÓN SOBRE CUESTIONES SOCIALES Y RELATIVAS AL PERSONAL DE LA ENTIDAD DOMINANTE DEL GRUPO EMPRESARIAL

1.7.1. Hitos en la Gestión de Personas y Cuestiones Sociales

La gestión de Recursos Humanos del ejercicio 2018 en ADIF ha estado marcada por los siguientes aspectos relevantes:

Nueva estructura organizativa

En el mes de junio el Consejo de Ministros aprobó, a propuesta del ministro de Fomento, José Luis Ábalos, el nombramiento de Isabel Pardo de Vera Posada, como presidenta de ADIF, posteriormente en el mes de junio se aprobó la nueva estructura básica de ADIF.

En 2018 también se aprobó el despliegue de la estructura organizativa de las Direcciones Generales y Direcciones de ADIF y se asignó a cada una de ellas las funciones encomendadas. Este despliegue responde a los retos de sostenibilidad del sistema ferroviario español, vertebración territorial, cohesión social, dinamización y óptima integración en el Marco Económico.

Los criterios orientadores a los que atiende fundamentalmente son las personas de la empresa, eficiencia, transparencia, sostenibilidad, adecuación de las áreas operativas con criterios de impulso y especialización, seguridad y planificación estratégica; aunando objetivos y recursos para adaptarlos a las necesidades de cada circunstancia y alcanzar las metas establecidas.

Índice de absentismo

Recogido en tabla adjunta en punto 1.6.3.

Oferta de Empleo Público

En 2018 se publicó la Oferta de Empleo Público correspondiente al año 2017 junto a la Oferta de Empleo Público extraordinaria para ADIF aprobada en 2018 y se realizaron las pruebas selectivas en las que se presentaron 11.297 solicitudes, de las que 9556 fueron admitidas.

El objeto de esta OEP fue la cobertura de un total de 486 plazas de las categorías profesionales de Factor de Entrada, Factor de Circulación de Entrada, Ayudante Ferroviario (Rama de Conservación y Vigilancia de Vía), Montador Eléctrico de Instalaciones de Seguridad / Oficial Celador Línea Electrificada de Entrada / Oficial de Subestaciones y Telemandos de Entrada, Oficial de Telecomunicaciones de Entrada y Cuadros Técnicos (grupo profesional de Mando Intermedio y Cuadro), especificados en los perfiles de puestos.

Aplicación de la jubilación parcial y contratos de relevo

Durante el año 2018 se han firmado 404 contratos de jubilación parcial con una reducción del 50 % de la jornada. A su vez el 50 % de la jornada que han dejado de hacer estos

trabajadores se ha suplido con la contratación de 404 nuevos trabajadores mediante contratos de relevo.

Se han realizado diversas acciones para adjudicar 486 puestos en jubilación parcial al 75 % que lleva implícita la necesidad de realizar contratos indefinidos al 100 % de jornada para su sustitución. Estas últimas jubilaciones parciales se harán efectivas en 2019, al haberse publicado en 2018 la OEP para cubrir los 486 puestos vinculados.

Negociación colectiva

Durante el año 2018, la negociación colectiva se ha regulado con el I Convenio Colectivo de ADIF y ADIF AV que fue prorrogado por la Comisión Negociadora del mismo, y autorizada por la Administración. En este año se ha tratado sobre diferentes aspectos, además del desarrollo de aquel:

- Movilidad previa a la OEP.
- Nuevo Marco de Movilidad.
- Comisión de Seguimiento de la Movilidad.
- En cuanto al I Convenio Colectivo se ha continuado con los trabajos de la ordenación profesional donde la Dirección ha finalizado la presentación de su proyecto y comenzó la negociación del II Plan de Igualdad.
- Se negoció el II Convenio Colectivo de ADIF y ADIF Alta Velocidad, que concluyó con la firma de un Preacuerdo a la espera de la autorización administrativa.
- En el mismo se recogen para su posterior desarrollo, multitud de medidas en empleo, tratamiento económico, ordenación profesional, jornada, política social, igualdad y conciliación entre otras muchas.

Formación

Durante el 2018 se ha desarrollado el Plan de Formación Anual, con una media de 50,4 horas de formación por trabajador. Además, se ha desarrollado la formación con los materiales y herramientas de apoyo del modificativo del Reglamento de Circulación Ferroviario, que afecta a todos los empleados con alguna habilitación de seguridad e la circulación, en total unos 6.584 efectivos.

Plan de igualdad ADIF

Actualmente en ADIF se encuentra vigente el Plan de Igualdad de ADIF y se está procediendo a elaborar su segundo Plan de Igualdad. Se presentó el diagnóstico de situación en igualdad de la misma, en la que participó su personal. También están en vigor las medidas de conciliación, igualdad, beneficios sociales, protocolos de actuación en situaciones de acoso y contra la violencia de género que existen en la normativa de ADIF.

Incentivos y beneficios sociales

Además de la retribución variable basada en el cumplimiento de distintos objetivos a cumplir por los empleados (personales transversales, de contribución al equipo y del catálogo de competencias), ADIF pone a disposición de sus trabajadores cubiertos por

Convenio una amplia oferta de beneficios sociales para mejorar la vida personal y laboral, ofreciendo a sus empleados prestaciones no retributivas o beneficios sociales como son:

- Promoción de la salud: campañas de medicina preventiva, vacunaciones, pruebas médicas.
- Plan de Acción contra las Drogodependencias y el Alcoholismo (PACDA).
- Ayudas para gastos médicos extraordinarios, ayudas por incapacidad temporal complementarias a las de la Seguridad Social, complemento prestaciones por incapacidad temporal.
- Seguro de vida.
- Títulos de transporte con tarifa gratuita en cercanías y trenes regionales, y tarifas especiales en grandes líneas y AVE.
- Ayudas por hijos discapacitados.
- Prestaciones por defunción.
- Anticipos.
- Defensa jurídica.
- Acogimiento familiar y tutela de mayores incapacitados, parejas de hecho: se les reconoce con independencia de su orientación sexual los mismos beneficios que a las de derecho.
- Acoplamiento a otros puestos por pérdida de facultades.
- Movilidad por reunión de cónyuge o pareja de hecho.
- Facilidades o descuentos en servicios.
- Centro de Formación CFV para empleados y familiares.

Además de las medidas anteriores, tras la firma del I Convenio Colectivo de ADIF y ADIF-Alta Velocidad se ha mejorado el régimen de ayudas por hijos con discapacidad intelectual, así como algunas ayudas para gastos médicos.

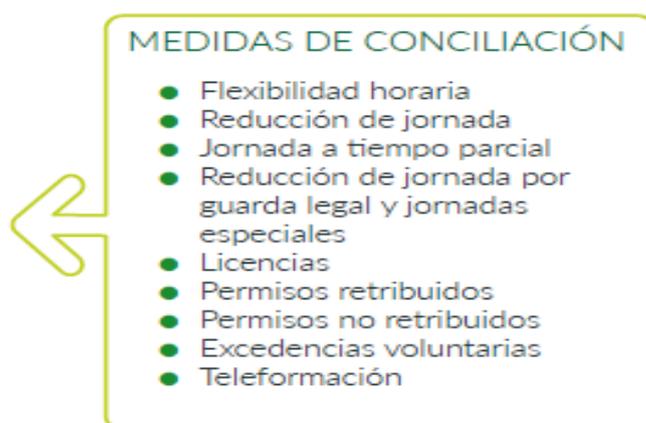
Por otro lado, es importante destacar que de aquellos empleados que se benefician del derecho al permiso parental, una vez finalizado dicho permiso, el 100% vuelven a incorporarse a sus puestos de trabajo.

	Hombres	Mujeres
Empleados que se han acogido al permiso parental	85	52
Total	137	

Conciliación Laboral

En el Plan de Igualdad se establecen las iniciativas promovidas y ofrecidas en materia de conciliación laboral y personal a los empleados de ADIF-Alta Velocidad. Los objetivos fundamentales de este plan son:

- Avanzar en la entidad en la igualdad de trato y de oportunidades entre mujeres y hombres.
- Eliminar las posibles discriminaciones por razón de sexo.
- Fomentar el igual valor de hombres y mujeres en todos los ámbitos, así como, la eliminación de estereotipos.
- Las medidas de conciliación existentes en ADIF-Alta Velocidad se encuentran recogidas en su normativa laboral y su contenido básico puede consultarse por todos los trabajadores dentro del Portal Inicia.



1.7.2. Distribución de Empleados: Cuadros de Información y Análisis

Distribución de empleados de la Entidad Dominante del Grupo Empresarial

A continuación, se presenta la distribución de los trabajadores a 31 de diciembre de 2018 de ADIF por áreas de gestión, por grupos profesionales, por sexo, por edades, por su antigüedad en la empresa, y su distribución por comunidades autónomas.

ÁREAS DE GESTIÓN	HOMBRES	EFFECTIVOS TOTALES	
		MUJERES	
Presidencia	26	13	39
D. Comunicación y Reputación Corporativa	33	36	69
D.G. Estrategia y Transformación	465	152	617
Secretaría General	78	82	160
D. G. Gestión de Personas	298	140	438
D.G. Financiera y Control de Gestión	118	100	218
D.G. Explotación y Construcción	7696	749	8.445
D.G. de Desarrollo de Negocio Corporativo	1426	403	1.829
Ámbito Red	144	16	160
TOTALES	10.284	1.691	11.975

GRUPOS PROFESIONALES	HOMBRES	MUJERES	EFFECTIVOS TOTALES
Personal Operativo y MMII	9.011	1.304	10.315
Estructura de Apoyo	619	224	843
Estructura de Dirección	654	163	817
TOTALES	10.284	1.691	11.975

EDAD	% HOMBRES	% MUJERES	% TOTAL
Hasta 35 años	4,23%	1,57%	5,8 %
Entre 36 y 50 años	10,33%	3,89%	14,2 %
Más de 50 años	71,32%	8,66%	80 %

ANTIGÜEDAD	% HOMBRES	% MUJERES	% TOTAL
Entre 0 y 11 años	11,51%	4,46%	15,97 %
Entre 12 y 19 años	2,32%	1,15%	3,47 %
Entre 20 y 27 años	1,80%	0,37%	2,18 %
Entre 28 y 35 años	29,28%	2,52%	31,81 %
Más de 35 años	40,95%	5,61%	46,57 %

COMUNIDADES AUTÓNOMAS	HOMBRES	MUJERES	EFFECTIVOS TOTALES
ANDALUCÍA	1.323	163	1.486
ARAGÓN	555	39	594
ASTURIAS	470	72	542
CANTABRIA	272	41	313
CASTILLA LA MANCHA	600	30	630
CASTILLA Y LEÓN	1.269	159	1.428
CATALUÑA	1.204	173	1.377
EXTREMADURA	205	18	223
GALICIA	475	65	540
LA RIOJA	47	3	50
MADRID	2.193	758	2.951
MURCIA	147	3	150
NAVARRA	131	17	148
PAÍS VASCO	519	80	599
COMUNIDAD VALENCIANA	850	69	919
EXTRANJERO	24	1	25
TOTAL	10.284	1.691	11.975

Información NO financiera (Ley 11/2018, de 28 de diciembre)	Texto descriptivo	Indicadores de resultado / impacto				
		DATOS CUANTITATIVOS				
		Descripción indicador	Unidades	2016	2017	2018
CUESTIONES SOCIALES Y RELATIVAS AL PERSONAL	Distribución de empleados por categoría profesional	Personal Operativo y MM.II.	nº trabajadores	11.142	10.234	10.315
		Estructura de Apoyo	nº trabajadores	826	821	843
		Estructura de Dirección	nº trabajadores	793	824	817
	Mide el grado de retención y atracción del personal directivo. Útil para lograr dirección estratégica de la sociedad.	Tasa de retención de Directivos	(Altas +Bajas)*100/2)/Trabajadores medios y sin tener en cuenta el personal afecto a la actividad de venta de billetes que fue transferido en 2017 al Grupo RENFE	1,39	2,01	3,17
	Mide la tasa de rotación de la plantilla, con independencia del rol del empleado.	Tasa de retención de plantilla	(Altas +Bajas)*100/2)/Trabajadores medios y sin tener en cuenta el personal afecto a la actividad de venta de billetes que fue transferido en 2017 al Grupo RENFE	1,8	6,13	4,05
	Nuevas incorporaciones	Nuevos empleados (OEP)	Crecimiento de la plantilla en el periodo (nº trabajadores incrementados)	0	205	40
	Negociación colectiva	Negociación colectiva	nº convenios colectivos firmados en vigor	1	1	1
		Empleados cubiertos por convenio colectivo	% de empleados cubiertos por convenio colectivo	93,79	93,07	93,19

() Diversidad: Brecha Salarial (retribuciones medias por categorías profesionales)*

ADIF	
ESTRUCTURA DIRECCIÓN	SALARIO
Mujer	61.328,32
Hombre	63.088,36
ESTRUCTURA APOYO	SALARIO
Mujer	44.774,14
Hombre	45.742,41
MM.II.	SALARIO
Mujer	34.585,43
Hombre	35.815,18
OPERATIVOS	SALARIO
Mujer	28.146,00
Hombre	33.143,13

(*) La normativa laboral y las tablas salariales aplicadas por ADIF impiden cualquier discriminación por razón de sexo. La diferencia en las retribuciones medias entre hombres y mujeres, es motivada por la posterior incorporación de la mujer al mercado de trabajo, en términos medios cuantitativos, lo cual afecta también de forma particular en ADIF y ADIF AV; por lo que la tendencia es la reducción continuada de dicha brecha salarial, con la equiparación media de la antigüedad laboral entre hombres y mujeres.

Distribución de empleados de las Sociedades Dependientes del Grupo Empresarial

EMFESA			
GRUPOS PROFESIONALES	HOMBRES	MUJERES	EFFECTIVOS TOTALES
Directores y Gerentes	3	2	5
Técnicos	2	2	4
Administrativos	0	5	5
Personal de Producción	13	0	13
TOTALES	18	9	27

REDALSA			
GRUPOS PROFESIONALES	HOMBRES	MUJERES	EFFECTIVOS TOTALES
Directores y Gerentes	4	2	6
Técnicos	7	2	9
Administrativos	1	4	5
Personal de Producción	49	2	51
TOTALES	61	10	71

FIDALIA			
GRUPOS PROFESIONALES	HOMBRES	MUJERES	EFFECTIVOS TOTALES
Directores y Gerentes	0	0	0
Técnicos	0	0	0
Administrativos	0	0	0
Personal de Producción	0	0	0
TOTALES	0	0	0

1.7.3. Organización del Diálogo Social, y Salud y Seguridad en el Trabajo

Respecto a esta materia, la interlocución entre ADIF y su plantilla se estructura a través de reuniones periódicas entre Entidad y Comité de Centro de Trabajo en Madrid y Delegados de Personal en Sevilla, León y Barcelona, al igual que en las Comisiones existentes: Seguridad en la Circulación, Seguridad y Salud Laboral, Consejo Asesor de Formación y Comisión Paritaria del Consejo, Política Social e Igualdad y de Conflictos Laborales. Así como las emanadas del Convenio Colectivo. Recientemente se ha firmado el preacuerdo del II Convenio Colectivo de ADIF y ADIF-Alta Velocidad en el que se recogen medidas relativas

a la salud y seguridad en el trabajo, además de las existentes en la normativa de la empresa. El 93,19% del personal de ADIF está cubierto por el Convenio Colectivo.

Información NO financiera (Ley 11/2018, de 28 de diciembre)	Indicadores de resultado / impacto				
	DATOS CUANTITATIVOS				
	Descripción indicador	Unidades	2016	2017	2018
CUESTIONES SOCIALES Y RELATIVAS AL PERSONAL	Jornadas perdidas por accidente laboral o enfermedades profesionales	Número total de jornadas perdidas (no se incluyen las jornadas perdidas por accidentes in itinere)	13.448	11.284	10.534
	Índice en medicina preventiva	% de empleados participante en medicina preventiva	22%	21,22%	21,15%
	Índice sobre accidentalidad laboral. Índice de incidencia (Nº accidentes con baja no in itinere * 1.000) / NºTrabajadores Medios)	%	19,72	19,69	17,06
		Hombres	21,65	20,98	18,16
		Mujeres	8,39	14,05	10,25
	Índice de gravedad (jornadas perdidas por cada 1.000 horas trabajadas)	%	0,61	0,55	0,53
		Hombres	0,63	0,63	0,59
		Mujeres	0,31	0,35	0,16
	Enfermedades profesionales	nº	0	3	2
		Hombres	0	3	2
		Mujeres	0	0	0
	Complemento de Ayuda Social	Importe EUROS de la ayuda social (para gastos médicos) por empleado	246.836	222.341	149.490
*Índice de absentismo (medido como porcentaje de ausencias sobre jornadas teóricas a trabajar)	% de jornadas de trabajo perdidas por enfermedad común leve	4	5,45	5,33	

Seguridad y Salud en el Trabajo

El Servicio de Prevención Propio de ADIF se constituye como una unidad organizativa específica y sus componentes en el seno de la empresa están dedicados exclusivamente a la realización de actividades preventivas correspondientes a las cuatro especialidades - Medicina del Trabajo, Seguridad en el Trabajo, Higiene Industrial, y Ergonomía y Psicología aplicada-; proporciona la asistencia y el asesoramiento necesarios a las distintas Direcciones Generales / Direcciones de la empresa, a los trabajadores, a los delegados de prevención y a los Comités de Seguridad y Salud.

La especialidad de Medicina en el Trabajo se organiza de acuerdo con el Real Decreto 843/2011, de 17 de junio, por el que se establecen los criterios básicos sobre la organización de recursos para desarrollar la actividad sanitaria de los servicios de prevención (RD 843/2011). Además, el Servicio de Prevención cuenta con diferentes colaboradores

externos (médicos y DUE) para las tareas de prevención de riesgos laborales, realización de reconocimientos médicos, campañas de prevención, etc.

La revisión 5 del Plan de Prevención de Riesgos Laborales ha sido sometido a consulta y participación de los representantes de los trabajadores en reunión del Comité General de Seguridad y Salud celebrada el 13 de diciembre de 2018; Plan que incluye una nueva organización preventiva centralizada, de forma que el Servicio de Prevención deja de tener dos niveles -centralizado y descentralizado- y se centraliza en la Subdirección de Prevención de Riesgos Laborales.

Durante el 2018 la Mutua Colaboradora con la Seguridad Social Fraternidad-Muprespa ha dado cobertura a las contingencias profesionales -accidentes de trabajo y enfermedades profesionales- para la totalidad de los trabajadores de ADIF.

En 2018 se ha llevado a cabo la Auditoría de Renovación del Sistema de Gestión de Seguridad y Salud en el Trabajo de ADIF según la norma OHSAS 18001:2007, en la que – cumpliéndose el objetivo fijado por la organización– se ha logrado renovar la certificación anteriormente obtenida sobre el expediente nº 1996/0204/SST/07, ampliándose el alcance de dicha certificación a las siguientes áreas de actividad:

- *D. G. de Explotación y Construcción*, con el siguiente alcance: asignación y optimización de la capacidad de vía, administración de la circulación en la red ferroviaria de interés general encomendada a ADIF, adecuación y gestión de servicios de las estaciones gestionadas por la D.G. de Explotación y Construcción e implementación de las normas y reglamentación de seguridad y protección civil. El mantenimiento y modernización de línea aérea de contacto, señalización subestaciones, infraestructura, vía y telecomunicaciones en la red ferroviaria de ancho convencional. Gestión para la realización de proyectos, ejecución de obra y puesta en servicio en las áreas de vía, instalaciones y control del tráfico, y telecomunicaciones; así como gestión del mantenimiento y circulación de las líneas de Alta Velocidad.
- *D. G. de Desarrollo de Negocio Corporativo*, con el siguiente alcance: servicios complementarios: suministro de combustible, precalentamiento de trenes de viajeros, contratos personalizados para el control del transporte de mercancías peligrosas y asistencia a la circulación de convoyes especiales, carga y descarga de Unidades de Transporte Intermodal (UTI) sobre y desde vagón. Servicios auxiliares: servicios acordados con los operadores de transporte de viajeros (información, atención al cliente, etc.), los servicios de maniobras y cualquier otro relacionado con las operaciones de tren. Comercialización de espacios. Control y mantenimiento de instalaciones. Comercialización de la energía de tracción.

- D. G. de Gestión de Personas, certificando de modo transversal la especialidad de Medicina del Trabajo; para las actividades de: planificación, gabinete de coordinación corporativa y territorial, servicios generales; y recursos humanos: organización y gestión directiva, asesoría jurídica, administración y relaciones laborales, prevención de riesgos laborales (el servicio de prevención propio en las especialidades de seguridad en el trabajo, higiene industrial, ergonomía y psicología aplicada y medicina del trabajo), y formación (diseño, gestión e impartición de programas de formación para personal interno y externo a la organización).
- Dirección Corporativa de Seguridad en la Circulación, con el siguiente alcance: inspección, investigación de incidentes y accidentes, y el otorgamiento, suspensión o revocación de habilitaciones del personal que realiza funciones de seguridad. Funciones de coordinación relacionadas con el material rodante, la reglamentación y la integración de todo lo anterior en el Sistema de Gestión de Seguridad en la Circulación.
- Subdirección de Calidad y Cliente, para las actividades de: diseño, gestión e impartición de programas de formación para personal interno y externo a la organización. Desarrollo e implantación del Sistema de Gestión de ADIF, así como la definición de las políticas generales en materia de calidad y eficiencia en la gestión, participación y creación de valor.

1.8. OTRA INFORMACIÓN RELEVANTE DE LA ENTIDAD DOMINANTE DEL GRUPO EMPRESARIAL

1.8.1. Medidas Adoptadas para Prevenir la Corrupción y el Soborno

En el marco de la orientación estratégica de ADIF y del compromiso de creación de valor para la sociedad y con la finalidad de desarrollar un modelo de gobierno y gestión que afiance a ADIF como una Entidad Pública bien gestionada y gobernada bajo los principios de ética y transparencia, se establece una Política Corporativa de Lucha contra el Fraude.

La Lucha contra el Fraude, es un pilar fundamental dentro del modelo de Cumplimiento Normativo de ADIF. Sus documentos fundamentales son:

- Política Corporativa de Lucha contra el Fraude.
- Procedimiento de Prevención, Detección y Gestión del Fraude que establece los principios y directrices para luchar contra el fraude.
- Declaración institucional de Lucha Contra el Fraude.

En ADIF, fraude es cualquier acto, u omisión, intencionado, diseñado para engañar a ADIF, o a un tercero por medio de, en nombre de, o utilizando recursos de ADIF, con resultado de una pérdida y/o ganancia para ADIF, para el perpetrador, para una persona vinculada a

ADIF, para un tercero o una combinación de los anteriores. Con frecuencia el fraude implica el uso del engaño. La intención es el elemento fundamental que diferencia al fraude de la irregularidad.

Esta Política se aplica a todos los miembros del Consejo de Administración, de la Alta Dirección y en general, sin excepción y cualquiera que sea su cargo, responsabilidad, ocupación o ubicación geográfica, a todos los empleados de ADIF. Todos ellos son "Personas Sujetas".

Principios que tiene ADIF para luchar contra el fraude:

Todas las personas sujetas deben cumplir con la legislación aplicable al personal al servicio de la Administración en materia de comportamiento en los negocios y utilización de recursos públicos. ADIF, como Entidad Pública Empresarial, está comprometida con la integridad en la gestión de los recursos públicos, alcanzando dicho compromiso a toda la organización y siendo liderado por el Consejo de Administración y la Alta Dirección. La actividad de ADIF debe responder en todo momento al interés público y a los valores plasmados en su Código Ético y de Conducta, de manera que cada actuación y cada decisión tomada cumpla con las siguientes premisas:

- Sea legalmente válida.
- Sea éticamente aceptable.
- Sea deseable para la sociedad y para la Entidad.
- Cada persona esté dispuesta a asumir la responsabilidad sobre ella ante sus compañeros, familiares y los ciudadanos en general.

Para demostrar su compromiso de tolerancia cero con el fraude y la corrupción, ADIF cuenta con medidas para prevenir y detectar, dentro de lo posible, cualquier actuación fraudulenta y, en su caso, subsanar sus consecuencias. Este sistema de control viene desarrollado en el Procedimiento de Prevención, Detección y Gestión del Fraude que establece los objetivos, las responsabilidades y las medidas antifraude de ADIF.

ADIF se asegurará de que las personas sujetas a esta Política se mantengan concienciadas sobre la necesidad de no tolerar el fraude en la Entidad y de que reciban formación adecuada al respecto.

Toda persona sujeta que sospeche que se está produciendo una actividad fraudulenta deberá comunicar esta situación a través del Canal Ético de ADIF.

Otras políticas relacionadas:

- Código Ético y de Conducta de ADIF.
- Política Corporativa de Lucha Contra el Fraude
- Procedimiento de Prevención, Detección y Gestión del Fraude.
- Procedimiento de Gestión del Riesgo de Fraude en Fondos Comunitarios.
- Política sobre Prevención y Gestión de Conflicto de Interés.

- Procedimiento de Gestión del Canal Ético.

Respecto al Procedimiento de Gestión del Riesgo de Fraude en Fondos Comunitarios, su objeto es establecer las responsabilidades, metodología y actividades realizadas en ADIF y ADIF-Alta Velocidad en el ciclo antifraude. Este ciclo incluye todas aquellas medidas orientadas a la prevención, detección, corrección y persecución del Fraude. La combinación de medidas en estos cuatro elementos del ciclo antifraude permite un enfoque proactivo, estructurado, orientado y completo de la gestión del riesgo de fraude tal y como recomienda la Comisión Europea, permitiendo así reducir significativamente el riesgo de fraude y proporcionar una disuasión suficiente. El 8 de noviembre de 2018, se constituyó el Subcomité de Autoevaluación de Riesgo de Fraude en Fondos Comunitarios que tiene como principal responsabilidad preparar, con la periodicidad establecida en el Procedimiento, la Autoevaluación del Riesgo de Fraude, en términos de impacto y probabilidad, utilizando las herramientas facilitadas por la Comisión Europea u otras que se pudieran establecer por ADIF y ADIF-Alta Velocidad. Dicha Autoevaluación, que contiene más de 100 controles, debe ser revisada y actualizada anualmente).

Información NO financiera (Ley 11/2018, de 28 de diciembre)	Texto descriptivo	Indicadores de resultado / impacto DATOS CUANTITATIVOS				
		Descripción indicador	Unidades	2016	2017	2018
INFORMACIÓN RELATIVA A LA LUCHA CONTRA LA CORRUPCIÓN Y EL SOBORNO	Medidas adoptadas para prevenir la corrupción y el soborno.	Notificaciones canal ético (Integrado ADIF – ADIF AV).	Nº	57	73	57
		Declaraciones conflictos de interés (Integrado ADIF – ADIF AV).	Nº	N/A	N/A	794
		nº alumnos formados en ética (Integrado ADIF – ADIF AV).	Nº	568	238	542

1.8.2. Compromisos Sociales en Materia de Sostenibilidad, Subcontratación de Proveedores y Consumidores

Información NO financiera (Ley 11/2018, de 28 de diciembre)	Texto descriptivo	Indicadores de resultado / impacto					
		DATOS CUANTITATIVOS					
		Descripción indicador	Unidades	2016	2017	2018	
INFORMACIÓN DESEMPEÑO EN LA SOCIEDAD Y RESPONSABILIDAD DE PRODUCTO	Compromisos de la empresa con el desarrollo sostenible: el impacto de la actividad de la sociedad en el empleo y el desarrollo local; el impacto de la actividad de la sociedad en las poblaciones locales y en el territorio; las relaciones mantenidas con los actores de las comunidades locales y las modalidades del diálogo con estos; pertenencia a asociaciones de ámbito nacional e internacional; acciones de patrocinio; convenios colectivos acordados.	Colaboración con ONG's y otras entidades no lucrativas	Educación, cultura y valores	M personas impactadas	3,12	1,81	2
			<i>(Integrado ADIF – ADIF AV).</i>				
	Colaboración con ONG's y otras entidades no lucrativas	Campañas solidarias	m euros	288	299,93	379,12	
		<i>(Integrado ADIF – ADIF AV).</i>					
	Accesibilidad universal para personas con discapacidad	Accesibilidad en estaciones	% de viajeros	80,08	81,21	83,19	
		<i>(Integrado ADIF – ADIF AV).</i>					
	Pertenencia a asociaciones de ámbito internacional/ Proyectos internacionales	Presencia en asociaciones y organismos internacionales	nº	N/A	184	218	
	Presencia en proyectos y actividades internacionales	nº	N/A	145	158		
	Pertenencia a asociaciones de ámbito nacional	nº	N/A	2	2		

En 2018 la Dirección de Compras y Contratación, dentro de sus objetivos estratégicos, estableció la "Aprobación de un Catálogo que recoja criterios ecológicos y criterios sociales para su incorporación preceptiva en los Pliegos de Prescripciones Técnica y de Cláusulas Administrativas para la contratación de obras/servicios/suministros" (dentro del Pilar Sostenibilidad OE 3.1. Negocio sostenible) que será de aplicación a los contratos tanto de ADIF como de ADIF AV.

A falta únicamente de aprobación, dichos catálogos proponen la incorporación de criterios sociales y medioambientales, adicionales a los establecidos por la LCSP, distinguiendo por un lado la inclusión de cláusulas de aplicación transversal a todos los contratos de ADIF y ADIF AV y, por otro, la inclusión de cláusulas que únicamente resulten de aplicación a un tipo de contrato o a una determinada prestación. En cada caso, se recogerían como requisitos de solvencia, como criterios de adjudicación o como condiciones especiales de ejecución. Al ser un objetivo de 2018 no hay serie histórica ni, por tanto, indicadores.

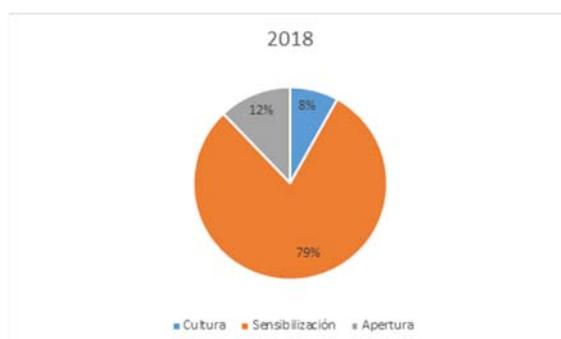
Información NO financiera (Ley 11/2018, de 28 de diciembre)		Texto descriptivo	Indicadores de resultado / impacto				
			DATOS CUANTITATIVOS				
			Descripción indicador	Unidades	2016	2017	2018
INFORMACIÓN DESEMPEÑO EN LA SOCIEDAD Y RESPONSABILIDAD DE PRODUCTO	Consumidores: medidas para la salud y la seguridad de los consumidores; sistemas de reclamación, quejas recibidas y resolución de las mismas.	Encuestas de satisfacción a clientes en Estaciones Viajeros: En 2018 se presentó el resultado del estudio de Calidad Percibida por los usuarios de las Estaciones de Viajeros. En él se recogen los resultados de una investigación que ha tenido por objetivo principal.	Calidad percibida en estaciones	puntos/10	7,61	7,61	7,62
			Calidad percibida en transporte de mercancías	puntos/10	5,6	7,3	7,3

COMPROMISOS SOCIALES-IMPACTO DE LA ACTIVIDAD EN LA SOCIEDAD

ADIF es consciente del relevante impacto que el desarrollo de su actividad tiene sobre las comunidades en las que opera y en el conjunto del país. La calidad y disponibilidad de las infraestructuras ferroviarias, su seguridad, el impacto de dichas infraestructuras en el desarrollo económico y la cohesión social, la necesidad de armonizar el desarrollo de la red con el respeto al medio ambiente, las oportunidades que ofrece el ferrocarril en la lucha contra el cambio climático, la necesidad de ser ejemplo de integridad y transparencia como empresa pública que necesita de la confianza de los ciudadanos, etc. Todo ello tiene efectos sobre la calidad de vida de los ciudadanos, y como ya indicamos al comienzo, “mejorar la vida de la gente” es nuestro propósito principal como empresa de servicio público.

Por ello, es importante tener en cuenta los diferentes impactos que tenemos en los ciudadanos y cómo tratamos de orientar la estrategia para que dichos impactos sean cada vez más positivos, abarcando la dimensión puramente operativa y de servicio, pero también la económica, social, ambiental y de gobierno de la entidad.

Entre otros proyectos que entendemos son también relevantes y tienen una naturaleza social más específica, vamos a destacar el programa Estación Abierta que en línea con el objetivo de ADIF de optimizar su impacto social externo en los entornos locales, nació como un proyecto integral que permite coordinar y desarrollar iniciativas culturales, sociales y medioambientales en estaciones ferroviarias gestionadas por ADIF, siempre bajo criterios de Responsabilidad Social y Sostenibilidad y sin fines comerciales. Con este programa se ofrecen, en definitiva, espacios abiertos a los ciudadanos. En 2018 se han realizado, según datos integrados de ADIF y ADIF-Alta velocidad, 413 actividades en 68 estaciones distintas con una audiencia de 2,02 millones de personas. La valoración media de las actividades ha sido de un 8,8. El retorno económico directo reportado por las entidades participantes en las actividades realizadas en las estaciones asciende a 17.324 € y 3.015 socios. El programa cuenta con tres ejes de actuación principales donde se aúnan las actividades que se realizan:



2. ACTUACIONES REALIZADAS EN LAS ÁREAS DE NEGOCIO DE LA ENTIDAD DOMINANTE DEL GRUPO EMPRESARIAL

2.1. ESTACIONES DE VIAJEROS

El año 2018 ha sido el año del inicio de la transformación digital en las estaciones en el que, partiendo de la experiencia del cliente y apoyándonos en las nuevas tecnologías disponibles, evolucionar a estaciones personales, con un mejor servicio a los clientes, de forma más competitiva y con conceptos multidimensionales en las que se puede no solo viajar, sino también trabajar, disfrutar, servir de centro cultural, etc. En este sentido, englobado en el Plan de Transformación 2020 de la Entidad y en concreto dentro del Plan de Transformación Digital de Estaciones se ha contratado una consultora especializada para la definición de la implantación de la estrategia digital, habiéndose llevado a cabo una versión inicial de la misma.

En esta misma línea de transformación digital se han acometido otras dos acciones:

- Colaboración para la aprobación de la norma UNE 178109 “Ciudades Inteligentes. Estación Inteligente y conexión con la plataforma de ciudad inteligente” en colaboración con el Comité Técnico de Normalización CTN 178 “Ciudades Inteligentes” de la Asociación de Normalización Española, UNE.
- Presentación en la sesión de trabajo de la Comisión de Estudio SG-20 de la Unión Internacional de Telecomunicaciones (UIT), relativa a IoT, Smart Cities and Communities celebrada en Wuxi (China), de una contribución para desarrollar una Recomendación ITU sobre “High-level requirements and capabilities of smart railway station platform”.

Otras actuaciones llevadas a cabo durante 2018:

- Ejecución del plan extraordinario de conservación de estaciones de viajeros de menor tráfico. En el plan elaborado en 2017 se contemplaba actuar en 433 estaciones con un presupuesto de 2,1 millones de euros. A fecha cierre 2018 se ha actuado en 381 estaciones (el 88%) con un gasto de 1,4 millones de euros, estando en ejecución actuaciones por importe de 0,34 millones de euros.
- Trabajos de inspección del estado de conservación y redacción de propuestas de mejora en 535 estaciones de menor tráfico.
- Puesta en servicio del Sistema de Información al Viajero ELCANO en las estaciones de Cádiz, Jerez de la Frontera, Benicarló, Vinarós, Alcolea de Córdoba, Villarrubia de Córdoba y El Higuero.

Por otro lado se han realizado tres nuevas implantaciones de la marca comercial propiedad de ADIF, MÁSCOSAS en estaciones como Vitoria. Esta marca unifica las actividades de restauración y tienda en un único local explotado por un operador especializado, compatibilizando la marca MÁSCOSAS con las enseñas comerciales del operador. Actualmente operan bajo esta marca cinco tiendas.

En cuanto a la mejora de las estaciones desde el punto de vista de la edificación, durante el año 2018 la actividad principal ha sido la redacción de proyectos y ejecución de obras para mejorar la funcionalidad y la explotación de las mismas, optimizando el rendimiento de las instalaciones y aumentando su vida útil, haciendo especial hincapié en la mejora de la accesibilidad y en avance en el uso de nuevas tecnologías con el objetivo de que las estaciones evolucionen hacia el concepto de instalación inteligente.

En este sentido, tanto en activos propios de la entidad como las derivadas de las encomiendas de gestión suscritas con ADIF Alta Velocidad, se han finalizado proyectos y obras por un importe aproximado de 7,41 M€, de los cuales corresponde a obras de mejora de la accesibilidad un importe de 3,50 M€. En este último campo hemos finalizado actuaciones en las estaciones de Tarragona, Renedo y Sant Jordi Des Valls. En estos momentos podemos decir que el 83% de los viajeros transitan por estaciones accesibles.

Por último, otro hito importante y de gran repercusión, es el inicio de los trámites para la contratación de las actuaciones para la mejora de la seguridad de los pasos entre andenes al mismo nivel existentes, dando respuesta a la "Recomendación Técnica 7/2018 de la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria sobre Cruces de Vía entre Andenes para Pasajeros" de 31 de octubre de 2018. Se actuará en 568 cruces de vías que afectan a 394 estaciones. La licitación incluye, por un lado, el suministro e instalación de señales, y por otro lado un acuerdo marco que fije los precios a aplicar en las obras a llevar a cabo para la adecuación de los cruces de vía entre andenes que consisten principalmente en iluminación, señalización y pavimento táctil según los criterios recogidos en la Recomendación Técnica.

2.2. SERVICIOS LOGÍSTICOS

En 2018, ante el reto de la sostenibilidad de Servicios Logísticos, se han realizado nuevas acciones para el desarrollo de las infraestructuras nodales para el transporte ferroviario de mercancías.

En lo referente a la implantación de diferentes modelos de gestión, en este ejercicio han proseguido los trabajos para fomentar la participación de terceros en la explotación de las terminales de mercancías de ADIF, mediante el modelo "a Riesgo y Ventura" (empresas públicas o privadas contratadas para la prestación de los servicios Complementarios o Auxiliares). Con las instalaciones que se han incorporado en este ejercicio (Júndiz y Jerez de la Frontera), son ya 20 las que se gestionan parcial o totalmente con dicho modelo a su riesgo y ventura ligados al tráfico intermodal, lo que supone un 80% aproximadamente del total de manipulación de UTIs en las terminales de ADIF. Gracias a estas actuaciones, entre otras, este número de UTIs manipuladas ha crecido el 3,3% con relación al año anterior en el conjunto de las instalaciones de ADIF, alcanzando las 523.458 y, en el caso de las gestionadas a riesgo y ventura, el crecimiento ha superado el 6% respecto al año anterior.

Además, hay que reseñar que el modelo de riesgo y ventura no solo se ha implantado en la actividad de transporte intermodal, sino que hay instalaciones como Abroñigal, Vicálvaro, Silla, Portbou, Granollers y Constantí, en donde las operaciones de maniobras también se realizan bajo este modelo.

Por otro lado, son ya 187 las instalaciones en que las maniobras y las operaciones sobre el tren son gestionadas directamente por las empresas ferroviarias en régimen de autoprestación.

Asimismo, en este ejercicio 2018, entra en vigor el Catálogo del Servicio Auxiliar de Maniobras y Operaciones sobre el tren para cada una de las 38 instalaciones donde ADIF presta este tipo de servicios. Este Catálogo ha supuesto una simplificación de la oferta de servicios respecto a las de años anteriores, en aras a facilitar la gestión de los clientes.

Además, para contribuir al fomento del tráfico ferroviario de mercancías por ferrocarril, en el año 2018 el Consejo de Administración de ADIF acordó el mantenimiento de los precios de maniobras y operaciones sobre el tren para el 2019. En relación con los precios de manipulación de UTIs, también se han mantenido los del ejercicio anterior, y se ha aprobado su congelación para 2019, por tercer año consecutivo.

También en lo relativo al ámbito comercial, se ha colaborado activamente con el Ayuntamiento de Aranjuez para la publicación de una convocatoria de Manifestación de Interés (MOI), sobre la instalación que ADIF tiene en este Municipio, y a la cual han presentado su interés tres empresas.

A lo largo de este año, también se ha continuado con la labor de potenciar el Gestor de Infraestructuras de Servicios (GIS), creado en 2017, con el fin de dar servicio y orientar a las empresas ferroviarias, prestadores de servicio y clientes en general, en la asignación de capacidad en las instalaciones gestionadas por Servicios Logísticos, a través de la herramienta informática SYACIS.

En relación con la planificación y el desarrollo de las diferentes actuaciones para la mejora de la accesibilidad ferroviaria en los puertos, se ha continuado el trabajo con diferentes Autoridades Portuarias en aras a mejorar la conectividad de los mismos. También en relación con la gestión ferropuertuaria, se mantienen los acuerdos de Colaboración para la prestación de los servicios de acceso y expedición de trenes por parte de ADIF, así como de las maniobras en el interior del puerto. Por último, también en el ámbito portuario, hay que destacar la mejora en la gestión del tráfico ferro-portuario del Puerto de Barcelona, fruto de la colaboración entre la Autoridad Portuaria y ADIF.

Por otro lado, dentro de las acciones para el Desarrollo de la Red Estratégica de Infraestructuras Nodales Eficientes, se ha procedido a la redacción del Proyecto Constructivo para la Remodelación de la Terminal Ferroviaria de Madrid - Vicálvaro, Fase I, y al comienzo de los trámites necesarios para la licitación y adjudicación de la subfase 1A, para la que se han solicitado Fondos CEF.

Dentro del mismo Plan de Acción, se han licitado los trabajos para la redacción del Proyecto de Construcción de la Plataforma Multimodal de Júndiz -fase 1- en Vitoria-Gasteiz, su conexión en ancho estándar al Corredor Atlántico y la elaboración de un Proyecto Funcional de implantación de una terminal de autopista ferroviaria, que cuentan con financiación mediante fondos CEF.

En este mismo epígrafe, se está procediendo al desarrollo del Convenio para la construcción y gestión de la instalación intermodal y logística de Valencia Fuente de San Luis.

2.3. PATRIMONIO Y URBANISMO

Las actuaciones más significativas llevadas a cabo durante el ejercicio 2018 fueron las siguientes:

- *Acuerdos con otras administraciones y organismos:* Se han formalizado convenios Urbanístico-Ferrovianos en Basauri (convenio expropiatorio ámbito PERU y Área de Reparto K), León (convenio desarrollo Sector NC 06-03, estación de León-Matallana de RAM), Madrid-Delicias (mejora e integración de los suelos ferroviarios), Puerto Real (cesión de terrenos para ramal ferroviario "bajo de la cabezuela"). Por otro lado, se ha participado en la negociación de convenios urbanísticos en las ciudades de Almansa (Estación de Autobuses), Cádiz (Convenio de gestión UE-ES-1 "Estación"), Canfranc (2ª Adenda al convenio 2006), Caspe (implantación Estación Autobuses), Miranda de Ebro (Adenda accesos viarios), Santiago de Compostela (convenio expropiatorio). Igualmente se ha colaborado con otras direcciones de ADIF en la redacción de 15 borradores de convenio (entre otros, Albal, Hospitalet, Langreo, Ourense, Sant Feliu, Santander, Torrelavega RAM, Vigo, etc.).
- *Planeamiento Urbanístico:* Se han emitido unos 300 informes urbanísticos; sugerencias y/o alegaciones a distintos instrumentos de planeamiento, entre los que destacan: Plan Especial para adecuar las infraestructuras ferroviarias existentes y el aprovechamiento urbanístico de la parcela sita en el paseo de la Castellana, número 69 de Madrid (Madrid-Azca); Plan general de Alcorcón, Bilbao (Avance de la Revisión del PGOU), Basauri (Plan Especial de Reforma Urbana en el ámbito de San Fausto-Bidebieta-Pozokoetche, POUM de LLeida, y PXOM de Villagarcía de Arousa, así mismo en relación con las Sociedades de Integración, destacan: Almería (Adaptación parcial a la LOUA del PGOU), Logroño (Aprobación Inicial Modificación del PERI Ferrocarril), LLeida (Aprobación Inicial del POUM), Zaragoza (Proyecto Reparcelación UE1 de Portillo), Gijón (Texto Refundido del Proyecto de Urbanización UE1A) y Valladolid (2ª Información Pública de la Revisión del PGOU). Así como se alcanzaron las aprobaciones definitivas del Proyecto de Reparcelación de la UE1A y del Proyecto de Habilitación de Solares en el ámbito de A.4-1 del Parque Central en Valencia.
- *Madrid Nuevo Norte:* El 19 de septiembre de 2018, la Secretaría General de Infraestructuras resolvió aprobar provisionalmente el "*Estudio Informativo del nuevo complejo ferroviario de la estación de Madrid-Chamartín*", e iniciar el correspondiente proceso de información pública y audiencia. El 20 de septiembre de 2018, la Junta de Gobierno del Ayuntamiento de Madrid acordó la Aprobación Inicial de la Modificación Puntual del Plan General de Madrid (MPPGOU). El 28 de diciembre de 2018 las Entidades Públicas Ferroviarias y DCN suscribieron el "*Documento de Modificación del Texto Refundido del Contrato suscrito por Renfe, hoy ADIF, ADIF-Alta Velocidad, RENFE-Operadora y RENFE Fabricación y Mantenimiento, SME, y DUCH, hoy DCN, sobre adjudicación preferente de los derechos de las primeras en relación con el desarrollo urbanístico de los Recintos Ferroviarios de Chamartín y Fuencarral, en Madrid*".

- Concurrencia pública de Ofertas y enajenación activos inmobiliarios: Se han subastado conforme la Ley de Patrimonio de las Administraciones Públicas 180 inmuebles, habiéndose adjudicado 78 inmuebles.
- Arrendamiento de inmuebles: Se han formalizado un total de 1.125 contratos de arrendamiento, entre nuevos contratos y protocolos que modifican contratos preexistentes.
- Concesiones y autorizaciones administrativas: Se han tramitado un total de 1.523 expedientes, en concepto de ocupación del dominio público.
- Vías Verdes: En 2018 se firmaron 6 contratos (5 nuevas Vías Verdes más un contrato de ampliación de la Vía Verde de la Bureba), que suponen un total de 62,476 Km de longitud:

VÍA VERDE	LÍNEA CERRADA	Km.
VÍA VERDE SANTIAGO-CERCEDA (T.M. OROSO)	Zamora-A Coruña	5,80
VÍA VERDE DE REDONDELA - VIGO (T.M. REDONDELA)	Monforte-Vigo	1,60
VÍA VERDE SANTIAGO-CERCEDA (T.M. SANTIAGO)	Zamora-A'Coruña	11,50
VÍA VERDE DE REDONDELA - VIGO (T.M. VIGO)	Monforte-Vigo	3,60
VÍA VERDE DEL ALTIPLANO GRANADINO	Lorca-Baza y Baza-Guadix	37,47
Protocolo de Ampliación de Vía Verde en el T.M. de Alfoz de Quintanadueñas (Burgos) del PK 259/411 al 261/928 total 2,517Km., que se incorporan a la Vía Verde de la Bureba.	Burgos - Caminreal (Calatayud - Ciudad Dosante)	2,52
TOTAL KM VÍAS VERDES 2018:		62,48

2.4. CONSERVACIÓN Y MANTENIMIENTO

2.4.1. En el ámbito de la Red

Las tareas realizadas en este ámbito de actuación consisten en el mantenimiento de la infraestructura ferroviaria de forma eficiente y sostenible, tanto desde el punto de vista económico como medioambiental, garantizando siempre a los clientes el mayor grado de seguridad, fiabilidad y disponibilidad de la misma.

Dentro del ámbito de Conservación y Mantenimiento la misión es mantener operativa la red para que el tráfico se gestione de una forma segura y con la máxima regularidad. Las áreas técnicas sujetas al mantenimiento son las siguientes: infraestructura, vía, energía, instalaciones de seguridad y telecomunicaciones; y los procesos de mantenimiento se

agrupan en tres actividades principales: mantenimiento previsto (programado según estado y controles legales), mantenimiento correctivo y actuaciones de mejora.

A continuación, se relacionan las principales actividades realizadas en 2018:

- Puesta en servicio de la nueva Estación de Huelva.
- Finalización y puesta en servicio de la Variante de la Puebla de San Julián. Línea Monforte - Lugo.

Infraestructura:

- Actuaciones para la mejora de la línea Zaragoza - Sagunto - Teruel, que incluyen el aseguramiento de la capacidad portante en la línea, con una capacidad por eje de 22,5 toneladas, la licitación de dos proyectos para el aumento de longitud de vías de estacionamiento en siete estaciones hasta los 750m y la aprobación del proyecto de renovación integral para mejora de la infraestructura y vía.
- Diversas actuaciones en puentes, que incluyen la licitación del proyecto de reparación de 23 puentes situados entre los pp.kk. 000+640 y 044+637 del tramo Monforte - Ourense de la línea 810, así como el refuerzo del puente sobre el río Caudal (PK 18,614 de la línea 764 Trubia - Collanzo en Mieres), del Puente O Barqueiro, de la línea Ferrol-Pravia, de los puentes Colera, Redondela y el puente sobre la Ría de Ferrol.
- Asimismo, en ejecución del refuerzo estructural se ha finalizado el Plan de tratamiento de túneles de la red convencional y de ancho métrico de ADIF y se han ejecutado obras de refuerzo en el Túnel de Ambrosero en Beranga, en el túnel de Carbayín entre los PP.KK. 28/636 y 29/681 de la Línea Laviana - Gijón Sanz Crespo.
- Entre las obras de emergencia finalizadas destacan las siguiente: tramo metálico del Urumea y túnel de Gaintxurizqueta, ambos en la línea Madrid Hendaya tramo metálico Rivera de Usagre en PK 88+546, línea Mérida-Los Rosales.
- En ejecución las obras de la variante de Camarillas entre Agramón y Cieza.

Actuaciones en Pasos a Nivel:

- Respecto a actuaciones en pasos a nivel, en 2018 se han suprimido 28, 24 en la Red Convencional y 4 en la Red de Ancho Métrico (RAM). En el cuadro siguiente se muestra el número de supresiones de pasos a nivel realizadas desde 2012:

AÑO	Red convencional	RAM	Total
2012	39	8	47
2013	35	12	47
2014	20	6	26
2015	30	7	37
2016	25	4	29
2017	26	10	36
2018	24	4	28
Total	199	51	250

Vía:

- Auscultación geométrica de vía de la Red Convencional: auscultados 10.260 Km en 2018.
- En el marco de la encomienda de prestación de servicios de mantenimiento suscrita con ADIF - Alta Velocidad, se ha realizado en 2018 la auscultación geométrica y dinámica de vía y dinámica de catenaria de 62.088 km de la Red de Alta Velocidad y se ha efectuado la auscultación geométrica 22.290 Km en 2018 de catenaria de la Red de Alta Velocidad.
- Asimismo, se han realizado las pruebas para la puesta en servicio de las siguientes líneas de titularidad de ADIF o de ADIF Alta Velocidad, en este último caso en el marco de la encomienda citada:
 - Antequera-Granada.
 - Monforte del Cid-Murcia.
 - Valladolid-León.
 - Tarragona-Vandellós.
 - Venta de Baños-Burgos.
 - Chamartín-Torrejón de Velasco.
 - Variante de San Julián.
 - La Alcudia de Crespins-Mogente.
 - Chinchilla-Cartagena.
- Licitación del suministro y mantenimiento de un tren auscultador de alta velocidad.
- Licitación de la renovación de vía del Tramo Cabeza de Buey-Castuera perteneciente a la Renovación del tramo Ciudad Real-Badajoz.
- Aprobación técnica del proyecto de renovación de vía del Tramo Guadálmez/Los Pedroches-Cabeza del Buey perteneciente a la Renovación del tramo Ciudad Real-Badajoz.
- Renovación de vía Palencia - Santander. Tramo: Torrelavega - Santander.
- Renovación tramo Orejo-Liérganes.
- Aprobación del proyecto de renovación de vía y Catenaria en el túnel de Recoletos.
- Licitación de las obras de la renovación de vía y catenaria Poble Llarga-Silla, dentro del Plan de Cercanías de la Comunitat Valenciana.
- Licitación proyecto constructivo para la duplicación de vía en el tramo Muriedas-Santander y otras actuaciones en la línea de cercanías c-1 entre Guarnizo y Muriedas.
- Licitada la rehabilitación de vía de la línea Sevilla-Huelva.
- Aprobación del proyecto de renovación de vía en el tramo San Pablo-Almoraima fase 1.
- En ejecución la renovación de vía e infra en el tramo Almoraima-Algeciras, excepto San Roque Mercancías.
- En ejecución la renovación de plataforma y vía en el entorno de San Roque Mercancías.
- En ejecución la sustitución de carril y traviesas entre los PPKK 4+000 y 16+800 de la línea Aljucén - Cáceres.

- En ejecución Obras de emergencia de reparación de la línea 420 Bif. Las Maravilla-Algeciras, línea 422 Bif. Utrera Fuentepiedra y 430 Cordoba-Los Prados, por daños graves de las inundaciones de fecha 20 y 21 de octubre de 2018.
- Aprobado proyecto para la rehabilitación de las vías de cruce y apartado de la estación de Tortosa.
- Licitación mantenimiento de Infraestructura, vía y aparatos de vía en las líneas de A.V.

Energía:

- En ejecución la instalación de seis convertidores de recuperación de energía de frenado (1ª fase).
- En redacción el proyecto constructivo de "Electrificación del tramo Monforte de Lemos - Lugo".
- En redacción el proyecto constructivo de "Renovación total de la línea aérea de contacto para la posterior transformación de 3 kV c.c a 25 kV c.a. Tramos: Orense - Monforte".
- En redacción el proyecto constructivo de "Electrificación de la línea Bobadilla-Algeciras. Tramo Bobadilla-Ronda".
- En redacción el proyecto constructivo de "Renovación de la línea aérea de contacto entre el pk 294/550 y el pk 296/830 de la estación de Palencia".
- En redacción el proyecto constructivo de "Electrificación de la línea Zaragoza-Teruel".
- Adjudicada la construcción de una nueva subestación de El Prat.
- Adjudicada la construcción de la nueva subestación de Parets.
- Adjudicada la construcción de la nueva subestación de Tolosa.
- Puesta en servicio de la subestación de Las Cabezas de San Juan.
- Puesta en servicio de la nueva subestación de Vallecas.
- Puesta en servicio de las subestaciones de Rifa y Cruce en la nueva variante de Vandellós.
- En ejecución la electrificación de la línea Salamanca-Fuentes de Oñoro y la adaptación de instalaciones de seguridad y telecomunicaciones.
- En ejecución la rehabilitación de la subestación eléctrica de tracción de la estación de Príncipe Pío.
- En redacción el proyecto de rehabilitación parcial de catenaria con sustitución de hilo de contacto trayecto Madrid - Atocha - Guadalajara.
- Redacción de los proyectos constructivos de cinco nuevas subestaciones de tracción en las cercanías de Barcelona.
- Actuaciones de mejora en la subestación de Faió.
- Rehabilitación de catenaria en el trayecto Sants - l´Hospitalet. Pk 95/900 - 97/800.
- Licitado el proyecto de electrificación Guillarei-Tui.
- Finalizada la rehabilitación subestación de Pineda de Mar.
- Finalizada la rehabilitación de catenaria afectada por corrosión marina en la línea de Vilanova.
- Finalizada la sustitución de hilo de contacto entre Barcelona Sants y Sant Vicenç de Calders.

Instalaciones - Área de Instalaciones de seguridad:

- Aprobación del proyecto de obra de mejora de las instalaciones y señalización y telecomunicaciones del tramo Palencia-Mataporquera y Bárcena-Torrelavega.
- Licitada la renovación de instalaciones de seguridad entre Xátiva-Alcoi.
- En ejecución las obras del GSM-R en el tramo Humanes-Monfragüe.
- En ejecución las obras de Señalización y comunicaciones en el tramo Humanes-Monfragüe.
- En ejecución las obras de instalaciones de seguridad y comunicaciones en la variante de Camarillas.
- En ejecución la instalación de Bloqueo Automático Banalizado (BAB) en el tramo Aranjuez-Alcázar de San Juan.
- Finalizada la construcción del Bloqueo Automático en Vía Única (BAU) con Control de Tráfico Centralizado (CTC) en el subtramo Gaucín-Algeciras.
- Adjudicada la renovación del CTC de León y Oviedo.
- Adjudicada la renovación del CTC de ancho métrico de El Berrón.
- Redacción del Proyecto Constructivo de Nuevo enclavamiento electrónico y bloqueos asociados en la estación de Oviedo.
- Licitación redacción de proyecto y obra de instalación de BLAU con CTC, Buñol - Utiel.
- Finalizadas las obras de instalación de BLAU con CTC entre Murcia Mercancías y Lorca en fase de Puesta en Servicio.
- Adjudicación del proyecto y obra de Instalaciones de Seguridad y Comunicaciones del tramo Torrelavega-Santander (Línea Palencia-Santander).
- Adjudicación de los proyectos y obras de mejoras de las instalaciones de seguridad de tecnología Siemen, Alstom, Bombardier y ENYSE en el ámbito de Cataluña.
- Elaboración del proyecto de dotación de BAU en el tramo Bobadilla-Ronda y afecciones en las instalaciones de seguridad y comunicaciones por la electrificación a 25kv.
- Elaboración del proyecto de señalización del acceso al puerto de Sevilla entre La Negrilla y Puerto La Salud.
- Licitación de la obra de señalización del túnel en el tramo entre Madrid Atocha y Madrid Chamartín.
- Elaboración de Proyecto de dotación de BAB en el tramo Silla-Cullera, y renovación instalaciones Cullera-Gandía/Gandía Playa.
- Licitación del Proyecto y la Obra de remodelación de las estaciones R3 de Parets de Vallés, Granollers-Canovelles, Les Franqueses del Vallés y la Garriga (Barcelona). Instalaciones de seguridad y comunicaciones.
- Aprobado el proyecto de instalaciones de seguridad y telecomunicaciones del Soterramiento de Sama de Langreo de la red de ancho métrico.
- Elaborado el proyecto de dotación de BAU en el tramo La Asunción Universidad-Cistierna y BLAU en el tramo Matallana-La Robla y Cistierna-Guardo.
- Elaborado el proyecto de dotación de BAU en el tramo Ferrol - Ortigueira.
- Elaborado el proyecto preliminar para instalación del sistema ASFA Digital para la emisión de las nuevas frecuencias de los aspectos de preanuncio de parada, anuncio de precaución y control de zona límite de parada.

- Adaptación de protección clase "C" con peatonal adosado a protección clase "F" exclusivo en el paso de pk 12/564 de la línea Barcelona - Ripoll (término municipal de Montcada i Reixach). Finalizado en 2018.
- En ejecución la implantación del sistema ERTMS entre L'Hospitalet de Llobregat y Mataró.

Estaciones:

- Licitación: "Proyecto constructivo de arquitectura de estaciones y apeaderos en la línea de cercanías c-1 entre Torrelavega y Santander".
- Finalizada la ampliación de anchura, recrecido y longitud de andenes, mejora del paso inferior e incorporación de ascensores y escaleras en Tarragona.
- Finalizado el recrecido de andenes de la estación de red convencional en Girona.
- Finalizado el recrecido de andenes, paso estrail adaptado, marquesinas e iluminación en la estación de Sant Jordi Desvalls.
- En ejecución el recrecido de andenes, adecuación del paso inferior e instalación de ascensores en la estación de Portbou.
- Aprobado el Proyecto constructivo de actuaciones para la consolidación estructural en la estación de Méndez Álvaro.

Soterramiento:

- En ejecución la redacción de los Proyectos de ejecución de la Integración del ferrocarril en Montcada i Reixach y de la nueva estación de dicha localidad en el tramo del soterramiento en la línea R2 a su paso por el casco urbano de la ciudad".

Corredor Mediterráneo:

- Redactado el proyecto de implantación de tercer carril en todas las vías entre València - Sagunt - Castelló.
- Redactado el proyecto de implantación del tercer carril entre Almussafes y Sant Lluís.
- Redactado el proyecto de implantación del tercer carril en la estación de Font de Sant Lluís.
- Redactado el proyecto de implantación del tercer carril en la estación de Castelló.
- En redacción tres proyectos de cambio de ancho: Castelló - Vinarós, Vinarós - Vandellós y Vandellós - Cambiador de La Boella.
- En redacción proyecto de instalaciones de seguridad para el cambio de ancho entre València y Castelló.
- Finalizada la redacción del proyecto modificado de construcción para la implantación del ancho estándar en el corredor Mediterráneo. Subtramo Martorell - Sant Vicenç de Calders.
- Finalizada la redacción del proyecto de construcción para la implantación del ancho estándar en el corredor Mediterráneo. Subtramo Sant Vicenç de Calders - Vilaseca.
- En ejecución el acceso ferroviario a la T1 del aeropuerto del Prat (superestructura).
- En ejecución la implantación del ancho estándar en el corredor Mediterráneo. t/Martorell - Sant Vicenç de Calders. Vía y electrificación.
- En ejecución la implantación del ancho estándar en el corredor Mediterráneo. t/ Sant Vicenç de Calders -Tarragona-Nudo de Vilaseca. Vía y electrificación.

- En ejecución la implantación del ancho estándar en el corredor Mediterráneo. t/ Castellbisbal-Tarragona-Nudo de Vilaseca. Instalaciones de Seguridad y Comunicaciones.
- Adjudicada la implantación del ancho estándar en el corredor Mediterráneo. t/ Castellbisbal-Martorell.
- Licitado el proyecto acceso ferroviario a la T1 del aeropuerto del Prat (superestructura). Redacción.

2.5. CIRCULACIÓN Y GESTIÓN DE CAPACIDAD

2.5.1. Gestión de la Circulación

La Dirección General de Circulación y Gestión de Capacidad tiene como misión gestionar, dirigir y controlar los procesos de circulación ferroviaria de acuerdo a la normativa vigente y a los procesos del Sistema de Seguridad en la Circulación que le son inherentes, aplicando las normas, reglamentos y procedimientos establecidos. Adjudica, así mismo, la capacidad de la red a las empresas ferroviarias y demás candidatos, y coordina el tráfico ferroviario a través del centro de gestión de red H24, gracias a los sistemas operacionales más avanzados. Todo ello se realiza con el objetivo de incrementar el transporte por ferrocarril, maximizando el valor añadido y con el menor coste para la Sociedad.

De acuerdo con las encomiendas suscritas por los dos administradores generales de infraestructuras, ADIF realiza las tareas materiales de gestionar la circulación y adjudicar la capacidad también en la red de titularidad de ADIF - Alta Velocidad, por lo que en este resumen de actividad se incluyen en determinados casos actividades correspondientes a dicha red y datos integrados para el conjunto de la Red Ferroviaria de Interés General.

Gestión del Tráfico

Medida de la puntualidad/impuntualidad por frecuencia en los núcleos de cercanías de Madrid y Barcelona

En los núcleos de Cercanías, el porcentaje de trenes impuntuales se obtiene en base a los criterios de seguimiento del horario planificado, determinando estos trenes la Puntualidad. Estos cálculos no se ajustan adecuadamente a la realidad de este producto, sobre todo en los grandes Núcleos de Madrid y Barcelona, donde existen grandes discrepancias entre la percepción, por la parte del viajero, de la puntualidad real en el servicio prestado y el número de trenes llegados a destino dentro del umbral de puntualidad previsto.

Es necesario resaltar y tener en cuenta que, en el caso de estos grandes Núcleos, lo que realmente importa es mantener la frecuencia de paso de los trenes durante su recorrido, más que su llegada a destino en hora. El retraso de un tren a destino se obtiene de forma automáticamente de las herramientas de seguimiento del tráfico Sitra, y posteriormente se analizar con la empresa ferroviaria responsable del transporte para ajustar el dato de

puntualidad a las circunstancias diarias de la circulación, es decir a la percepción del viajero.

Con el propósito de realizar la medición de la Puntualidad/Impuntualidad en Núcleos de Cercanías ajustada a la percepción real del usuario, se crea un nuevo sistema para el cálculo de las mismas en tramos de tráfico uniforme, basado en la frecuencia de paso de los trenes por puntos de control designados por su relevancia. Este proceso cumple los siguientes requisitos:

- Medición de la Puntualidad e Impuntualidad en base a la frecuencia de paso por ciertas estaciones del recorrido de los trenes.
- Ajuste real a la percepción de regularidad por parte del viajero.
- Automatismo completo del proceso, sin ajustes manuales o percepciones personales.

Al inicio de 2018 se puso en marcha la medición por frecuencia en los núcleos de Madrid y Barcelona, se ha realizado la medición con este sistema durante todo el año en paralelo con el sistema actual, siendo los datos muy homogéneos.

Los objetivos a alcanzar durante el año 2019:

- Cambio del concepto de puntualidad, en la actualidad está dirigida al retraso de un tren, con el nuevo concepto se dirige al concepto de pérdida de frecuencia.
- Realizar el análisis de la impuntualidad por pérdida de frecuencia ligada a las incidencias ocurridas en cada tramo uno de los tramos de tráfico uniforme.
- Puesta en servicio en el primer semestre de 2020.

2.5.2. Parámetros Principales del sistema de Incentivos

La Directiva 2012/34 del Parlamento Europeo y del Consejo de fecha 21 de noviembre, establece el espacio ferroviario europeo único, y en su artículo 35 - Sistema de Incentivos, *"determina que los sistemas de cánones por la utilización de infraestructuras deberán incentivar a las empresas ferroviarias y al administrador de infraestructuras a reducir al mínimo las perturbaciones y a mejorar el funcionamiento de la red ferroviaria a través de un sistema de incentivos"*.

"Dicho sistema podrá incluir la imposición de penalizaciones por acciones que perturben el funcionamiento de la red, la concesión de indemnizaciones a las empresas que las sufran y la concesión de primas a los que alcancen resultados mejores de lo previsto".

El 11 de febrero de 2015 se publica en el Boletín Oficial del Estado la Orden FOM/189/2015, por la que se desarrollan los principios básicos de aplicación de incentivos en el sistema de los cánones por utilización de las infraestructuras ferroviarias, establecidos en la sección 6ª de la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del Sector Ferroviario (LSF).

El sistema de incentivos incluirá la imposición de penalizaciones (malus) por acciones que perturben el funcionamiento de la red, la concesión de compensaciones (bonus) a las entidades que las sufran, y la concesión de primas a las que obtengan resultados mejores de lo previsto.

A fin de conseguir un nivel convenido de resultados, los administradores de infraestructuras ferroviarias acordarán previamente; de manera transparente y no discriminatoria, con las empresas ferroviarias y demás candidatos, los parámetros principales del sistema de incentivos (en particular el valor de los retrasos y los umbrales de puntualidad para determinar los pagos adeudados según el sistema de incentivos, y el retraso computable cuando se suprima un servicio); relativos tanto a las circulaciones de determinados trenes, como a todas las circulaciones de trenes de una empresa ferroviaria durante un período dado. Los parámetros resultantes se publicarán en la declaración sobre la red del administrador.

La implantación del sistema de incentivos se ha realizado de forma progresiva, siendo de aplicación en dos fases:

Fase 1: Se inició con el Horario de Servicio 2017/2018 y se aplicó a los trenes de viajeros de Alta Velocidad (Larga y Media Distancia).

Fase 2: Se instaurará desde el inicio del Horario de Servicio 2018/2019 y aplicará al conjunto de los trenes que circulan por la red de ADIF.

2.6. SEGURIDAD, PROCESOS Y SISTEMAS CORPORATIVOS

Información NO financiera (Ley 11/2018, de 28 de diciembre)		Indicadores de resultado / impacto					Metas 2019
		DATOS CUANTITATIVOS					
		Descripción indicador	Unidades	2016	2017	2018	
INFORMACIÓN DESEMPEÑO EN LA SOCIEDAD Y RESPONSABILIDAD DE PRODUCTO	Consumidores: medidas para la salud y la seguridad de los consumidores; sistemas de reclamación, quejas recibidas y resolución de las mismas.	Evaluación de la prestación de los servicios de vigilancia y seguridad (integrado ADIF y ADIF AV)	puntos/45	38,4	38,33	39,46	> 35
		Ataques deliberados contra las infraestructuras críticas	nº	0	1	0	<= 5
		Delitos con incidencia en la actividad	nº	2.624	1.039	911	<= 1000
		Personas fallecidas o heridas graves en accidentes	nº/ Mkm Tren	0,610	0,316	0,050	0

2.6.1. Protección y Seguridad

Corresponde a ADIF el ejercicio de la potestad de policía en relación con la circulación ferroviaria, el uso y la defensa de la infraestructura, con la finalidad de garantizar la seguridad en el tráfico, la conservación de la infraestructura, las instalaciones y medios materiales de cualquier clase necesarias para la explotación.

Durante el año 2018 han disminuido, por quinto año consecutivo, los incidentes por sustracción de conductores eléctricos pasando de 179 en 2017 a 141 en 2018; habiendo sido el material sustraído de 166 metros menos.

2.6.2. Telecomunicaciones

A continuación, se detallan las diferentes actuaciones realizadas en relación con las instalaciones de telecomunicaciones:

Proyectos:

- Instalaciones de telecomunicaciones móviles GSM-R y línea de energía en la línea Plasencia-Casar.
- Instalaciones de telecomunicaciones móviles GSM-R en la línea Bobadilla-Ronda.
- Instalaciones de telecomunicaciones móviles GSM-R en la línea Buñol-Utiel.
- Refuerzo de la línea de energía de suministro a las instalaciones de señalización y telecomunicaciones de la línea Aranjuez-Villalba (C3).
- Renovación de detectores de cajas calientes (37) en el ámbito de Red Convencional.
- Instalaciones de telecomunicaciones móviles GSM-R de la segunda capa en las líneas R2 y R4 de Cercanías de Barcelona.
- Instalaciones de telecomunicaciones móviles GSM-R en la línea Humanes-Monfragüe.

Colaboración en la redacción de proyectos constructivos de otros departamentos:

- Instalaciones de señalización y telecomunicaciones de la línea La Salud-Puerto de Sevilla.
- Instalaciones de señalización y telecomunicaciones en la nueva estación de La Sagrera.
- Instalaciones de señalización y telecomunicaciones en la nueva estación de San Andrés Condal.
- Instalaciones de telecomunicaciones móviles TETRA en el ámbito de las Cercanías de Madrid.
- Instalaciones de telecomunicaciones móviles TETRA en el ámbito de las Cercanías de Barcelona.
- Instalaciones de señalización y telecomunicaciones de la línea Huesca-Canfranc (eliminación bloqueo telefónico).
- Nueva estación intermodal de Orense y pasarela peatonal.
- Instalaciones de señalización y telecomunicaciones de la línea Arahal-Fuente de Piedra.

Obras:

- Renovación del sistema de gestión de direccionamiento IP y Servidor de Nombres de la Red IP Multimedia de Explotación Ferroviaria.
- Sustitución y renovación de sistemas de alimentación en salas de comunicaciones (3 lotes-117 sistemas de alimentación).
- Instalaciones de telecomunicaciones móviles GSM-R en las Cercanías de Barcelona.
- Instalaciones de telecomunicaciones móviles GSM-R de segunda capa en la línea Hospitalet-Mataró.
- Instalaciones de telecomunicaciones móviles GSM-R en la línea Humanes-Monfragüe.
- Instalación de detectores (2) para vía de ancho mixto en el ámbito de Barcelona.
- Instalación de audiograbadoras (11) en gabinetes de circulación.

Mantenimiento:

- Gestión de todos los sistemas de telecomunicaciones del ámbito de LC desde el CTA y soporte al territorio para la resolución de incidencias.
- Gestión del almacén centralizado de materiales de telecomunicaciones.
- Provisión y migración de servicios de telecomunicaciones desde el CTA.
- Generación de Ordenes de Trabajo (950) para mantenimiento (preventivo y correctivo) y ampliación de la red de cables de fibra óptica.
- Atención de incidencias 7x24x365 desde el Centro de Operación de Red (COR).

Otros:

- Revisión de toda la documentación asociada al proceso de Mantenimiento Preventivo de los sistemas de Telecomunicaciones.
- Toma de datos para actualización de la aplicación de Inventario de ADIF.
- Suministro de equipos radio y baterías para las instalaciones de radiocomunicaciones en el ámbito de RAM.

Estudio de solución GSM-R para despliegue en red convencional (análisis de torres, mástiles, casetas, energía, equipamiento GSM-R, etc.

2.6.3. Seguridad en la Circulación

Para ejercer las funciones de administración de la Red Ferroviaria de Interés General (RFIG), ADIF dispone de una Autorización de Seguridad de acuerdo con el Reglamento sobre Seguridad en la Circulación de la RFIG. La Autorización de Seguridad acredita que tiene establecido un sistema propio de Gestión de la Seguridad y está en condiciones de cumplir los requisitos específicos necesarios para la administración de las infraestructuras en condiciones de seguridad.

Para ello, ADIF tiene, entre otras competencias, el desarrollo de funciones corporativas y de servicios en el conjunto de la entidad. Entre estas se encuentra la definición de la política y la estrategia de la gestión de las principales funciones de seguridad en la circulación y la responsabilidad de determinados servicios transversales.

ADIF mediante sus Direcciones Generales y sus áreas de actividad especializadas, lleva a cabo las actividades productivas de forma segura y eficiente, estableciendo para ello los objetivos y funciones de seguridad.

Para propiciar el cumplimiento de la Política de Seguridad y los Objetivos de Seguridad, ADIF aprueba el Plan Anual de Seguridad a propuesta de la Comisión Técnica Central de Seguridad.

Respecto al vigente Plan Anual de Seguridad en la Circulación de ADIF (PASC), es un Método de Seguridad que persigue la mejora continua de los niveles de seguridad en la RFIG. Las directrices establecidas en él complementan las normas relativas a la gestión de la seguridad ferroviaria y se diseñan para fortalecer la seguridad del sistema ferroviario, amparando todos los sistemas operativos ferroviarios relacionados con la seguridad en la circulación, y velando porque éstos cumplan con los requisitos reglamentarios de seguridad. Éste aglutina y recoge los programas de acción y los objetivos de seguridad, así como el conjunto de acciones de las áreas de actividad con funciones de seguridad en la circulación; siendo dichas acciones las siguientes:

- Vigilancia de 1er Nivel: Se trata de un control de proximidad y detección temprana sobre la aplicación de las normas de seguridad relativas a procesos y personal, en particular en el ejercicio de las funciones de seguridad, así como sobre el estado de las instalaciones y la infraestructura. Durante 2018, y respecto a este 1er Nivel de Vigilancia, se han realizado 5.740 visitas de seguridad y 5.619 escuchas; así como 454 vigilancias operacionales sobre la actividad indicada anteriormente.
- Vigilancia de 2º Nivel: Se fundamenta a través de inspecciones, cuyo objetivo es la comprobación, mediante la observación y análisis, del correcto cumplimiento de la normativa y los requisitos de seguridad de aplicación en actividades, elementos y condiciones relacionadas con la seguridad en la circulación de los trenes y maniobras. Por otro lado, también se realizan controles operacionales que consisten en mejorar la calidad de las acciones de vigilancia (visitas y escuchas) mediante la constatación periódica de la adecuada realización de las mismas; es decir, se trata de acciones de supervisión realizadas a las dependencias de ADIF encargadas de ejecutar las acciones de Vigilancia de 1er Nivel. Durante 2018, y respecto a este 2º Nivel de Vigilancia, se han realizado 4.323 acciones de inspección de seguridad en la Red convencional, de las que 4.082 fueron programadas y 241 no programadas; detectándose además, un total de 1.586 anomalías, de las que un 12,04 % fueron de nivel grave; las cuáles fueron puestas en comunicación del área o empresa afectada, para la adopción de las medidas necesarias para su resolución.

2.7. SOCIEDADES FILIALES Y PARTICIPADAS

Dentro del objetivo de ADIF de racionalizar su Grupo Societario, así como de mejorar la eficiencia y la gestión del mismo, se ha puesto en marcha el "Plan de Posicionamiento del

Grupo Societario”, con el que se pretende, por una parte, potenciar aquellas entidades que le aporten valor y desinvertir o liquidar aquellas que se considere que no son necesarias, y, por otra parte, establecer la importancia y/o necesidad de participar en distintas empresas a partir del análisis y valoración de las ventajas competitivas, económicas, jurídicas, operativas, sociales, de sostenibilidad y medioambientales que pueden derivarse de su pertenencia en las mismas.

En este contexto, se está desarrollando el proyecto de desinversiones, que durante 2018 se ha traducido en las siguientes actuaciones:

- Disolución, liquidación y adjudicación de bienes a los accionistas de la entidad de RENFOSUNA S.A. (1 de octubre de 2018).
- Inicio del proceso de disolución de NUEVOS ESPACIOS COMERCIALES, S.A en la Junta General Extraordinaria del 18 de septiembre de 2018.
- Petición de la solicitud de inicio de contratación de Segipsa para la valoración de la participación de ADIF en CARMEN LA COMIDA DE ESPAÑA 1992 S.A., ARCO DUPLO S.A., INMOBILIARIA PARIS S.A. y SOLUCIONES LOGÍSTICAS INTEGRALES, S.A, con el objetivo de iniciar el proceso de venta. Dicha solicitud ha sido aceptada.

2.8. SOCIEDADES Y OPERACIONES DE INTEGRACIÓN

Entre las actuaciones realizadas por las SOCIEDADES DE INTEGRACIÓN, en las que ADIF participa, cabe destacar las siguientes:

Alicante Nodo del Transporte

- La redacción, en cumplimiento del acuerdo alcanzado el 20 de julio de 2017 en el seno de la Sociedad Alicante Nodo del Transporte, de una Adenda modificativa al Convenio de 2003, actualmente en tramitación.

Almería Alta Velocidad, S.A.

- La propuesta por parte de ADIF AV de la ejecución de una fase intermedia (2ª Fase) previa al soterramiento global con las vías y los andenes de la estación en superficie. El Consejo de Administración, celebrado en mayo de 2018, autorizó la redacción del proyecto de dicha 2ª Fase, actualmente pendiente de licitación.
- El inicio de las obras de integración en El Puche y la licitación de las obras de plataforma Río Andarax-El Puche, en proceso de adjudicación, que constituyen la 1ª Fase.

Barcelona Sagrera Alta Velocitat

- El reinicio de las obras de la estructura de la estación y los accesos a la misma y la continuación de las obras del Colector Prim, en enero de 2018. ADIF Alta Velocidad ha

seguido desarrollando el proyecto básico de arquitectura e instalaciones de la estación de la Sagrera y ha finalizado el proyecto de la estación de Sant Andreu Comtal.

- La adjudicación, en octubre de 2018, de la parcela FR-05 del entorno Sector Sant Andreu por un importe de 10,44M€.

Bilbao Ría 2000

- La adjudicación, en junio de 2018 por el Consejo de la Sociedad de las parcelas P08 de Garellano y Res Alt 7 de Barakaldo, por 50,30 M€ y 12,40 M€ respectivamente (IVA y gastos excluidos) lo que le permitirá a la Sociedad, en el año 2019, amortizar toda la deuda pendiente.
- La suscripción, en diciembre de 2018, del Acuerdo de resolución del Convenio de colaboración suscrito entre el Ayuntamiento de Basauri, ADIF y la Sociedad para la regeneración urbana de Pozokoetxe, San Fausto y Bidebieta y la puesta en marcha de una estación de mercancías en Lapatza.

Cartagena Alta Velocidad S.A.

- La redacción de un estudio de viabilidad de la alternativa presentada por el Ayuntamiento para su comparación y análisis con las demás propuestas realizadas en el Consejo de Administración de mayo de 2018. Dicho estudio se encuentra redactado por el Ministerio de Fomento, pendiente de su aprobación por el Consejo de la Sociedad.

Gijón al Norte S.A.

- La suscripción de un nuevo Convenio para la Integración del Ferrocarril en la ciudad, actualmente en tramitación, según lo acordado en el Consejo de Administración de 7 de mayo de 2018. El nuevo Convenio contempla la ubicación de la estación frente al museo del ferrocarril, la ampliación de la cobertura hasta el entorno de La Calzada y la avenida Príncipe de Asturias, incluyendo la finalización del túnel del metrotrén con un coste total estimado de todas las actuaciones de 1.006,43M€, de los que 405,80 M€ corresponden a la Sociedad Gijón al Norte. A lo largo del año 2018 se ha redactado el Convenio y se está tramitando para su firma.

Logroño Integración del Ferrocarril, S.A.

- La adjudicación de las obras de la glorieta de Vara del Rey, que se han iniciado en el último trimestre, la continuación de las obras de la Estación de autobuses cofinanciadas entre la Sociedad y el Ayuntamiento, actualmente pendientes de la redacción de un modificado y las obras de la nueva subestación eléctrica de La Portalada.

Murcia Alta Velocidad, S.A.

- La continuidad en la ejecución de las obras de la Fase 0 (Santiago El Mayor-Senda de los Garres) y la licitación de las fases 1 y 2 (Estación-Barriomar y Nonduermas).
- La tramitación, actualmente en curso, de la Adenda Modificativa del Convenio de 2006.
- Se está trabajando actualmente en una solicitud para recibir financiación por parte del BEI.

Palencia Alta Velocidad, S.A.

- La redacción de un nuevo contrato entre la Sociedad y ADIF para el arrendamiento del aparcamiento de la estación y de un nuevo Acuerdo de gestión entre la Sociedad y el Ayuntamiento para la gestión de dicho aparcamiento, documentos aprobados, pendientes de suscripción
- Además, en el ámbito de esta Sociedad se están desarrollando reuniones técnicas para definir una solución de integración en la ciudad que sea viable.

Valencia Parque Central, S.A.

- El inicio de la redacción de un nuevo Acuerdo de Bases a desarrollar posteriormente mediante Convenios específicos para cada actuación) que recoja los compromisos ya adoptados en la Sociedad.
- El inicio de la actualización por el Ministerio de Fomento del Estudio informativo del Túnel Pasante.
- La presentación por ADIF AV del Estudio de Viabilidad del Nuevo Canal de Acceso y el comienzo del proyecto básico y constructivo de dicha actuación.
- La finalización de la urbanización del Parque Central (Fase 1A) y su apertura al público.

Valladolid Alta Velocidad 2003, S.A.

- La suscripción del Convenio para la finalización de la Variante Este y la segunda fase del Complejo ferroviario y del Convenio para la dirección de la redacción de los proyectos de los pasos inferiores de panaderos y labradores, arco de ladrillo, y pasarela junto a la nueva estación.
- La reanudación de las obras de la plataforma de la Variante Este, ahora a cargo de ADIF según lo establecido en el Convenio de 2017.

Vitoria-Gasteizko Abiadura Handia, S.A.

- La definición de una solución de integración en la ciudad que sea viable por la traza del pasillo ferroviario actual, y que ha sido presentada al Consejo de Administración en enero de 2019

Zaragoza

- La enajenación de la Manzana M2 del ámbito urbanístico G44.

En cuanto a otras operaciones de integración, cabe destacar las siguientes actuaciones:

Santander

- La suscripción, en octubre de 2018, del Convenio de la segunda fase de la Integración del ferrocarril en la ciudad de Santander.
- La aprobación del Estudio Informativo para la reordenación de espacios en la estación de Santander y el inicio de la redacción de los cuatro proyectos relativos a esta actuación.

Torrelavega

- La suscripción, en abril de 2018, del Convenio de la segunda fase de la Integración del ferrocarril en Torrelavega.
- El inicio de la redacción del Estudio Informativo, actualmente adaptándose a la Ley 9/2018, de 5 de diciembre, por la que se modifica la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental, la Ley 21/2015, de 20 de julio, por la que se modifica la Ley 43/2003, de 21 de noviembre, de Montes y la Ley 1/2005, de 9 de marzo, por la que se regula el régimen del comercio de derechos de emisión de gases de efecto invernadero.
- El inicio de la redacción, en coordinación con el Estudio Informativo, del Proyecto básico y constructivo.

2.9. LÍNEA ALTA VELOCIDAD MECA ↔ MEDINA: PROYECTO HARAMAIN

Arabia Saudí ha puesto en marcha la construcción, con financiación pública, de una línea ferroviaria de alta velocidad de 449 km entre las ciudades de Meca y Medina (la llamada Haramain High Speed Rail - HHR), de tráfico exclusivo de viajeros, incluyendo cinco estaciones (Meca, Jeddah, KAIA, KAEC y Medina). El proyecto consiste en el diseño, construcción y puesta en servicio de la infraestructura los sistemas y el material rodante, y en la operación y el mantenimiento del ferrocarril.

El contrato de la fase 2 del proyecto fue adjudicado por el cliente el 14 de enero de 2012 al Consorcio Al-Shoula, formado por 14 empresas (2 saudíes y 12 españolas). ADIF, durante la fase de construcción, tiene entre sus cometidos la coordinación de la construcción, pruebas y puesta en servicio de la línea. Durante la fase de operación, es responsable de la gestión de la circulación, de la explotación técnica y comercial de las estaciones y, junto con INECO, de la asistencia técnica del mantenimiento de la infraestructura.

Para abordar sus cometidos, ADIF constituyó en Arabia una sucursal (ADIF-KSA), radicada, al igual que las filiales y sucursales del resto de empresas españolas del Consorcio, en la ciudad de Jeddah.

ADIF ha continuado en 2018 coordinando los trabajos de construcción de la línea así como la elaboración de los distintos procedimientos, sistemas de gestión y normas de funcionamiento de la futura operación de la línea (Plan de Operaciones, Reglamento de Circulación, Plan de Formación del personal de ADIF, etc. Asimismo, ha iniciado los procesos de comercialización de los espacios de "retail" en las estaciones, etc.).

En octubre de 2017 se firmó un acuerdo con el cliente denominado "Settlement Agreement", que incorporó la realización de la llamada "Service Demonstration", consistente en la operación en pruebas, sin viajeros comerciales, entre el 31 diciembre de 2017 y el 15 de marzo de 2018. Este acuerdo ha producido unas compensaciones económicas a los socios del Consorcio de 200 millones de SAR por el retraso de la fecha de inicio de la operación, y de 150 millones de SAR por la realización del "Service Demonstration", que finalmente se ha prolongado hasta septiembre de 2018.

En octubre de 2018 se ha firmado un nuevo acuerdo con el cliente denominado "Settlement Agreement 2", que incorpora una operación comercial de viajeros, limitada en la cantidad y prestaciones de la misma, a los equipos y sistemas disponibles puestos actualmente en servicio. Esta operación durará desde el 11 de octubre de 2018 hasta el 31 de agosto de 2019 y por ella las empresas del Consorcio percibirán 79,5 millones de SAR mensuales.

2.10. COMBUSTIBLE

El consumo de combustible en litros durante el ejercicio 2018 se ha incrementado, con respecto al 2017, en el 3,06 %, que se ha traducido en un aumento de 2,75 millones de litros, para un total de 92,7 millones de litros.

En cuanto a la evolución del precio del producto, ha mantenido un comportamiento alcista durante todo el ejercicio debido a la evolución del cambio Euro/Dólar, así como el precio del petróleo Brent resultando que el precio medio para el año 2018 se ha incrementado, con respecto al obtenido en 2017, en un 21,86 %, con un incremento de 8,69 céntimos/litro, hasta alcanzar un precio medio de 48,47 céntimos de euro/litro.

Ambos factores, consumo y precio, han producido un aumento del gasto de 8,6 millones de euros.

Con respecto al plan de inversiones decir que para 2018 se solicitó dotación presupuestaria por un importe de 737 mil euros, para las actuaciones previstas en este año.

Con objeto de efectuar nuevas actuaciones, se ha presupuestado 1,1 millones de euros para el Plan de inversiones del ejercicio de 2019.

3. INFORMACIÓN FINANCIERA CONSOLIDADA DEL GRUPO EMPRESARIAL

3.1. ANÁLISIS DE LA ACTIVIDAD Y DEL RESULTADO

A continuación, se presenta la Cuenta de Pérdidas y Ganancias Consolidada del ejercicio 2018, y su comparación con la del ejercicio 2017:

CUENTA DE PÉRDIDAS Y GANANCIAS CONSOLIDADA (miles de euros)	2018	2017
OPERACIONES CONTINUADAS		
Importe neto de la cifra de negocios	679.281	401.838
Variación existencias de productos terminados y en curso de fabricación	(252)	287
Trabajos realizados por el grupo para su activo	18.233	13.683
Aprovisionamientos	(86.625)	(71.950)
- Consumo de materias primas y otras materias consumibles	(80.962)	(68.262)
- Trabajos realizados por otras empresas	(5.504)	(3.723)
Deterioro de materias primas y otros aprovisionamientos	(159)	36
Otros ingresos de explotación	562.360	898.302
Gastos de personal	(365.430)	(635.125)
Otros gastos de explotación	(551.004)	(523.400)
- Servicios exteriores	(537.791)	(510.301)
- Tributos	(12.791)	(12.253)
- Pérdidas, deterioro y variación de provisiones por operaciones comerciales	(262)	(846)
- Otros gastos de gestión	(160)	
Amortización del inmovilizado	(414.089)	(435.894)
Imputación de subvenciones de inmovilizado no financiero y otras	607.133	435.550
Excesos de provisiones	8.281	11.232
Deterioro y resultado por enajenaciones del inmovilizado	(245.653)	(39.087)
Deterioros y pérdidas	(362)	(53)
Resultados por enajenaciones y otras	(245.291)	(39.034)
Resultado por la pérdida de control de participaciones consolidadas	-	-
Otros resultados	-	-
Resultado de explotación	(57.765)	55.436
Ingresos financieros	3.164	4.377
De participaciones en instrumentos de patrimonio	24	47
<i>En terceros</i>	24	47
De valores negociables y de otros instrumentos financieros	3.141	4.330
Incorporación al activo de gastos financieros	-	-
Gastos financieros	(14.910)	(16.739)
Por deudas con terceros	(13.858)	(15.570)
Por actualización de provisiones	(1.052)	(1.169)
Variación de valor razonable en instrumentos financieros	(532)	(653)
Diferencias de cambio	467	(801)
Deterioro y resultado por enajenaciones de instrumentos financieros	4.955	(10.239)
Resultado financiero	(6.856)	(24.054)
Participación en beneficios de sociedades puestas en equivalencia	2.173	612
Deterioro y resultados por pérdida de influencia significativa de participaciones puestas en equivalencia	(36)	-
Resultado antes de impuestos	(62.484)	31.994
Impuestos sobre beneficios	(1.331)	(33)
Resultado consolidado del ejercicio	(63.815)	31.961
Resultado atribuido a socios externos	(223)	(352)
Resultado atribuido a la Entidad Dominante	(64.038)	31.609

El resultado consolidado del ejercicio correspondiente al Grupo Empresarial, supone una pérdida de 64.038 miles de euros frente al beneficio registrado en 2017 que ascendió a 31.609 miles de euros.

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

- El Importe Neto de la Cifra de Negocios aumenta en un 69% (277 millones de euros) respecto a 2017, debido principalmente al incremento en los ingresos de cánones como consecuencia de la aplicación de las nuevas tarifas y estructura de cánones, desde el 1 de julio de 2017. La Entidad aplicó un incremento en su tarifa de cánones ferroviarios desde el 1 de julio de 2017, aprobada en la Ley de Presupuestos Generales del Estado para dicho año, que permite trasladar al operador ferroviario de viajeros los costes de administración de la red convencional correspondientes a los denominados servicios VCM, definidos en el artículo 97 de la citada Ley 38/2015, que incluyen los servicios de viajeros urbanos, suburbanos e interurbanos, de acuerdo con las siguientes definiciones:
 - a) Servicios urbanos o suburbanos, son los que circulan íntegramente dentro de un núcleo de cercanías.
 - b) Servicios interurbanos, los que no siendo urbanos o suburbanos tienen un recorrido inferior a 300 kilómetros. Se excluyen los trenes internacionales y las ramas de trenes de larga distancia.
 - c) Servicios declarados como obligaciones de servicio público.

Esta modificación tarifaria aplicable desde el 1 de julio de 2017 y a lo largo de todo el ejercicio 2018 ha permitido a la Entidad la supresión en 2018 de la aportación estatal para la financiación de la administración y gestión de la red de su titularidad que, en 2017 ascendió a 358 millones de euros.

En el apartado 3.3 se analiza de forma más detallada la evolución de los cánones ferroviarios en el ejercicio 2018.

- El epígrafe “Otros Ingresos de explotación” se ha reducido un 37% con respecto a 2017 (336 millones de euros). La principal diferencia está provocada por la supresión de la aportación estatal para la financiación del mantenimiento y gestión de la infraestructura de la red de titularidad de ADIF ya referida anteriormente, que se compensa parcialmente con el crecimiento de los ingresos por cánones ferroviarios. Adicionalmente, los servicios prestados en estaciones y terminales han sufrido una disminución interanual del 14% (20 millones de euros). Esta disminución viene motivada básicamente por el acuerdo firmado el 31 de mayo de 2017 entre ADIF, ADIF-Alta Velocidad y el Grupo Renfe, para trasvasar a la mercantil Renfe Viajeros

S.A. la unidad productiva autónoma “Canal de Ventas” con fecha de efecto 1 de junio de 2017. Dicha unidad productiva tenía como función fundamental la venta de billetes. Este acuerdo ha provocado una disminución de ingresos por la comisión de venta de billetes, así como una reducción de los gastos de personal por el trasvase de sus efectivos a Renfe Viajeros S.A., y una disminución de los gastos en servicios externos.

- El capítulo Aprovisionamientos aumenta en un 20% respecto al ejercicio anterior, debido principalmente al incremento del precio del combustible y del consumo del mismo (cuya evolución se recoge en un apartado posterior incluido en este informe).
- Los Gastos de Personal del ejercicio 2018 son prácticamente equivalentes a los registrados en 2017. Sin embargo, el ejercicio 2018 se ha visto afectado por dos efectos de signo contrario; por un lado, por una subida salarial del 1,75% recogida en los Presupuestos Generales del Estado y por otro la disminución de los gastos de personal debido al trasvase a Renfe Viajeros de 844 efectivos vinculados a la rama de actividad del Canal de Ventas anteriormente mencionado.
- Los gastos por servicios del exterior han pasado de 510 millones de euros en 2017 a 538 millones en 2018 (incremento del 5%). El aumento más significativo lo experimentan los conceptos vinculados al mantenimiento y explotación de la red ferroviaria titularidad de ADIF tales como reparación y conservación de plataforma y vía, prevención de incendios y limpieza de maleza, con el objeto de continuar con la optimización del gasto en conservación de la infraestructura para mantener los elevados estándares de calidad del servicio prestado a las empresas ferroviarias y sus clientes.
- En el ejercicio 2018, el Consejo de Ministros aprobó la cesión de diferentes tramos de la Red Ferroviaria de Interés General de ADIF a ADIF AV a título gratuito. Estos trasvases vienen motivados por las obras de adaptación a la alta velocidad que ADIF AV acometerá en los mismos. El detalle de los traspasos es el siguiente:
 - Tramo La Encina - Xátiva: con una longitud de 38 km. El acuerdo de Consejo de Ministros se produjo el 23 de febrero de 2018, formalizándose su entrega mediante acta suscrita entre ADIF y ADIF AV en fecha 25 de mayo de 2018 por un valor neto contable de 116.123 miles de euros.
 - Tramo Taboadela - Ourense: con una longitud de 14 km. En sesión de 6 de abril de 2018 el Consejo de Ministros acordó la cesión de dicho tramo formalizándose mediante acta firmada entre ADIF y ADIF AV en fecha 25 de mayo de 2018 por un valor neto contable 9.945 miles de euros.
 - Tramo El Reguerón - Cartagena - Escombreras: con una longitud de 67 km. El acuerdo de Consejo de Ministros se aprobó el 25 de mayo de 2018, firmándose el acta de entrega formal de ADIF a ADIF AV en fecha 26 de septiembre de 2018 por un valor neto contable 30.395 miles de euros.

- Tramo Astigarraga - Irún: con una longitud de 25 km. En la sesión del Consejo de Ministros de fecha 25 de mayo de 2018 se acordó el traspaso del citado tramo de ADIF a ADIF AV formalizándose su entrega mediante acta firmada el 26 de septiembre de 2018 con un valor neto contable 82.875 miles de euros.

Estos traspasos han representado una imputación en 2018 prácticamente correlativa en los epígrafes de pérdidas por retiro de inmovilizado e ingresos por imputación de subvenciones de inmovilizado no financiero en la medida en la que la práctica totalidad de los costes vinculados a los tramos cedidos fueron financiados por el Estado con anterioridad a su traspaso a ADIF en febrero de 2013.

Este hecho explica el gran incremento interanual de estos epígrafes de la cuenta de pérdidas y ganancias en 2018 frente al ejercicio 2017.

- El Resultado Financiero del Grupo mejora en 2018 en 17 millones de euros pasando de unas pérdidas de 24 millones de euros en 2017 a unas pérdidas de 6,8 millones de euros en 2018. Esta mejora en el resultado se debe por una parte a la reducción del endeudamiento con entidades de crédito que genera menor carga financiera. Por otro lado, en 2018 el Grupo, gracias a la mejora del mercado inmobiliario, ha podido minorar su provisión para riesgos y gastos vinculada a compromisos asumidos por la Entidad con diversas sociedades participadas cuya actividad principal es la integración del ferrocarril en los entornos urbanos. Esta circunstancia ha permitido reducir en 2018 los importes dotados en ejercicios anteriores para este concepto.

3.2. INDICADORES ECONÓMICOS DE LA ACTIVIDAD

En la tabla adjunta incluimos algunos indicadores generales económicos y financieros del grupo empresarial consolidado:

	2018	2017
RATIOS SOBRE GRADO DE AUTOFINANCIACIÓN		
GRADO DE AUTONOMÍA	71,27%	71,11%
Indica el grado de independencia respecto a la financiación ajena.		
FINANCIACIÓN DEL ACTIVO FIJO	105,75%	102,22%
Indica el % de recursos a L/P que financian el Activo no corriente.		
RATIOS DE RENTABILIDAD		
ROTACIÓN DEL ACTIVO TOTAL	7,47%	7,90%
Indica el grado de eficiencia en la gestión de activos.		
ROTACIÓN ACTIVO FIJO	8,15%	8,37%
Indica el grado de eficiencia en la gestión deL activo fijo.		
ROTACIÓN ACTIVO CORRIENTE	89,64%	138,97%
Indica el grado de eficiencia en la gestión del activo corriente.		

	2018	2017
RATIOS DE LIQUIDEZ		
COEFICIENTE DE LIQUIDEZ	7,70%	5,01%
Indica cuántas unidades monetarias de cada 100 de activo son líquidas.		
COEFICIENTE DE TESORERÍA	2,51	1,40
Indica la capacidad de la empresa para hacer frente a sus compromisos a C/P.		
RATIO DE SOLVENCIA	3,48	3,46
Indica la capacidad de la empresa para afrontar su pasivo exigible con el activo.		
RENTABILIDAD FINANCIERA	-3,22%	2,00%
Indica la remuneración a los capitales propios.		
RENTABILIDAD ECONÓMICA	-0,39%	0,19%
Capacidad efectiva para remunerar todos los capitales a su disposición, propios y ajenos.		
FONDO DE MANIOBRA (millones €)	875,55	345,00
Indica la capacidad para afrontar sus obligaciones a C/P.		

Periodo medio de pago a proveedores de la entidad dominante del Grupo Empresarial

En aplicación del RD 635/2014, de 25 de julio, por el que se desarrolla la metodología del cálculo del periodo medio de pago, en adelante PMP, a proveedores de las Administraciones Públicas, se muestra la información relativa al ejercicio 2018 y al ejercicio 2017 una vez homogeneizado según se indica en el párrafo posterior:

Pagos realizados y pendientes de pago a 31 de diciembre		
	2018	2017 (Homogeneizado)
	Días	Días
Periodo medio de pago a proveedores	56,94	55,86
Ratio de operaciones pagadas	59,46	58,93
Ratio de operaciones pendientes de pago	37,42	33,97
	Importe (miles €)	Importe (miles €)
Total pagos realizados	1.022.374,96	872.800,10
Total pagos pendientes	131.642,23	122.361,25

Con la entrada en vigor del Real Decreto 1040/2017 se modifica la fecha de inicio del cómputo de los días de pago, de forma que se amplía la definición de los mismos, incorporando los 30 días posteriores a la fecha que conste en el registro administrativo de entrada, registro contable o desde la fecha de aprobación de la certificación que corresponda, que el Real Decreto 635/2014 descontaba del cómputo en su definición. De esta forma, el PMP establecido en ambos textos es homogéneo, en términos RDL 1040/2017, agregando 30 días al PMP obtenido según la metodología establecida con anterioridad a su entrada en vigor

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

3.3. CÁNONES FERROVIARIOS DE LA ENTIDAD DOMINANTE DEL GRUPO EMPRESARIAL

ADIF aplica a las empresas ferroviarias, al amparo de lo establecido en la Ley del Sector Ferroviario, cánones por la utilización de las líneas ferroviarias integrantes de la Red Ferroviaria de Interés General (RFIG) y por la utilización de estaciones y de otras instalaciones ferroviarias de su titularidad.

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

La nueva ley del Sector Ferroviario modifica sustancialmente la estructura de los cánones por utilización de las líneas ferroviarias integrantes de la Red Ferroviaria de Interés General presentando una estructura más sencilla y estimuladora del tráfico que la precedente. Asimismo, modifica notablemente la estructura del canon por utilización de las instalaciones de servicio y el régimen tarifario por la prestación de servicios, avanzando en el libre acceso a las actividades de servicios sin comprometer la sostenibilidad de la infraestructura ferroviaria. Adicionalmente, se modifican y amplían los criterios de clasificación de las estaciones de transporte de viajeros a fin de tomar en consideración la capacidad económica de los servicios asociados para la determinación de la cuantía del canon.

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

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

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

La estructura de cánones establecida en la Ley 38/2015 y las tarifas unitarias correspondientes no entraron en vigor hasta el 1 de julio de 2017 ya que en virtud del artículo 134, 4. del título VII de la Constitución Española, la Ley 48/2015 de Presupuestos Generales del Estado para el año 2016 se prorrogó hasta la aprobación de la Ley 3/2017, de 27 de junio, de Presupuestos Generales del Estado para el año 2017, que en su Artículo 70. Cánones ferroviarios, señala:

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

Por todo lo anterior, la estructura de los cánones aplicados en el primer semestre de 2017 fue regulada en la Ley 39/2003, de 17 de noviembre, del Sector Ferroviario mientras que a partir del 1 de julio de 2017 y durante el ejercicio 2018 se aplica la estructura de cánones regulada por la Ley 38/2015, de 29 de septiembre.

Además, las tarifas aplicables en 2018 no entraron en vigor hasta el 1 de agosto de dicho año, en virtud de lo establecido en la Ley 6/2018, de 3 de julio, de Presupuestos Generales del Estado para el año 2018 que en su artículo 97 establece que las cuantías unitarias de los cánones ferroviarios para 2018 serán de aplicación a partir del primer día del mes siguiente a la fecha de entrada en vigor de la Ley.

Esta circunstancia debe ser tenida en cuenta a la hora de analizar las variaciones de ingresos por cánones en 2018 respecto a 2017 ya que la falta de homogeneidad en la estructura de cánones en 2018 y 2017 impide el análisis individualizado por tipo de canon.

La metodología de cálculo de las tarifas de los cánones, conforme a lo establecido en la normativa europea aplicable y en la Ley 38/2015, se orienta a trasladar al operador ferroviario todos los costes directamente imputables al servicio ferroviario, lo que conlleva la desaparición, a partir de julio de 2017, de la subvención para la administración de la red que hasta ese momento recibía ADIF.

Las tarifas aplicables en 2018 fueron calculadas a partir de los costes directamente imputables a la explotación del servicio ferroviario por utilización de las líneas integrantes de la Red Ferroviaria de Interés General de 2016 (último ejercicio cerrado y auditado), desglosados por líneas de altas prestaciones y resto de líneas.

Los costes directamente imputables al servicio ferroviario prestado son los siguientes:

- costes del proceso de adjudicación de capacidad, los de gestión del tráfico, los de seguridad en la circulación y los de reposición de las instalaciones de seguridad y control del tráfico (recuperables por la modalidad A),
- costes de mantenimiento y conservación de la infraestructura ferroviaria (recuperables por la modalidad B), y
- costes de mantenimiento y conservación de las instalaciones de electrificación y sus costes de reposición (recuperables por la modalidad C).

Los gastos financieros, los costes de reposición correspondientes a la plataforma, túneles, puentes, vía, edificios y medios utilizados para el mantenimiento y conservación, así como los necesarios para un desarrollo razonable de estas infraestructuras y todos aquellos costes que permitan al administrador de infraestructuras ferroviarias lograr la sostenibilidad económica de las infraestructuras que administra, podrán recuperarse, siempre que el mercado pueda aceptarlo, mediante la adición a la cuota íntegra del canon por utilización de las líneas ferroviarias (modalidad B).

A continuación, se incluye una tabla en la que se detallan los ingresos por tipo de canon correspondientes a los ejercicios 2018 y 2017:

(Importes en miles de euros)	2018 (*)	2017
CANON DE ACCESO	--	3.648
CANON POR RESERVA DE CAPACIDAD	--	24.595
CANON POR CIRCULACION	--	8.073
CANON POR TRÁFICO	--	539
CANON ADJUDICACIÓN CAPACIDAD	141.610	69.745
ADICIÓN CANON ADJUDICACIÓN CAPACIDAD	3.363	1.465
CANON UTILIZACIÓN LÍNEAS FERROVIARIAS	199.333	98.249
ADICIÓN CANON UTILIZACIÓN LÍNEAS FERROVIARIAS	222.626	111.639
CANON UTILIZACIÓN INSTALACIONES ENERGÍA ELÉCTRICA TRACCIÓN	45.466	22.266
BONIFICACIÓN PARA INCENTIVAR EL CRECIMIENTO DEL TRANSPORTE FERROVIARIO (Ley 38/2015, artículo 97.6.1º) (**)	-19	0
INGRESOS CÁNONES POR UTILIZACIÓN DE LÍNEAS DE LA RFIG	612.379	340.219
CANON POR UTILIZACIÓN DE ESTACIONES POR VIAJEROS	38.946	36.861
ADICIÓN POR INTENSIDAD DE USO ESTACIONES TRANSPORTE VIAJEROS	0	0
CANON POR SERVICIOS EN ESTACIONES FUERA HORARIO DE APERTURA	1	0
CANON POR ESTACIONAMIENTO Y UTILIZACIÓN DE ANDENES	--	1.004
CANON POR PASO DE CAMBIADORES DE ANCHO	0	0
CANON POR UTILIZACIÓN DE VÍAS DE APARTADO	--	0
CANON POR UTILIZACIÓN DOMINIO PÚBLICO FERROVIARIO (***)	-11	35
CANON POR UTILIZACIÓN VÍAS ANDÉN ESTACIONAMIENTO SERVICIOS COMERCIALES	326	273
CANON POR UTILIZACIÓN VÍAS ANDÉN ESTACIONAMIENTO OTRAS OPERACIONES	16	5
CANON POR UTILIZACIÓN VÍAS OTRAS INSTALACIONES DE SERVICIO	2.129	506
CANON POR UTILIZACIÓN PUNTOS CARGA PARA MERCANCÍAS	167	93
INGRESOS CÁNONES POR UTILIZACIÓN ESTACIONES Y OTRAS INSTALACIONES	41.575	38.777
TOTAL INGRESOS CÁNONES FERROVIARIOS	653.954	378.996
(*) NO INCLUYE REGULARIZACIONES.		
(*) INCLUYE LA BONIFICACIÓN CORRESPONDIENTE A 2017 POR IMPORTE DE 18,9 MILES DE EUROS.		
(**) EL IMPORTE DE 2018 CORRESPONDE A RECTIFICATIVAS DE EJERCICIOS ANTERIORES.		

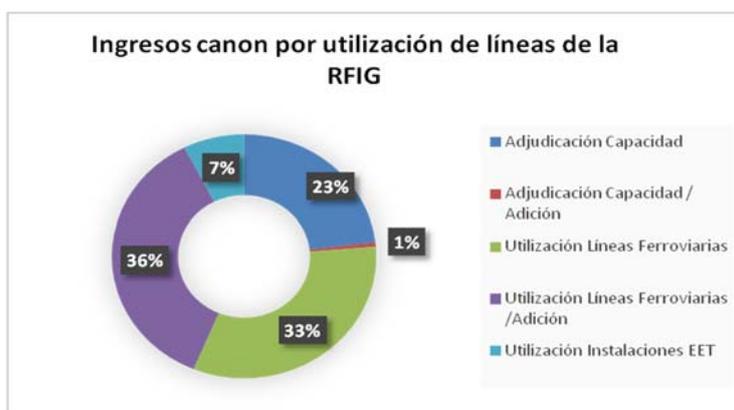
El volumen total de ingresos por cánones en 2018 experimentó un incremento del 72,55% respecto al año anterior debido por un lado a la nueva estructura de cánones implantada en la segunda mitad y, por otro, al incremento de tarifas.

Con la finalidad de incentivar la explotación eficaz de la red ferroviaria y fomentar nuevos servicios de transporte ferroviario, conforme a lo establecido en el artículo 97.6 de la Ley 38/2015, ADIF estableció para 2018 una bonificación en el canon por utilización de las líneas integrantes de la Red Ferroviaria de Interés General,

modalidades A y B, para los aumentos de tráfico anuales de acuerdo con los criterios recogidos en la propia ley.

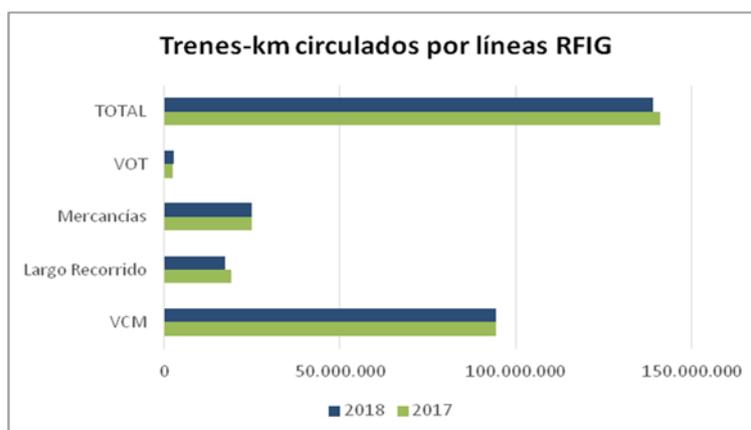
La línea bonificada en 2018 en la red de ADIF es la línea de alta velocidad Orense-Santiago y la bonificación generada ascendió a 0,4 miles de euros (18,9 miles de euros en 2017).

A continuación, se incluye un gráfico en el que se muestra el grado de contribución de cada modalidad de canon por utilización de la RFIG a los ingresos de 2018:

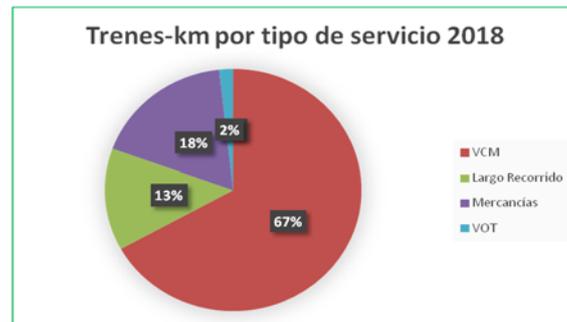


Los ingresos por cánones por utilización de líneas de la RFIG registraron un incremento del 80% respecto a 2017 debido fundamentalmente al incremento de tarifas en los servicios de Larga distancia y VCM a partir de agosto, mientras que la producción, medida en trenes-km circulados, registrada en el periodo se redujo en un 1,4%.

A continuación, se muestra la evolución del tráfico, medido en tren-km circulados, entre 2018 y 2017 por tipo de servicio:



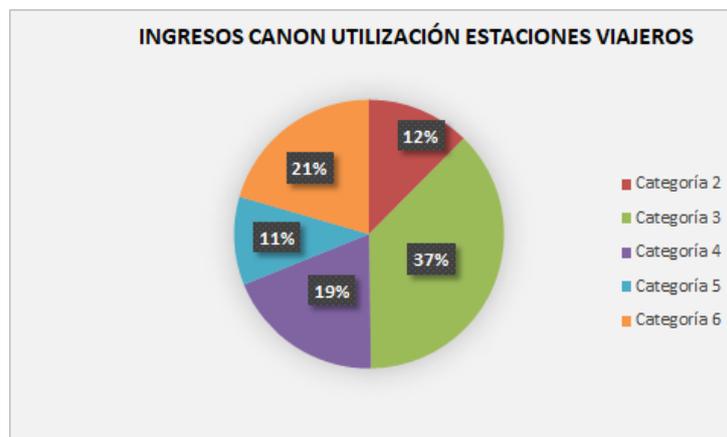
En el gráfico siguiente se recoge la distribución de los trenes-km de 2018 de ADIF por tipo de servicio:



Por lo que se refiere a los ingresos por cánones por utilización de estaciones y otras instalaciones, el total de ingresos experimentó un incremento del 7,2%, debido fundamentalmente al incremento del 5,7% registrado por el canon por utilización de estaciones por viajeros.

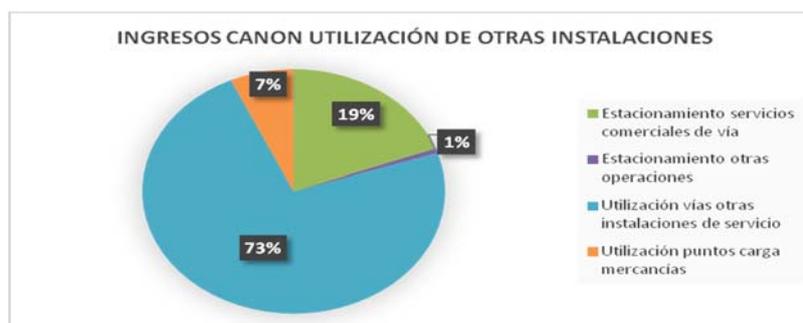
La adición por intensidad de uso de las instalaciones de la estación no es aplicable en las estaciones de ADIF. Por tanto, la variación en el número de viajeros subidos y bajados no influye en el incremento registrado en los ingresos por este canon.

A continuación, se incluye un gráfico con la distribución por categoría de estación de los ingresos de 2018 por canon de utilización de estaciones:



Los cánones por utilización otras instalaciones de servicio han registrado un incremento significativo respecto a 2017 motivado por la nueva estructura implantada en julio de 2017.

A continuación, se muestra la distribución de los ingresos por canon por utilización de otras instalaciones en 2018:



3.4. LIQUIDEZ Y RECURSOS DE CAPITAL

La evolución de la tesorería de la Entidad se muestra en el estado de flujos de efectivo del ejercicio 2018 comparado con el año 2017, que se resumen a continuación:

Importes en miles de euros	2018	2017
Flujos de efectivo generados por las actividades de explotación	(29.022)	16.188
Flujos de efectivo aplicados en las actividades de inversión	(279.059)	(395.774)
Flujos de efectivo generados por las actividades de financiación	325.005	466.438
Aumento/disminución neta del efectivo o equivalentes	16.928	86.864

Los recursos generados en las actividades de financiación corresponden a las siguientes fuentes:

Importes en miles de euros	2018	2017
Subvenciones, donaciones y emisión instrumentos de patrimonio	346.204	503.712
Incremento deudas con entidades de crédito	(53.753)	(48.742)
<i>Disposiciones del ejercicio</i>		
<i>Devoluciones del ejercicio</i>	<i>(53.753)</i>	<i>(48.742)</i>
Incremento neto de otras deudas	32.554	11.468
Flujos generados en actividades de financiación	325.005	466.438

La tesorería de la Entidad se dirige de manera centralizada con la finalidad de conseguir la máxima optimización de los recursos.

El Fondo de Maniobra experimenta un aumento de 536 millones de euros en relación con el ejercicio anterior, pasando de un importe de 327 millones de euros a 31 de diciembre de 2017, a 863 millones de euros a 31 de diciembre de 2018.

El endeudamiento con entidades de crédito recoge la deuda contraída por ADIF, fundamentalmente con el Banco Europeo de Inversiones, así como con otras entidades financieras para financiar las inversiones en inmovilizado material contempladas en el Plan de Actuación Plurianual (PAP).

La deuda viva de la Entidad Dominante Grupo Empresarial, a 31 de diciembre de 2018, se contrató con diversos regímenes de tipo de interés. El 89,82% está a tipo fijo hasta su vencimiento.

3.5. INVERSIONES REALIZADAS DURANTE EL EJERCICIO DE LA ENTIDAD DOMINANTE DEL GRUPO EMPRESARIAL

A continuación, se presentan las Inversiones realizadas en 2018 desglosadas por Ejes ferroviarios, por Tipo de Red y por Naturaleza.

EJE	DENOMINACIÓN EJE FERROVIARIO	REAL 2018 (MILES € IVA INCLUIDO)
01	Madrid Chamartín - Irun/Hendaya	30.318
02	Madrid Chamartín - Zaragoza-Lleida-Barcelona-Portbou/Cerbere	93.142
03	Madrid Chamartín - Valencia-San Vicente de Calders	63.875
04	Alcázar de San Juan-Córdoba-Sevilla-Cádiz	69.942
05	Madrid Atocha-Cáceres-Valencia de Alcántara	7.647
06	Venta de Baños-León-Orense-Vigo	36.408
08	Red de Ancho Métrico	16.327
11	A.V. Madrid Chamartín - Valladolid - Palencia - Leon	425
12	A.V. Madrid Atocha - Barcelona - Frontera Francia	858
13	A.V. Madrid Atocha - Levante	0
14	A.V. Madrid Atocha - Toledo / Sevilla Sta. Justa / Málaga María Zambrano	163
16	A.V. Olmedo - Medina - Zamora - Galicia	847
	NO TRAMIFICABLE	77.222
	TOTAL ADIF	397.174

NATURALEZA	IMPORTE MILES € (IVA INCLUIDO)
ELECTRIFICACION Y TELECOMUNICACIONES	24.241
EQUIPAMIENTO Y RESTO DE ACTUACIONES	85.034
ESTACIONES / TERMINALES DE MERCANCIAS	33.156
PLATAFORMA	75.540
SEÑALIZACION E INSTALACIONES DE SEGURIDAD	54.322
VIA	124.880
TOTAL	397.174

TIPO DE RED GENERAL	TRAMOS CERCANÍAS	RESTO DE TRAMOS	IMPORTE TOTAL (miles € IVA incluido)
COMÚN O NO ASIGNABLE			72.955
A	833	936	1.769
B	9	146.847	146.856
C	116.233	1.989	118.223
D	0	18.438	18.438
E	0	38.934	38.934
TOTAL ADIF			397.174

3.6. INFORMACIÓN SOBRE LA CONTRATACIÓN REALIZADA DE LA ENTIDAD DOMINANTE DEL GRUPO EMPRESARIAL

A continuación, se incluye información detallada sobre la actividad de contratación realizada durante 2018:

(Importes en Millones € sin IVA)

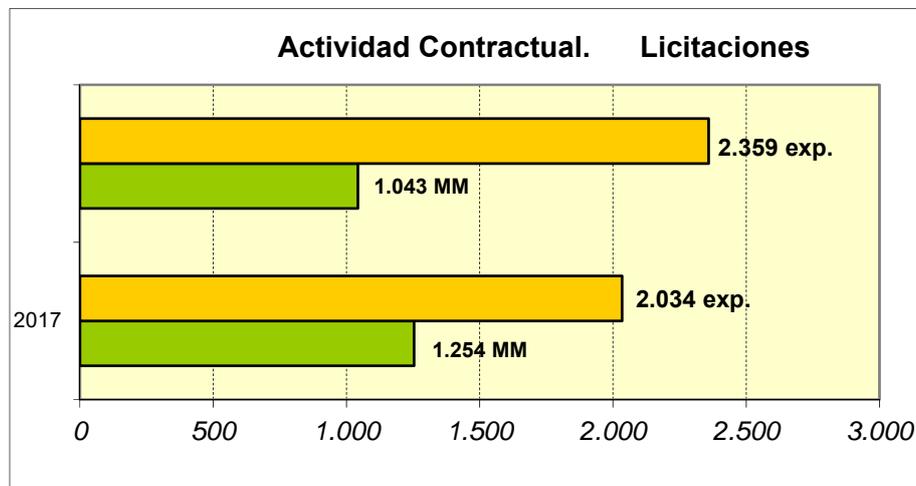
CUADRO RESUMEN DE LICITACIONES				
Dirección	Nº Encargos Medios Propios	Importe Encargos	Nº Total Licitaciones	Importe Total Licitado
Dir. de Mantenimiento de Red Convencional	77	43,910	483	844,913
Dir. de Protección y Seguridad	1	0,542	32	191,867
Dir. de Operaciones de Alta Velocidad	2	2,340	28	130,562
Dir. de Estaciones de Viajeros -R.C. y A.V.	63	17,137	632	57,413
Dir. de Servicios Logísticos	2	0,035	222	28,334
Dir. Transformación Digital y Sistemas	3	1,588	72	24,636
D.G. Gestión de Personas			259	15,727
Resto	46	10,865	500	36,613
Totales	194	76,418	2.228	1.330,065

(Importes en Millones € sin IVA)

CUADRO RESUMEN DE ADJUDICACIONES				
Dirección	Nº Encargos medios Propios	Importe Encargos	Nº Total Adjudicaciones	Importe Total adjudicado
Dir. de Mantenimiento de Red Convencional	77	43,909	524	299,457
Dir. de Protección y Seguridad	1	0,542	41	187,877
Dir. de Operaciones de Alta Velocidad	2	2,340	21	52,687
Dir. de Estaciones de Viajeros -R.C. Y A.V.-	63	17,123	634	52,816
Dir. de Servicios Logísticos	2	0,035	216	3,544
Dir. Transformación Digital y Sistemas	3	1,588	67	15,870
D.G. Gestión de Personas		0,000	259	7,416
Resto	46	10,794	494	33,313
Totales	194	76,332	2.256	652,980

(Importes en Millones € sin IVA)

CUADRO RESUMEN DE LICITACIONES POR PROCEDIMIENTO			
Procedimiento / Criterio	Nº Expedientes	Importes	% Imp
Abierto	282	1.149,638	86,4%
• Oferta más ventajosa (varios criterios)	151	909,015	68,3%
• Precio (un criterio)	131	240,623	18,1%
Restringido			
• Oferta más ventajosa (varios criterios)			
• Precio (un criterio)			
Negociado			
• Con Publicidad	7	8,371	0,6%
• Sin Publicidad	77	42,969	3,2%
- Vinculación Tecnológica	41	23,868	1,8%
- Otras Causas	36	19,101	1,4%
• Contratos Menores	1444	16,676	1,3%
Pedidos contra Ac. Marco	224	35,992	2,7%
TOTAL LICITADO	2.034	1.254	
Encargos a Medios Propios	194	76,418	5,7%
TOTALES	2.228	1.330,065	



ⁱ El concepto de Desarrollo Sostenible fue acuñado en la Comisión Mundial sobre Medio Ambiente y Desarrollo de la ONU por la primera ministra noruega, Harlem Brundtland en 1987.

ⁱⁱ Los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) de la Agenda 2030 fueron formulados por Naciones Unidas en septiembre del 2015, y representan un referente global para los 193 países que firmamos estos compromisos. Se trata de 17 objetivos que se materializan en 169 metas de carácter integrado.