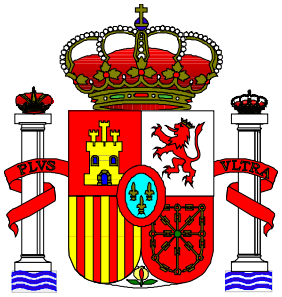


TRIBUNAL DE CUENTAS

Nº 1.289

INFORME DE FISCALIZACIÓN DEL GRADO DE CUMPLIMIENTO POR AGUAS DE LAS CUENCAS DE ESPAÑA, S.A., AGUAS DE LAS CUENCAS MEDITERRÁNEAS, S.A., EL GRUPO RENFE-OPERADORA, FERROCARRILES DE VÍA ESTRECHA, EL ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS Y ADIF-ALTA VELOCIDAD, DE LAS RECOMENDACIONES INCLUIDAS EN INFORMES DE FISCALIZACIÓN

EL PLENO DEL TRIBUNAL DE CUENTAS, en el ejercicio de su función fiscalizadora establecida en los artículos 2.a), 9 y 21.3.a) de la Ley Orgánica 2/1982, de 12 de mayo, del Tribunal de Cuentas, y a tenor de lo previsto en los artículos 12 y 14 de la misma disposición y concordantes de la Ley 7/1988, de 5 de abril, de Funcionamiento del Tribunal de Cuentas, ha aprobado, en su sesión de 25 de octubre de 2018, el Informe de **"Fiscalización del grado de cumplimiento por Aguas de las Cuencas de España, S.A., Aguas de las Cuencas Mediterráneas, S.A., el Grupo Renfe-Operadora, Ferrocarriles de Vía Estrecha, el Administrador de Infraestructuras Ferroviarias y Adif-Alta Velocidad, de las recomendaciones incluidas en Informes de Fiscalización"**, y ha acordado su elevación a las Cortes Generales, así como al Gobierno de la Nación según lo prevenido en el artículo 28 de la Ley de Funcionamiento.

INDICE

I.- INTRODUCCIÓN 9

I.1.- INICIATIVA DEL PROCEDIMIENTO FISCALIZADOR 9

I.2.- OBJETO Y ALCANCE DE LA FISCALIZACIÓN 9

I.3.- ANTECEDENTES Y MARCO JURÍDÍCO 10

II.- RESULTADOS DE LA FISCALIZACIÓN 13

II.1.- RECOMEDACIONES CONTENIDAS EN EL INFORME DE FISCALIZACIÓN DE LOS CONVENIOS DE GESTIÓN DIRECTA VIGENTES ENTRE LAS SOCIEDADES ESTATALES DE AGUAS Y EL MINISTERIO DE MEDIO AMBIENTE Y MEDIO RURAL Y MARINO DURANTE LOS EJERCICIOS 2010-2011 14

II.2.- RECOMENDACIONES CONTENIDAS EN EL INFORME DE FISCALIZACIÓN DE LAS RELACIONES ECONÓMICO-FINANCIERAS EXISTENTES ENTRE LA ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL RENFE-OPERADORA Y LA ADMINISTRACIÓN GENERAL DEL ESTADO, EJERCICIOS 2011 Y 2012. 26

II.2.1.- En relación con los contratos de prestación de servicios de transporte ferroviario declarados OSP 26

II.2.2.- En relación con el sistema de contabilidad analítica normalizado en RENFE-Operadora y las sociedades mercantiles en las que se ha segregado su actividad 30

II.2.3.- En relación con las actuaciones de patrocinio de RENFE-Operadora 33

II.3.- RECOMENDACIONES CONTENIDAS EN EL INFORME DE FISCALIZACIÓN DE LA FINANCIACIÓN DE LAS INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS EN EL PERIODO 2011-2013. 33

II.3.1.- En relación con la planificación de las inversiones y la sostenibilidad financiera de ADIF-AV a largo plazo 34

II.3.2.- En relación con la firma de las actas de entrega a ADIF de la infraestructura ferroviaria de la red convencional de la RTE 41

II.3.3.- En relación con la revisión anual del criterio de amortización de las líneas de alta velocidad 42

II.3.4.- En relación con la financiación necesaria para poder mantener la red convencional en condiciones adecuadas para la circulación de los trenes 45

II.3.5.- En relación con las medidas adoptadas para evaluar de un modo global la gestión de la explotación de la red ferroviaria 47

II.4.- RECOMENDACIONES CONTENIDAS EN EL INFORME DE FISCALIZACIÓN DE LAS PRINCIPALES INVERSIONES EFECTUADAS POR FEVE EN EL PERIODO 2005-2012. 47

II.4.1.- En relación con la coordinación entre ADIF y las entidades del Grupo RENFE que garantice la explotación de la red de ancho métrico (RAM) 48

II.4.2.- En relación con la gestión del inventario y el control de los activos en ADIF y las entidades del Grupo RENFE-Operadora después de la supresión de FEVE 49

II.4.3.- En relación con las incidencias o eventualidades surgidas en la ejecución de convenios y contratos suscritos en su día por FEVE 50

III.- CONCLUSIONES 53

III.1.- RELATIVAS AL SEGUIMIENTO DEL INFORME SOBRE LOS CONVENIOS DE GESTIÓN DIRECTA VIGENTES ENTRE LAS SOCIEDADES DE AGUAS Y EL MAPAMA (antes MAGRAMA). 54

III.2.- RELATIVAS AL SEGUIMIENTO DEL INFORME SOBRE LAS RELACIONES ECONÓMICO-FINANCIERAS ENTRE RENFE-OPERADORA Y LA AGE. 56

III.3.- RELATIVAS AL SEGUIMIENTO DE LAS RECOMENDACIONES CONTENIDAS EN EL INFORME DE FISCALIZACIÓN DE LA FINANCIACIÓN DE LAS INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS EN EL PERIODO 2011-2013. 56

III.4.- RELATIVAS AL SEGUIMIENTO DE LAS RECOMENDACIONES CONTENIDAS EN EL INFORME DE FISCALIZACIÓN DE LAS PRINCIPALES INVERSIONES EFECTUADAS POR FEVE EN EL PERIODO 2005-2012. 61

ANEXOS

ALEGACIONES FORMULADAS

ÍNDICE DE SIGLAS Y ACRÓNIMOS

LGP	Ley General Presupuestaria
TRLCSP	Texto Refundido de la Ley de Contratos del Sector Público
AGE	Administración General del Estado
PGC	Plan General de Contabilidad
ACUAES	Sociedad Mercantil Estatal Aguas de las Cuencas de España, S.A.
ACUAMED	Aguas de las Cuencas Mediterráneas, S.A.
PHN	Plan Hidrológico nacional
MAPA	Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación
MAPAMA	Ministerio de Agricultura, Pesca, Alimentación y Medio Ambiente
MAGRAMA	Ministerio de Agricultura, Pesca, Alimentación, Medio Ambiente Y Medio Rural y Marino
CGD	Convenio de Gestión Directa
RDL	Real Decreto Ley
ADIF	Entidad Pública Empresarial Administrador de Infraestructuras Ferroviarias
ADIF-AV	Entidad Pública Empresarial ADIF-Alta Velocidad
RENFE-Operadora	Entidad Pública Empresarial RENFE- Operadora
Renfe Viajeros	RENFE Viajeros S.M.E., S.A.
Renfe Mercancías	RENFE Mercancías S.M.E., S.A.
Renfe Fabricación y Mantenimiento	RENFE Fabricación y Mantenimiento S.M.E., S.A.
Renfe Alquiler de Material Ferroviario	Renfe Alquiler de Material Ferroviario S.M.E., S.A.
OSP	Obligación de Servicio Público
CAMASA	Sociedad Mercantil Estatal Canal de Navarra, S.A.
DGPE	Dirección General de Patrimonio del Estado
PESCO	Plan Especial de Seguimiento y Control de Objetivos
BEI	Banco Europeo de Inversiones
C-P	Contratos Programa
IGAE	Intervención General de la Administración del Estado
CMDEF	Comisión Mixta de Asuntos Económicos y Fiscales Estado-Generalidad de Cataluña
RFIG	Red Ferroviaria de Interés General
ACM	Acuerdo del Consejo de Ministros
AI	Área de Imputación
PEA-AV	Plan de Empresa 2013-2016 de ADIF-AV
LAV	Líneas de Alta Velocidad
RTE	Red de Titularidad del Estado
SEITSA	Sociedad Estatal de Infraestructuras Terrestres, S.A.
RAM	Red de Ancho Métrico
GIF	Gestor de Infraestructuras Ferroviarias
FEVE	Entidad Pública Empresarial Ferrocarriles de Vía Estrecha
VNC	Valor Neto Contable
UTE	Unión Temporal de Empresas

ÍNDICE DE CUADROS

CUADRO Nº 1: INFORMES DE FIISCALIZACIÓN OBJETO DE SEGUIMIENTO 10
CUADRO Nº 2: ACTUACIONES ENCOMENDADAS A ACUAES EN EL ADICIONAL (MODIFICACIÓN 2ª CGD) 15
CUADRO Nº 3: MODIFICACIÓN DEL CGD DE ACUES 16
CUADRO Nº 4 : PLANIFICACIÓN DE LAS INVERSIONES PERÍODO 2014-2017 17
CUADRO Nº 5: INVERSIÓN DE ACUAES EN EL PERIODO 2014-2017 17
CUADRO Nº 6: INVERSIÓN EJECUTADA POR ACUAES EN EL PERIODO 2014-2017 18
CUADRO Nº 7 : FINANCIACIÓN PREVISTA EN EL PESCO DE ACUAES PARA EL PERIODO 2014-2017 18
CUADRO Nº 8: FINANCIACIÓN REAL ACUMULADA EN EL PERIODO 2014-2017 19
CUADRO Nº 9: INVERSION TOTAL REALIZADA PERÍODO 2014-2017 19
CUADRO Nº 10: ACTUACIONES PREVISTAS EN EL INFORME DE REPROGRAMACIÓN DE ACUAMED 21
CUADRO Nº 11: FINANCIACIÓN DE LAS ACTUACIONES PREVISTAS EN EL INFORME DE REPROGRAMACIÓN DE ACUAMED 22
CUADRO Nº 12: PLANIFICACIÓN DE LAS INVERSIONES PERÍODO 2014-2017 22
CUADRO Nº 13: INVERSIÓN DE ACUAMED EN EL PERÍODO 2014-2017 23
CUADRO Nº 14: INVERSIÓN EJECUTADA POR ACUAMED EN EL PERÍODO 2014-2017 24
CUADRO Nº 15: FINANCIACIÓN PREVISTA EN EL PESCO DE ACUAMED PARA EL PERÍODO 2014-2017 24
CUADRO Nº 16: FINANCIACIÓN REAL ACUMULADA EN EL PERÍODO 2014-2017 24
CUADRO Nº 17: INVERSIÓN TOTAL REALIZADA PERIODO 2014-2017 25
CUADRO Nº 18: INVERSIONES DE ADIF-AV EN LÍNEAS DE ALTA VELOCIDAD PERIODO 2013-2017 36
CUADRO Nº 19: FUENTES DE FINANCIACIÓN DE ADIF-AV PERIODO 2013-2017 37
CUADRO Nº 20: CANONES FEROVIARIOS Adif-AV 2016 Y 2017 39
CUADRO Nº 21: CUENTA DE RESULTADOS POR SUBREDES 46
CUADRO Nº 22: RESUMEN DEL CUMPLIMIENTO DE RECOMENDACIONES 54

I.- INTRODUCCIÓN

I.1.- INICIATIVA DEL PROCEDIMIENTO FISCALIZADOR

El programa anual de fiscalizaciones del Tribunal de Cuentas para 2017, aprobado por el Pleno del Tribunal el 22 de diciembre de 2016, incluyó entre las programadas por iniciativa del propio Tribunal la **"Fiscalización del grado de cumplimiento por las entidades del sector público empresarial estatal no financiero de las principales recomendaciones incluidas en los informes de fiscalización aprobados por el Pleno en los ejercicios 2014 y 2015**".

El Pleno, en su reunión de 27 de abril de 2017, acordó, a propuesta del Consejero ponente, el inicio de la citada fiscalización, según lo establecido en el artículo 3b) de la Ley 7/1988, de 5 de abril de Funcionamiento del Tribunal de Cuentas y el 27 de septiembre de ese mismo año aprobó las Directrices Técnicas que han sido las que se han aplicado en esta fiscalización.

Posteriormente, el 25 de abril de 2018, el Pleno acordó la segregación de la mencionada Fiscalización en tres fiscalizaciones independientes, una de las cuales, la "**Fiscalización del grado de cumplimiento por Aguas de las Cuencas de España, S.A., Aguas de las Cuencas Mediterráneas, S.A., el Grupo Renfe-Operadora, Ferrocarriles de Vía Estrecha, el Administrador de Infraestructuras Ferroviarias y Adif-Alta Velocidad, de las recomendaciones incluidas en Informes de Fiscalización",** constituye el objeto del presente Informe.

Entre los objetivos del programa anual de fiscalizaciones para el año 2017 se incluye el de intensificar el seguimiento de las recomendaciones sobre la gestión económico-financiera incluidas en los informes de fiscalización, así como de las resoluciones de las Cortes Generales en relación con los citados informes; el cumplimiento de este objetivo ha justificado la realización de esta Fiscalización.

I.2.- OBJETO Y ALCANCE DE LA FISCALIZACIÓN

La Fiscalización se configura como una Fiscalización de seguimiento y horizontal, según lo previsto en las Normas de Fiscalización del Tribunal de Cuentas, aprobadas por el Pleno el 23 de diciembre de 2013, participando parcialmente de las características de los tres tipos de fiscalización: de cumplimiento, financiera y operativa o de gestión. Sus objetivos específicos son los siguientes:

1) Analizar el grado de cumplimiento de las recomendaciones del Tribunal y, en su caso, de las resoluciones de la Comisión Mixta para las Relaciones con el Tribunal de Cuentas en relación con los informes de fiscalización objeto de la presente actuación.

2) Analizar y evaluar la implementación de las medidas oportunas en los sistemas y procedimientos de control interno y gestión económico-financiera aplicados por las entidades y organismos correspondientes para dar cumplimiento a la recomendación o recomendaciones efectuadas, desde el punto de vista de los principios de buena gestión financiera.

3) Analizar el grado de cumplimiento en la adaptación de la normativa aplicable a la actividad de las entidades fiscalizadas en las materias que han sido objeto de recomendación.

Asimismo, aun cuando no ha sido objeto de recomendación, se ha verificado la observancia de la normativa referida a la transparencia, la sostenibilidad medioambiental y la igualdad efectiva de mujeres y hombres y el cumplimiento de los principios recogidos en la legislación sobre estabilidad presupuestaria, en todo aquello que pudiera tener relación con el objeto de las actuaciones fiscalizadoras.

El ámbito objetivo de esta Fiscalización está constituido por las recomendaciones contenidas en cuatro Informes de fiscalización aprobados por el Pleno del Tribunal a lo largo de los ejercicios 2014 y 2015 y su ámbito subjetivo por las entidades y organismos a los que se refieren esos cuatro Informes y que se detallan en el siguiente cuadro.

CUADRO Nº 1: INFORMES DE FISCALIZACIÓN OBJETO DE SEGUIMIENTO

Número Informe	Título del informe		Fecha de aprobación por el Pleno TCU	Entidad
1048	Informe de fiscalización de los convenios de gestión directa vigentes entre las Sociedades Estatales de Aguas y el Ministerio de Medio Ambiente y Medio Rural y Marino durante los ejercicios 2010-2011.		29/09/2014	ACUAES y ACUAMED
1057	Informe de fiscalización de las relaciones económico-financieras existentes entre la Entidad Pública Empresarial Renfe-Operadora y la Administración General del Estado, ejercicios 2011 y 2012.		30/10/2014	RENFE-Operadora
1090	Informe de la fiscalización de la financiación de las infraestructuras ferroviarias en el periodo 2011-2013.		30/04/2015	ADIF y ADIF-AV
1101	Informe de fiscalización de las principales inversiones efectuadas por FEVE en el periodo 2005-2012		23/07/2015	ADIF Y GRUPO RENFE

La Fiscalización se ha referido a la situación a 31 de diciembre de 2017, sin perjuicio de que las comprobaciones se hayan extendido a los procedimientos aplicados en el momento en el que estas se han realizado o haya sido preciso retrotraerse hasta la fecha de aprobación de los Informes respectivos.

En el desarrollo de las actuaciones fiscalizadoras se han aplicado las Normas de Fiscalización del Tribunal de Cuentas, aprobadas por el Pleno el 23 de diciembre de 2013, habiéndose realizado las pruebas sustantivas y de cumplimiento estimadas necesarias para obtener los datos suficientes que permitan fundamentar los resultados de la Fiscalización, sin que se hayan producido limitaciones al alcance para la consecución de los objetivos establecidos. Las entidades fiscalizadas han prestado una adecuada colaboración en el desarrollo de los trabajos.

I.3.- ANTECEDENTES Y MARCO JURÍDÍCO

La Ley Orgánica 2/1982, de 12 de mayo, del Tribunal de Cuentas señala en su artículo 14.1 que "el Tribunal de Cuentas propondrá las medidas a adoptar, en su caso, para la mejora de la gestión económico-financiera del sector público". En cumplimiento del mencionado artículo, los informes de fiscalización incluyen un apartado específico de recomendaciones destinadas a la mejora de la gestión y de la actividad económico-financiera.

En el ámbito del sector público empresarial estatal, el Pleno del Tribunal aprobó entre el 1 de enero de 2014 y el 31 de diciembre de 2015, entre otros, los siguientes Informes:

- **"**Fiscalización de los convenios de gestión directa vigentes entre las Sociedades Estatales de Aguas y el Ministerio de Medio Ambiente y Medio Rural y Marino durante los ejercicios 2010-2011".

- "Fiscalización de las relaciones económico financieras existentes entre la Entidad Pública Empresarial Renfe-Operadora y la Administración General del Estado, ejercicios 2011 y 2012".

- "Fiscalización de la financiación de las infraestructuras ferroviarias en el periodo 2011-2013".

- "Fiscalización de las principales inversiones efectuadas por FEVE en el periodo 2005-2012".

Estos cuatro Informes incluyeron un apartado de recomendaciones en el que se aconsejaba la adopción de determinadas medidas dirigidas, bien a solventar las deficiencias y debilidades puestas de manifiesto, bien a la mejora de la gestión de las entidades.

El sector público empresarial estatal comprende las entidades públicas empresariales, las sociedades mercantiles estatales, consorcios y otras entidades de derecho público dotadas de personalidad jurídica propia que no pertenecen al sector público administrativo. Este sector se caracteriza por la diversidad de regímenes jurídicos que le son de aplicación, en función de la forma jurídica y de la actividad que desarrollan las diferentes entidades que lo conforman. El régimen jurídico común aplicable en el periodo fiscalizado está contenido, principalmente, en las siguientes disposiciones: la Ley 47/2003, de 23 de septiembre, Ley General Presupuestaria (LGP); el Real Decreto Legislativo 3/2011, de 14 de noviembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley de Contratos del Sector Público (TRLCSP); la Ley 33/2003, de 3 de noviembre, del Patrimonio de las Administraciones Públicas, que regula en su Título VII el Patrimonio empresarial de la Administración General del Estado (AGE); el Real Decreto 1514/2007, de 6 de noviembre de 2007, por el que se aprueba el Plan General de Contabilidad (PGC), modificado por el Real Decreto 1159/2010, de 17 de septiembre, y por el Real Decreto 602/2016, de 2 de diciembre; y la Ley 40/2015, de 1 de octubre, de Régimen Jurídico del Sector Público.

En particular, respecto a las Sociedades de Aguas, -Sociedad Mercantil Estatal Aguas de las Cuencas de España, S.A. (ACUAES) y Aguas de las Cuencas Mediterráneas, S.A., (ACUAMED)-, cuentan con la siguiente normativa específica: la Directiva 2000/60/CE, de 23 de octubre de 2000, del Parlamento Europeo y del Consejo, que establece un marco comunitario de actuación en el ámbito de la política de aguas (Directiva-Marco del Agua); la Ley 10/2001, de 5 de julio, del Plan Hidrológico Nacional (PHN), modificada por el Real Decreto Ley 2/2004, de 18 de junio; y el Real Decreto 1/2001, de 20 de julio, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley de Aguas (Ley de Aguas)

La Directiva-Marco del Agua fijó el 22 de diciembre de 2009 como fecha límite para que estuvieran finalizados todos los Planes Hidrológicos de Cuenca. En España existen 25 Demarcaciones Hidrográficas, 17 de las cuales son demarcaciones intercomunitarias, con competencia compartida entre la Administración Central y las Comunidades Autónomas, que tienen aprobado su Plan Hidrológico para el segundo ciclo de planificación (2015-2021); las 8 restantes, correspondientes a las demarcaciones intracomunitarias (de competencia comunitaria) -la del Distrito de Cuenca Fluvial de Cataluña y las 7 demarcaciones canarias (una por cada Isla)- lo tienen pendiente de aprobación.

Las relaciones entre las Sociedades de Aguas y la AGE, representada por el actual Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación (MAPA) -antes Ministerio de Agricultura, Pesca, Alimentación y Medio Ambiente (MAPAMA) y Ministerio de Medio Ambiente y Medio Rural y Marino (MAGRAMA)- está regulado en el artículo 132 de la Ley de Aguas, mediante los Convenios de Gestión Directa (CGD) que habrán de ser autorizados por el Consejo de Ministros, previo informe favorable del Ministerio de Economía y Hacienda, y en los que se preverán, al menos, entre otras cuestiones, el régimen de construcción o explotación de las obras hidráulicas, las potestades de la AGE en relación con la dirección, inspección, control y recepción de las obras, las aportaciones económicas que haya de realizar la AGE y las garantías que hayan de establecerse a favor de las entidades que financien la construcción o explotación de las obras.

En cuanto al sector ferroviario, su regulación específica está contenida, entre otras, en las siguientes disposiciones: el Real Decreto 2395/2004, de 30 de diciembre, de aprobación del Estatuto de la Entidad Pública Empresarial Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (ADIF)

que entró en vigor el 31 de diciembre de 2004, y ha sido modificado por el Real Decreto 1044/2013 de 27 de diciembre, que también aprueba el Estatuto de la Entidad Pública Empresarial ADIF-Alta Velocidad (ADIF-AV); el Real Decreto 2396/2004, de 30 de diciembre, de aprobación del Estatuto de RENFE-Operadora: el Real Decreto-ley 22/2012, de 20 de julio, por el que se adoptan medidas en materia de infraestructuras y servicios ferroviarios (RDL 22/2012); el Real Decreto-ley 4/2013, de 22 de febrero, de las medidas de apoyo al emprendedor y de estímulo del crecimiento y de la creación de empleo (RDL 4/2013); el Real Decreto-ley 15/2013, de 31 de diciembre, de creación de ADIF-AV; la Orden PRE/2443/2913 por la que se determinaron los activos y pasivos de ADIF que pasan a ser titularidad de ADIF-AV; y la Ley 38/2015, de 20 de septiembre, del Sector Ferroviario (Ley 38/2015).

La Ley 39/2003 se basó en tres pilares fundamentales: la separación orgánica y funcional de las actividades de administración de infraestructura y de explotación de los servicios de transporte por ferrocarril; la puesta en marcha de un proceso de liberalización progresiva del transporte ferroviario con aperturas sucesivas a la competencia del transporte de mercancías, del transporte internacional de viajeros y del transporte interior de viajeros; y la creación de un órgano regulador, el Comité de Regulación Ferroviaria, con funciones de supervisión y de resolución de conflictos entre el administrador de infraestructuras y los operadores.

El RDL 22/2012 introdujo, básicamente, las siguientes modificaciones en la regulación del transporte ferroviario: la segregación, con efectos económicos de 1 de enero de 2013, de las ramas de actividad de RENFE-Operadora de viajeros, mercancías y logística y fabricación y mantenimiento en las tres nuevas sociedades mercantiles participadas al 100% por RENFE-Operadora: Renfe Viajeros S.M.E., S.A. (Renfe Viajeros), Renfe Mercancías S.M.E.,S.A. (Renfe Mercancías) y Renfe Fabricación y Mantenimiento S.M.E.,S.A. (Renfe Fabricación y Mantenimiento); la fusión, con efectos económicos de 1 de enero de 2013 de la nueva sociedad Renfe Mercancías (como absorbente) y las ya existentes Irion RENFE Mercancías, S.A., Multi RENFE Mercancías, S.A. y Contren RENFE Mercancías, S.A. (como absorbidas); la creación de Renfe Alquiler de Material Ferroviario S.M.E.S.A. (Renfe Alquiler de Material Ferroviario) mediante la aportación no dineraria por RENFE-Operadora de los activos y pasivos relacionados con determinado material rodante participada en un 100% por RENFE-Operadora y constituida el 29 de abril de 2014; y la supresión de FEVE, con fecha 31 de diciembre de 2012, subrogándose ADIF y RENFE-Operadora, o sus sociedades participadas en los derechos y obligaciones de aquella, asumiendo la titularidad de sus bienes e integrando a sus trabajadores (con fecha 28 de diciembre de 2012, se aprobó la Orden FOM/2818/2012, por la que se fijaron los criterios de segregación de activos y pasivos de dicha Entidad).

Por su parte, el RDL 4/2013 estableció que Renfe Viajeros pasara a prestar los servicios de transporte de viajeros por ferrocarril que venía prestando RENFE-Operadora desde la fecha de su efectiva constitución, estableciéndose tres regímenes económicos distintos para los servicios de transporte ferroviario de viajeros: servicios sujetos a obligaciones de servicio público (OSP)-cercanías y media distancia- referidos a servicios declarados de interés público por la Administración Pública titular del servicio, que pasaron a prestarse en régimen contractual con dicha Administración; servicios con finalidad prioritariamente turística, que pasaron a prestarse en régimen de libre competencia desde el 31 de julio de 2013, atendiendo a las condiciones establecidas en la Orden FOM/1403/2013, de 19 de julio, sobre servicios de transporte ferroviario de viajeros con finalidad prioritariamente turística; y servicios de alta velocidad y larga distancia que se previó que se prestasen en un régimen de competencia a desarrollar mediante un esquema de mercados en los que el acceso para los nuevos operadores requeriría de la obtención de los títulos habilitantes.

Los servicios de transporte de mercancías se prestan por Renfe Mercancías sujetos al régimen de libre competencia, tal y como estableció la Ley 15/2009, de 11 de noviembre, que vino a regular el contrato de transporte de mercancías por ferrocarril.

Por último, la Ley 38/2015, que tiene por objeto la regulación, en el ámbito de la competencia del Estado, de las infraestructuras ferroviarias, de la seguridad en la circulación ferroviaria y de la prestación de los servicios de transporte ferroviario de viajeros y de mercancías y de aquellos que se prestan a las empresas ferroviarias en las instalaciones de servicio, incluidos los complementarios y auxiliares. Mediante esta Ley se incorporaron al ordenamiento español las normas contenidas en la Directiva 2012/34/UE del Parlamento Europeo y del Consejo de 21 de noviembre de 2012, que, entre otras materias, regula la transparencia y sostenibilidad de la financiación de las infraestructuras ferroviarias y de la contabilidad de las empresas ferroviarias, el derecho de acceso a las infraestructuras de conexión con puertos e instalaciones de servicio, establece una nueva y más completa clasificación de los servicios relacionados con el ferrocarril, impone a los administradores de infraestructuras la obligación de adoptar programas de empresa que incluyan planes de inversión y financiación, fortalece la independencia y las atribuciones de los organismos reguladores del mercado, y establece unas nuevas reglas en la tarificación del acceso a la infraestructura ferroviaria.

I.4.- TRÁMITE DE ALEGACIONES

Dando cumplimiento a lo establecido en el artículo 44 de la Ley 7/1988, de Funcionamiento del Tribunal de Cuentas, los resultados de la Fiscalización han sido puestos de manifiesto a los máximos responsables de las entidades y Ministerios a los que se hace referencia en el texto del Informe así como a los que fueron durante los ejercicios 2014, 2015, 2016 y 2017; en total, el número de posibles alegantes ascendió a 17 habiéndose recibido escritos de alegaciones de 7 de ellos. Del total de esas alegaciones 1 Presidente ha manifestado su conformidad con el Informe, manifestando su intención de no presentar alegaciones y 1 ex Presidente ha comunicado que se adhiere a las alegaciones de los Ministerios de Agricultura, Pesca y Alimentación y/o para la Transición Ecológica, que no las han formulado; además, las alegaciones efectuadas por el Ministerio de Fomento se limitan a reproducir las presentadas por ADIF-AV, ADIF y RENFE-Operadora.

Las alegaciones presentadas, que se acompañan a este Informe, han sido analizadas y valoradas. Como consecuencia de este análisis, se han introducido en el texto los cambios que se han considerado oportunos, ya sea para aceptar su contenido o para exponer el motivo por el que no se han aceptado. En aquellos casos en que las alegaciones formuladas constituyen meras explicaciones o comentarios de hechos o situaciones descritas en el Informe o plantean opiniones sin un adecuado soporte documental, no se ha modificado el texto del Informe. En todo caso, el resultado definitivo de la Fiscalización es el expresado en el presente Informe, con independencia de las consideraciones que se hayan manifestado en las alegaciones.

II.- RESULTADOS DE LA FISCALIZACIÓN

En los apartados siguientes se presentan los resultados del seguimiento de las recomendaciones contenidas en los informes de fiscalización que son objeto de seguimiento. Con carácter general, se han clasificado las recomendaciones como “cumplidas”, cuando se han llevado a efecto todos los aspectos contemplados en la recomendación; “parcialmente cumplida” si se han cumplido algunos de los hitos, mientras que otros no lo han sido aún o se están realizando trabajos para alcanzarlos; “en proceso” si se están realizando actuaciones para dar cumplimiento a una recomendación y “no cumplida” si no se ha llevado a cabo ninguno de los aspectos contemplados en la recomendación ni se están desarrollando actuaciones conducentes al cumplimiento de los mismos.

II.1.- RECOMEDACIONES CONTENIDAS EN EL INFORME DE FISCALIZACIÓN DE LOS CONVENIOS DE GESTIÓN DIRECTA VIGENTES ENTRE LAS SOCIEDADES ESTATALES DE AGUAS Y EL MINISTERIO DE MEDIO AMBIENTE Y MEDIO RURAL Y MARINO DURANTE LOS EJERCICIOS 2010-2011

El informe de fiscalización aprobado por el Pleno del Tribunal de Cuentas el 29 de septiembre de 2014 contenía las siguientes dos recomendaciones, que fueron asumidas en su integridad por la Comisión Mixta para las relaciones con el Tribunal de Cuentas en su sesión de 26 de septiembre de 2017, que hacen referencia a la planificación y el grado de avance de la actividad inversora de las Sociedades de Aguas, por lo que han sido objeto de un tratamiento conjunto en este Informe:

Recomendación 1ª: *"Considerando el escaso grado de avance alcanzado por la actividad inversora de las Sociedades de Aguas, cuya razón de ser fue constituir un instrumento de gestión directa con el "fin de dar una respuesta eficaz a la inversión y gestión de obras hidráulicas de competencia del Estado", sería recomendable que se valorara la necesidad de seguir manteniendo esta modalidad de instrumentos de gestión, en particular si se tiene en cuenta que estas Sociedades se encuentran sometidas en un grado significativamente menor que la Administración General del Estado a las normas del derecho presupuestario y administrativo."*

Recomendación 2ª: *"Se deberían poner en marcha medidas y procedimientos que ayuden a efectuar una previsión más realista del diseño, los plazos y los costes de las actuaciones, minimizando las desviaciones en la ejecución de los presupuestos motivadas por errores y defectos habidas en las fases de planificación."*

Tras varios procesos de fusión, a partir del ejercicio 2013 las Sociedades Estatales de Aguas participadas por la Dirección General de Patrimonio del Estado (DGPE) quedaron reducidas a tres: ACUAMED, ACUAES y Sociedad Mercantil Estatal Canal de Navarra, S.A. (CANASA) participada en un 60% por ACUAES.

El objeto social de estas Sociedades consiste, fundamentalmente, en la adquisición, promoción, contratación construcción y explotación, en su caso, de toda clase de obras hidráulicas y cualesquiera otras actividades relacionadas con ellas; la gestión de obras y recursos hídricos, incluida la medioambiental que contempla la Ley de Aguas de acuíferos, lagunas, embalses, ríos y tramos de ríos, así como el ejercicio de las actividades preparatorias, complementarias o derivadas de ellas; y la gestión de los contratos para los estudios, promoción, proyectos, construcción adquisición o explotación de las obras anteriormente citadas, incluidas las actividades preparatorias, complementarias o derivadas de las anteriores.

El Plan Especial de Seguimiento y Control de Objetivos (PESCO) es un instrumento para el seguimiento de la actividad y de los resultados de estas Sociedades previsto en la Instrucción Reguladora de las relaciones de las sociedades mercantiles dependientes de la AGE a través de la DGPE, y tiene como objetivo intensificar el control que la DGPE efectúa sobre ellas.

La planificación de las actuaciones a ejecutar por estas Sociedades se fundamenta en tres criterios: estar encomendadas en el Convenio de Gestión Directa (CGD) suscrito entre las Sociedades y MAPA, poder beneficiarse de fondos europeos y existir un interés real y un compromiso firme por parte de los usuarios finales.

Para el desarrollo de su actividad inversora, las Sociedades elaboran el Presupuesto de Explotación y de Capital, el Programa de Actuación Plurianual, el Anexo de Inversiones Reales y el PESCO, que constituye una herramienta informática de planificación y seguimiento.

El PESCO consta de dos documentos: PESCO A, que recoge el detalle de la inversión prevista y su financiación para cada actuación y se elabora al final del año anterior al ejercicio a presupuestar pero con posterioridad al presupuesto elaborado para los Presupuestos Generales del Estado (PGE); y PESCO B, integrado por el PESCO B1 que se elabora a 30 de junio de cada año y que

detalla el grado de ejecución real de cada actuación durante los seis primeros meses del ejercicio, y el PESCO B2, que se elabora en enero del año siguiente y recoge el grado de ejecución real a 31 de diciembre.

Después del proceso de fusión llevado a cabo en ejercicios anteriores ACUAES formalizó el 30 de junio de 2014 su CGD con el entonces MAPAMA; por su parte, ACUAMED aprobó en diciembre de 2013 un Informe de Priorización o Reprogramación de actuaciones que tuvo por objeto refundir y actualizar los CGD vigentes en esa fecha, para solicitar al MAPAMA una modificación de su CGD, aún pendiente de aprobación a la fecha de cierre de los trabajos de esta fiscalización.

Los trabajos de fiscalización han consistido en revisar el grado de ejecución del nuevo CGD de ACUAES y de las actuaciones incluidas en la Reprogramación de ACUAMED, analizar la coherencia entre los instrumentos de planificación de las Sociedades y el grado de eficacia alcanzado, contrastando la planificación con los datos reales de ejecución.

Sociedad Mercantil Estatal Aguas de España, S.A.

El último CGD suscrito en el ejercicio 2014 entre ACUAES y el MAPAMA recoge en su adicional las actuaciones encomendadas por la AGE a la Sociedad que, de forma abreviada figuran en el siguiente cuadro:

CUADRO Nº 2: ACTUACIONES ENCOMENDADAS A ACUAES EN EL ADICIONAL (MODIFICACIÓN 2ª CGD)

DEMARCACIÓN HIDROGRÁFICA	Construcción y explotación con fondos propios	Construcción y explotación sin fondos propios	CANASA
CUENCAS INTERNAS DE CATALUÑA	-	1	
EBRO	23	4	1
GUADALQUIVIR	8	4	
GUADIANA	17	3	
TAJO	11	11	
DUERO (parte española)	8	7	
MIÑO-SIL (parte española)	8	3	
GALICIA COSTA	2	3	
CANTABRICO OCCIDENTAL	5	3	
TOTAL	**82**	**39**	**1**

Fuente: ACUAES

El PESCO del ejercicio 2014 recogió el importe total de la inversión prevista en el CGD que se estimó en 5.832 millones de euros, de los que 5.108 millones corresponden a 121 actuaciones a ejecutar por ACUAES y 724 millones a 1 actuación a realizar por CANASA.

En el CGD se estipuló que, teniendo en cuenta el importe de las actuaciones a construir y explotar por la Sociedad y la parte que se preveía financiar con sus fondos propios, habría que proporcionar a ACUAES 103,8 millones de euros mediante aportaciones de capital a distribuir en las siguientes anualidades: 2,6 millones en el ejercicio 2014, 50,6 millones en 2015 y 50,6 millones en 2016. Las ampliaciones de capital realmente efectuadas ascendieron a 2,6, 50,6 y 35,6 millones en los ejercicios 2014, 2015 y 2016, respectivamente, quedando pendiente de realizar una aportación económica de 15 millones.

Para CANASA se acordó que la AGE efectuaría aportaciones en concepto de ampliación de capital por importe de 12,8 millones de euros en el ejercicio 2014, de 6 millones en 2016 y de 5,8 millones en 2017. Las ampliaciones de capital efectuadas ascendieron a 12,8 millones en el ejercicio 2014 y 6 millones en 2015, quedando pendiente de aportar los 5,8 millones correspondientes a 2017.

Posteriormente, el 25 de julio de 2017, ACUAES y el MAPAMA suscribieron una nueva Adenda al CGD, con la finalidad de:

a) Adaptar el esquema financiero de 8 actuaciones de la Demarcación Hidrográfica del Ebro por haberse incluido en la Reprogramación de fondos 2007-2013.

b) Regularizar el importe de la inversión y del esquema financiero de 13 actuaciones ya finalizadas o próximas a su finalización, conforme a las fuentes de financiación finalmente aplicadas o previstas a aplicar.

c) Adaptar el importe de la inversión y del esquema financiero, así como de otros aspectos del CGD relacionados con 6 actuaciones, permitiendo que la financiación no cubierta por las fuentes de financiación descritas en el CGD, en particular las actuaciones programadas en el periodo 2007-2013, pudieran cofinanciarse con aportaciones de fondos propios de ACUAES.

d) Regularizar los déficit de financiación ya consolidados en 4 actuaciones de la Demarcación Hidrográfica del Ebro, motivados fundamentalmente por correcciones financieras de la Comisión Europea en proyectos cofinanciados con Ayudas del Programa 2000-2006, que habían sido cubiertos con fondos propios y requerían la adaptación del importe de inversión y del esquema financiero.

e) Adaptar el esquema financiero de 1 actuación, permitiendo que la financiación no cubierta por las fuentes de financiación descritas en el CGD, pudiera realizarse con cargo a aportaciones directas de los usuarios o mediante la formalización de una operación financiera por la Sociedad.

El siguiente cuadro recoge el resultado de los ajustes en el origen y aplicación de fondos previstos en el CGD firmado el 30 de junio de 2014 y la modificación de la Adenda aprobada por el Consejo de Ministros el 23 de junio de 2017:

CUADRO Nº 3: MODIFICACIÓN DEL CGD DE ACUES

(en miles de euros)

	Nº de Actuaciones	Inversión		Financiación					
				Sociedad Aguas		Unión Europea		Usuarios y/o Administraciones Publicas	
		CGD	Propuesta Adenda	Aportación	%	Aportación	%	Aportación	%
CGD	122	5.831.695	5.760.214	1.507.497	26%	1.936.318	33%	2.387.880	41%
Variación		(1.497.842)	(1.426.361)	(296.782)	2%	(644.078)	(3%)	(556.982)	1%
Adenda	122	4.333.853	4.333.853	1.210.715	28%	1.292.240	30%	1.830.898	42%

Fuente: Adenda nº 1 del CGD suscrito entre el MAPAMA y ACUAES

Como se aprecia en el cuadro anterior, las modificaciones acordadas han supuesto un descenso de la inversión prevista de 1.497,8 millones de euros, pero un incremento del 2% en el porcentaje de financiación con fondos propios de ACUAES, si bien la cifra total de aportación de fondos propios prevista no se vio incrementada en términos absolutos. En la Adenda también se reajustaron las aportaciones de capital a efectuar por la AGE, teniendo en cuenta las ya realizadas en los ejercicios 2014, 2015 y 2016 y se estableció que en el ejercicio 2018 se debía efectuar una aportación de 15 millones de euros.

Por lo que respecta a la coherencia entre los instrumentos de la planificación de las inversiones a ejecutar durante el periodo 2014-2017 empleados por ACUAES, el PESCO y el Anexo de Inversiones Reales estos continuaron mostrando grandes discrepancias en los ejercicios 2014 y 2016, tal como se señala en el siguiente cuadro:

CUADRO Nº 4 : PLANIFICACIÓN DE LAS INVERSIONES PERÍODO 2014-2017

(miles de euros)

	2014	2015	2016	2017	ACUMULADO PERIODO
ANEXO INVERSIONES REALES	473.218	455.169	256.590	48.010	1.197.428
PESCO	267.611	418.127	106.200	48.008	839.946
DIFERENCIA	205.707	37.042	150.390	2	357.482
% VARIACIÓN	43%	8%	59%	0%	30%

Fuente: Elaboración propia.

En el PESCO del ejercicio 2014 se presupuestó un 43% menos de inversión que en el Anexo de Inversiones Reales, que contempló 94 actuaciones (17 de ellas sin presupuestar), en tanto que el número de actuaciones recogidas en el PESCO ascendió a 121.

Aunque en el ejercicio 2015 mejoró la comparativa del montante de la inversión y la desviación entre ambos documentos se redujo hasta el 8%, en el Anexo de Inversiones Reales se relacionaron 86 actuaciones (25 de ellas sin presupuestar), en tanto que en el PESCO continuaron figurando las mismas 121 que en el ejercicio precedente.

Es en el ejercicio 2016 cuando la Sociedad planificó con menos rigor, puesto que la desviación entre el montante de la inversión reflejada en el PESCO y en el Anexo de Inversiones Reales alcanzó el 59%; además, mientras que este último documento recogió 73 actuaciones (24 de ellas sin presupuestar) en el PESCO continuaron figurando las 121.

Si bien en el ejercicio 2017 las cifras de inversión registradas en el Anexo de Inversiones Reales y en el PESCO fueron similares, el número de actuaciones de ambos documentos ha continuado presentando discrepancias, pues mientras en el PESCO se siguieron incluyendo 121 actuaciones, en el Anexo de Inversiones Reales se registraron 91 actuaciones (63 de ellas sin presupuestar).

El siguiente cuadro muestra la evolución de la inversión total durante el periodo 2014 a 2017 reflejada en el PESCO que ha ido disminuyendo paulatinamente en cada ejercicio. Así, en el año 2015 el presupuesto de inversión se redujo en 2,6 millones de euros respecto al año anterior, el descenso llegó hasta los 72 millones en el ejercicio 2016, para reducirse nuevamente el presupuesto en 4,5 millones en 2017. Por lo que se refiere a la inversión acumulada, si bien en el ejercicio 2015 se incrementó un 5% respecto al año anterior, en los años 2016 y 2017 el incremento fue ralentizándose de forma significativa y para el ejercicio 2018 ACUAES tenía previsto realizar una inversión de 15 millones, lo que muestra que la actividad inversora está prácticamente paralizada; de hecho la inversión realizada en los últimos ejercicios apenas ha variado un 1% y esta tendencia parece continuar en el ejercicio 2018.

CUADRO Nº 5: INVERSIÓN DE ACUAES EN EL PERIODO 2014-2017

(miles de euros)

PESCO	2014	2015	2016	2017
PRESUPUESTO DE INVERSION PREVISTA	5.110.698	5.108.003	5.035.963	5.031.467
VARIACIÓN ANUAL		-2.659	-72.067	-4.496

INVERSIÓN ACUMULADA PESCO	3.189.899	3.647.577	3.735.957	3.782.451
INVERSIÓN ANUAL EJECUTADA		457.678	88.380	46.494
INVERSIÓN PENDIENTE DE EJECUTAR	1.920.799	1.460.426	1.300.006	1.249.016
% PENDIENTE DE EJECUTAR	37,6%	28,6%	25,8%	24,8%

Fuente: Elaboración propia

En cuanto al grado de ejecución del presupuesto anual de inversiones a lo largo de los ejercicios 2014-2017, a excepción del ejercicio 2015 en el que la inversión realizada fue un 9% superior a la presupuestada en el PESCO, el importe invertido fue inferior al presupuestado en los otros ejercicios. Debe tenerse en cuenta que el importe invertido se ha reducido drásticamente, desde los 457,6 millones de euros en 2015 hasta los 46,5 millones en 2017, aunque el porcentaje de ejecución anual se haya incrementado hasta llegar al 97% en 2017, tal como se muestra en el siguiente cuadro:

CUADRO Nº 6: INVERSIÓN EJECUTADA POR ACUAES EN EL PERIODO 2014-2017

(miles de euros)

	2014	**2015**	**2016**	**2017**
PRESUPUESTO DE INVERSIÓN ANUAL	267.611	418.127	106.200	48.008
INVERSIÓN ANUAL EJECUTADA	209.667	457.578	88.380	46.494
INVERSIÓN PENDIENTE DE EJECUTAR	57.944	(39.451)	17.820	1.514
% DE EJECUCIÓN	78%	109%	83%	97%

Fuente: Elaboración propia.

Por lo que se refiere a la financiación global de las inversiones previstas en el PESCO para ejecutar las obras presupuestadas, los porcentajes de cada una de las fuentes de financiación apenas han variado durante el periodo 2014-2017, tal y como muestra el siguiente cuadro:

CUADRO Nº 7 : FINANCIACIÓN PREVISTA EN EL PESCO DE ACUAES PARA EL PERIODO 2014-2017

(miles de euros)

Año	**Presupuesto Actual**	**Sociedad de Aguas**	**%**	**Usuarios**	**%**	**Administraciones Públicas**	**%**	**Fondos Europeos**	**%**
2014	5.110.698	1.290.487	25%	1.712.798	34%	171.148	3%	1.936.265	38%
2015	5.108.003	1.274.660	25%	1.729.785	34%	166.322	3%	1.937.236	38%
2016	5.035.963	1.291.923	26%	1.685.322	34%	123.769	2%	1.934.949	38%
2017	5.031.467	1.288.451	26%	1.684.298	34%	123.769	2%	1.934.949	38%

Fuente: Elaboración propia.

En el siguiente cuadro se muestra la financiación real acumulada en relación con la inversión realizada a lo largo del periodo 2014-2017, que pone de manifiesto un exceso de financiación con fondos propios de ACUAES al haber financiado con ellos un mayor porcentaje de la aportación prevista, lo que, junto con las aportaciones de Fondos Europeos, ha compensado el déficit de financiación a cargo de las tarifas de usuarios y, en menor medida, de las Administraciones Públicas.

CUADRO Nº 8: FINANCIACIÓN REAL ACUMULADA EN EL PERIODO 2014-2017

(miles de euros)

Año	Inversión Realizada Acumulada	Sociedad de Aguas (aportado)	%	Usuarios (cobrado)	%	Administraciones Públicas (cobrado)	%	Fondos Europeos (cobrado)	%
2014	3.189.899	828.780	26%	982.811	31%	59.310	2%	1.318.998	41%
2015	3.647.577	1.159.527	32%	1.018.464	28%	77.345	2%	1.392.241	38%
2016	3.735.957	1.104.046	30%	1.072.924	29%	83.955	2%	1.475.032	39%
2017	3.782.451	1.102.817	29%	1.108.376	29%	96.227	3%	1.475.032	39%

Fuente: Elaboración propia.

La inversión realizada a 31 de diciembre de cada uno de los ejercicios analizados ha sido registrada en el inmovilizado material (obras hidráulicas puestas en explotación tanto por la propia Sociedad como por terceros), en el inmovilizado en curso (inversiones efectuadas en obras hidráulicas no finalizadas) y en existencias (recoge los costes de las actuaciones encomendadas a la Sociedad que a su finalización serán entregadas a la AGE).

CUADRO Nº 9: INVERSIÓN TOTAL REALIZADA PERÍODO 2014-2017

(miles de euros)

	2014	2015	2016	2017
Inmovilizado material	2.191.671	2.353.132	2.763.600	3.159.980
Inmovilizado en curso	958.229	1.140.980	795.559	426.844
Existencias	111.050	245.050	270.916	289.584
TOTAL REGISTRADO	3.260.950	3.739.162	3.830.075	3.876.408
INVERSIÓN REALIZADA	3.189.899	3.647.577	3.735.957	3.782.451
DIFERENCIA	71.051	91.585	94.118	93.957

Fuente: Elaboración propia

La diferencia entre el total registrado en contabilidad y la inversión realizada a 31 de diciembre de cada uno de los ejercicios responde a una resolución de la AEAT de fecha 20 de marzo de 2014 por la inspección del IVA correspondiente a los ejercicios 2009 a 2012, que consideró no deducible para la Sociedad el IVA soportado en la adquisición o importación de bienes o servicios utilizados exclusivamente en la realización de las actuaciones sin recuperación de costes, por lo que ACUAES cambió su criterio de contabilización del IVA soportado en la ejecución de esas actuaciones pasando a considerarlo como mayor valor de la inversión.

A 31 de diciembre de 2011, en los PESCOS de las Sociedades absorbidas por ACUAES figuraban registradas 52 actuaciones, incluidas 4 de CANASA, cuyo presupuesto global ascendía a 5.636 millones de euros con una inversión realizada de 3.284 millones, habiendo alcanzado un grado de ejecución medio del 57%. De las 48 actuaciones, exceptuando las de CANASA, 24 actuaciones estaban ejecutadas al 100%, de ellas, 6 estaban en explotación, otras 11 se habían entregado, 3 estaban finalizadas y liquidadas y las 4 restantes estaban pendientes de liquidar.

Tras la modificación del CGD en 2014, el número de actuaciones registradas en el PESCO se elevó a 122.

A 31 de diciembre de 2017, de las 122 actuaciones, 90 estaban en explotación, 2 se encontraban con las obras finalizadas, 4 actuaciones liquidadas, 5 en curso y 21 con un grado de inversión ejecutada inferior al 15%, de las que 5 se encontraban en fase de estudios previos, con el proyecto redactado pero sin licitar las obras, y estando la mayoría de ellas pendientes de suscribir el convenio con los usuarios.

De las 6 actuaciones que figuran registradas en existencias, una de ellas se encontraba con las obras finalizadas y las 5 restantes en ejecución, ascendiendo la inversión realizada en ellas a 31 de diciembre de 2017 a 289,5 millones de euros. Una vez finalizadas deberán ser entregadas a la AGE, para su explotación o ulterior cesión a otra Administración Pública autonómica o local. Las entregas se realizarán mediante un acta de entrega y recepción a la AGE, en la que se han de incluir todos los costes activados menos las subvenciones recibidas; el importe resultante podrá ser abonado por la AGE o podrá dar lugar a una reducción de capital.

Aguas de las Cuencas Mediterráneas

A 31 de diciembre de 2017 en ACUAMED coexistían 4 CGD, los CGD de las extintas sociedades Sociedad Estatal Aguas de la Cuenca del Sur, S.A., Aguas de la Cuenca del Segura, S.A, Aguas del Júcar, S.A y el propio convenio de la Sociedad.

Al objeto de proponer una modificación del CGD, a finales del ejercicio 2013 ACUAMED aprobó un documento de Reprogramación de las actuaciones encomendadas, tras realizar un estudio de todas las que estaban pendientes de ejecución y figuraban en los 4 CGD, para priorizarlas y ajustar el catálogo teniendo en cuenta la nueva situación presupuestaria, la necesidad de disminuir las actuaciones sin recuperación de coste, así como actualizar los importes de las inversiones ejecutadas y entregadas a la AGE, de las actuaciones en servicio, de las ejecutadas y de las que tenían el proyecto redactado.

El estudio puso de manifiesto la necesidad de suspender 54 de las 106 actuaciones existentes, que tenían asignado un presupuesto de inversión de 1.663 millones de euros y una inversión ya realizada de 47 millones; incorporar 4 nuevas actuaciones propuestas por los usuarios con un presupuesto de inversión de 43,5 millones; incorporar 14 nuevas sub-actuaciones para completar otras actuaciones ya ejecutadas, con un presupuesto de inversión de 86,4 millones: y también se presupuestaron 10 millones para actividades preparatorias de proyectos con el fin de incorporar 12 nuevas actuaciones referidas a programas que favoreciesen tecnologías energéticas, proyectos de I+D y proyectos ligados al saneamiento y depuración de agua.

Además, el informe contempló actualizar la inversión en 493,6 millones para actuaciones ya existentes y presupuestar otros 16,8 millones para cubrir posibles contingencias que pudieran surgir durante la ejecución de las actuaciones pendientes a 31 de diciembre de 2013.

El importe total de la inversión a realizar tras la Reprogramación se estimó en 3.613,7 millones de euros de los que a esa fecha se encontraban ejecutados 2.787,7 millones, ascendiendo la inversión pendiente de ejecutar a 826 millones, según se muestra en el siguiente cuadro:

CUADRO Nº 10: ACTUACIONES PREVISTAS EN EL INFORME DE REPROGRAMACIÓN DE ACUAMED

(miles de euros)

CATEGORÍA DE ACTUACIÓN	Actuaciones	Inversión total	Inversión Ejecutada	Inversión pendiente
Actuaciones con recuperación de costes				
Actuaciones completas en explotación	12	721.200	718.100	3.100
En explotación con obras vinculadas no terminadas	4	491.900	428.200	63.700
Actuaciones terminadas sin entrar en explotación	6	569.600	558.000	11.600
En explotación con obras vinculadas no terminadas	1	93.100	66.100	27.000
Actuaciones en ejecución	10	842.600	630.000	212.600
Actuaciones sin iniciar del CGD Vigente	4	207.300	2.200	205.100
Nuevas sub-actuaciones propuestas	-	86.400	-	86.400
Nuevas actuaciones propuestas	3	43.500	-	43.500
Actividad preparatoria de estudios y proyectos	-	10.000	-	10.000
Contingencias	-	16.800	-	16.800
Actuaciones sin recuperación de costes				
Actuaciones terminadas	8	71.300	71.300	-
Actuaciones en ejecución	8	412.800	266.600	146.200
Actuaciones suspendidas	0	47.200	47.200	-
Total Reprogramación	56	3.613.700	2.787.700	826.000

Fuente: ACUAMED

Con la Reprogramación se redujeron el número de actuaciones en un 47,16%, con una reducción del presupuesto de inversión del 20,6%, que pasó de 4.549,3 millones para las 106 actuaciones previstas en los 4 CGD a 3.613,7 millones para las actuaciones previstas tras la Reprogramación y se previó que las inversiones fueran financiadas fundamentalmente con fondos propios de la Sociedad, mediante aportaciones económicas a efectuar por el MAPAMA y, en menor medida, con financiación de endeudamiento externo de entidades financieras y del Banco Europeo de Inversiones (BEI), con Fondos Europeos de los programas FEDER y COHESION, y con las aportaciones de los usuarios, según el siguiente detalle:

CUADRO Nº 11: FINANCIACIÓN DE LAS ACTUACIONES PREVISTAS EN EL INFORME DE REPROGRAMACIÓN DE ACUAMED

(miles de euros)

Fondos propios	Deuda (BEI-bancos)	Anticipo de usuarios	Fondos europeos	Total
1.997,1	606,4	43,3	1.131,8	3.778,6
53%	16%	1%	30%	100%

Fuente: ACUAMED

Teniendo en cuenta que la Reprogramación suponía una inversión de 3.613,7 millones de euros, con la financiación prevista existía un margen de 164,9 millones para cubrir posibles riesgos adicionales derivados de esas fuentes de financiación y para cubrir posibles riesgos que pudieran comprometer la viabilidad de la operación de las actuaciones de ACUAMED, entre otras, el incumplimiento de los convenios con los usuarios actuales y la merma de ingresos que pudiera originar la demora en la ejecución de las nuevas actuaciones propuestas.

Por lo que respecta a la coherencia de los instrumentos de planificación de las inversiones a ejecutar durante el período 2014-2017 que ACUAMED registró en el PESCO y en el Anexo de Inversiones, ambos documentos continuaron arrojando discrepancia relevantes en los ejercicios 2016 y 2017, tal como se refleja en el siguiente cuadro:

CUADRO Nº 12: PLANIFICACIÓN DE LAS INVERSIONES PERÍODO 2014-2017

(miles de euros)

	2014	**2015**	**2016**	**2017**	**ACUMULADO PERIODO**
ANEXO INVERSIONES REALES	221.597	236.667	205.363	71.273	734.900
PESCO	222.200	245.816	91.643	79.912	639.571
DIFERENCIA	603	9.149	-113.720	8.639	-95.329
% VARIACIÓN	0%	2,8%	-55,3%	-12,1%	-12,9%

Fuente: Elaboración propia

El importe presupuestado en ambos documentos ha ido disminuyendo a lo largo de todo el período, siendo especialmente significativo el año 2017 en el que el presupuesto reflejado en el Anexo de Inversiones Reales presentó una disminución del 34,7% respecto del ejercicio anterior, la misma tendencia se reflejó en el PESCO, si bien la reducción más significativa se produjo en el año 2016.

Para el año 2014 la inversión presupuestada en ambos documentos fue similar, aunque en el Anexo de Inversiones Reales figuraban 15 sub-actuaciones que no aparecían en el PESCO, en tanto que 17 sub-actuaciones que aparecían reflejadas en el PESCO y no figuraba en el Anexo de Inversiones Reales; además de las 34 que aparecían en ambos documentos, solo 11 no presentaban diferencias en los importes.

Para el año 2015, en el PESCO se presupuestó en torno a un 3% por encima del importe consignado en el Anexo de Inversiones Reales; en ambos documentos figuraban 137 sub-actuaciones, de las que 74 eran coincidentes en su importe, 44 figuraban en el Anexo de Inversiones Reales sin presupuesto y en las 19 sub-actuaciones restantes los importes diferían.

Para el ejercicio 2016, en el PESCO se presupuestó en torno a un 55% por debajo de la cifra que figuraba en el Anexo de Inversiones Reales; en este documento aparecían 133 sub-actuaciones, en tanto que en el PESCO se recogieron 137 de las que 4 sub-actuaciones figuraban sin presupuesto.

Respecto al año 2017, la inversión presupuestada en el Anexo de Inversiones Reales resultó un 12% inferior a la consignada en el PESCO. Además, en el Anexo de Inversiones Reales se recogieron 100 sub-actuaciones, 47 de ellas sin presupuesto, mientras que en el PESCO se relacionaron 137.

El siguiente cuadro muestra la evolución de la inversión total durante el periodo 2014 a 2017 reflejada en el PESCO, que tras la Reprogramación ha permanecido prácticamente invariable a lo largo de todo el período, ya que se ha incrementado en un 3% en los 4 años. El incremento más significativo se produjo en el ejercicio 2015, año en el que el presupuesto de inversión acumulado se incrementó en 107,8 millones respecto al año anterior, sin embargo al año siguiente se redujo en 35,8 millones y en el ejercicio 2017 el presupuesto de inversión aumentó en 43,2 millones respecto al del ejercicio anterior. Por lo que se refiere a la inversión acumulada, si bien en el año 2014 se invirtieron 209,8 millones, en el año 2015 esta se redujo hasta 97,4 millones y en los años 2016 y 2017 la inversión se ha ido ralentizando de forma significativa, lo que muestra que la actividad de la Sociedad está prácticamente paralizada; de hecho, la inversión total realizada en los últimos ejercicios apenas ha variado.

CUADRO Nº 13: INVERSIÓN DE ACUAMED EN EL PERÍODO 2014-2017

(miles de euros)

PESCO	2014	2015	2016	2017
PRESUPUESTO DE INVERSIÓN PREVISTA	3.613.645	3.721.485	3.685.627	3.728.879
VARIACIÓN ANUAL		107.840	-35.858	43.252
INVERSIÓN ACUMULADA PESCO	3.063.358	3.160.790	3.172.426	3.192.892
INVERSIÓN ANUAL EJECUTADA	209.829	97.432	11.636	20.466
INVERSIÓN PENDIENTE DE EJECUTAR	550.287	560.695	513.201	535.988
% PENDIENTE DE EJECUTAR	15,2%	15,0%	13,9%	14,3%

Fuente: Elaboración propia

En cuanto al presupuesto anual de inversiones previstas en el PESCO para el período comprendido entre los ejercicios 2014-2017, este se redujo en un 35,9%, a excepción del ejercicio 2015 en el que se incrementó el presupuesto un 9% respecto al año anterior, alcanzando el importe de 243 millones de euros; en los ejercicios 2016 y 2017 la reducción fue muy significativa, hasta los 91,6 y 79,9 millones, respectivamente. Por su parte, la inversión realizada en el ejercicio 2014 ascendió a 209,8 millones, el 94,4% del importe presupuestado, alcanzando la cifra más alta de todo el periodo; sin embargo el importe invertido en los ejercicios 2015, 2016 y 2017 se redujo drásticamente. El año 2016 fue el año en el que se ejecutó menos inversión, 11,6 millones y en 2017, esta fue de 20,4 millones. Por tanto, el grado de ejecución anual pasó del 94,4% en el ejercicio 2014 al 25,6% en el ejercicio 2017, destacando el año 2016 en el que el porcentaje de ejecución de ACUAMED solo alcanzó el 12,6%, tal como se muestra en el siguiente cuadro:

CUADRO Nº 14: INVERSIÓN EJECUTADA POR ACUAMED EN EL PERÍODO 2014-2017

(miles de euros)

PESCO	2014	2015	2016	2017
PRESUPUESTO DE INVERSIÓN ANUAL	222.200	245.816	91.643	79.912
INVERSIÓN ANUAL EJECUTADA	209.829	97.432	11.636	20.466
INVERSIÓN PENDIENTE DE EJECUTAR	12.371	148.384	80.007	59.446
% DE EJECUCIÓN	94,4%	39,6%	12,6%	25,6%

Fuente: Elaboración propia

Por lo que se refiere a la financiación global prevista en el PESCO para ejecutar las obras presupuestadas, los porcentajes de cada una de las fuentes de financiación apenas han variado durante el periodo 2014-2017, si bien el ligero descenso de los porcentajes previstos de financiación con Fondos Europeos se ha compensado con mayores aportaciones por parte de la Sociedad, tal y como muestra el siguiente cuadro:

CUADRO Nº 15: FINANCIACIÓN PREVISTA EN EL PESCO DE ACUAMED PARA EL PERÍODO 2014-2017

(miles de euros)

Año	Presupuesto Actual	Sociedad de Aguas	%	Usuarios	%	Administraciones Públicas	%	Fondos Europeos	%
2014	3.613.645	1.831.674	51%	650.209	18%	-	-	1.131.760	31%
2015	3.721.485	1.924.900	52%	648.513	17%	-	-	1.148.072	31%
2016	3.685.034	1.936.998	53%	654.368	18%	-	-	1.093.669	30%
2017	3.728.879	1.993.214	53%	654.261	18%	-	-	1.081.404	29%

Fuente: Elaboración propia

En el siguiente cuadro se muestra la financiación real acumulada en relación con la inversión realizada a lo largo del periodo 2014-2017, que pone de manifiesto un exceso de aportación de los usuarios respecto de lo previsto, si bien no se han producido desviaciones significativas.

CUADRO Nº 16: FINANCIACIÓN REAL ACUMULADA EN EL PERÍODO 2014-2017

(miles de euros)

Año	Inversión Realizada Acumulada	Sociedad de Aguas (aportado)	%	Usuarios (cobrado)	%	Administraciones Públicas (cobrado)	%	Fondos Europeos (cobrado)	%
2014	3.063.358	1.539.017	50%	641.937	21%	-	-	882.404	29%
2015	3.160.790	1.487.218	47%	641.937	20%	-	-	1..031.635	33%
2016	3.172.426	1.490.210	47%	641.937	20%	-	-	1.040.279	33%
2017	3.192.892	1.592.680	50%	641.937	20%	-	-	958.275	30%

Fuente: Elaboración propia

La inversión total realizada a 31 de diciembre de cada uno de los ejercicios analizados ha sido correctamente registrada en el inmovilizado material (por la inversión en las obras hidráulicas en explotación tanto por la propia Sociedad como por terceros), en el inmovilizado en curso (las obras hidráulicas cuyas obras no han finalizado) y en deudores (obras hidráulicas que no serán objeto de explotación y que a su finalización serán objeto de entrega a terceros).

CUADRO Nº 17: INVERSIÓN TOTAL REALIZADA PERIODO 2014-2017

(miles de euros)

	2014	2015	2016	2017
Inmovilizado material	1.343.441	1.497.791	1.695.118	1.695.031
Inmovilizado en curso	1.299.235	1.183.465	999.130	1.016.405
Deudores	55.116	55.705	55.725	55.955
Deudores en curso	371.560	421.836	421.223	425.501
TOTAL REGISTRADO	3.069.322	3.158.797	3.171.196	3.192.892
TOTAL INVERTIDO	3.063.358	3.160.790	3.172.426	3.192.892
DIFERENCIA	5.954	-1.993	-1.230	-

Fuente: Elaboración propia.

Las diferencias entre los importes registrados en el inmovilizado material, inmovilizado en curso y deudores y el total invertido según el PESCO a 31 de diciembre de los ejercicios 2014, 2015 y 2016 se ha debido al decalaje de fechas entre la elaboración del PESCO y el cierre contable, habiéndose corregido las mismas en el ejercicio 2017.

En el inmovilizado en curso a 31 de diciembre de 2017 están registradas 20 actuaciones con recuperación de costes que, según el PESCO, se encontraban finalizadas, liquidadas y con obras entregadas, con una inversión de 766,9 millones de euros, que representa el 75% del saldo de la cuenta a dicha fecha. La Sociedad ha manifestado que en enero de 2018 han pasado a explotación 7 de estas actuaciones con una inversión de 217,4 millones, al estar en proceso de negociación con los usuarios la puesta en servicio progresivo de las instalaciones. Debe tenerse en cuenta que de no entrar en funcionamiento estas instalaciones, existe el riesgo de que la Sociedad pierda las ayudas afectadas a las mismas ya que fueron financiadas íntegramente con fondos europeos.

En deudores y deudores en curso ACUAMED tiene registrado los costes en actuaciones que serán entregadas a la AGE para su explotación o ulterior cesión a otra Administración Pública autonómica o local. Las entregas se realizarán mediante un acta de entrega y recepción a la AGE, en la que se han de incluir todos los costes activados menos las subvenciones recibidas, el importe resultante podrá ser abonado por la AGE o podrá dar lugar a una reducción de capital.

A 31 de diciembre de 2017, ACUAMED había ejecutado el 75% del total de la inversión prevista en el vigente CGD y el 86% del presupuesto actual previsto en el PESCO; de acuerdo con lo manifestado por la Sociedad, existen dificultades para poder ejecutar el 14% restante porque no existen usuarios interesados en explotar las obras hidráulicas finalizadas. El grado de ejecución de los CGD por parte de ACUAMED ha sido en todo el periodo analizado inferior al grado de ejecución del PESCO, debido a que desde el año 2014 ha venido presupuestando conforme el documento de Reprogramación, a la espera de que el actual MAPA autorice la modificación del CGD o apruebe un nuevo CGD.

A 31 de diciembre de 2011 de las 106 actuaciones encomendadas a ACUAMED, solamente 16 obras hidráulicas se encontraban ejecutadas al 100%, estando 7 de ellas finalizadas y liquidadas, de las que 3 se encontraban en explotación. La inversión total realizada ascendía a 2.551 millones de euros y el grado de ejecución de las inversiones era del 57%. A 31 de diciembre de 2017 de las 56 actuaciones reprogramadas, segregadas en 137 sub-actuaciones que figuraban en el PESCO, 26 de ellas estaban en explotación, 20 finalizadas y pendientes de liquidación, otras 29 liquidadas, 3 actuaciones con obras entregadas, 59 en ejecución -7 de ellas con un grado de ejecución superior al 90%- y, el resto, prácticamente se encontraban sin haberse iniciado las obras.

Las comprobaciones realizadas han puesto de manifiesto que las Sociedades de Aguas no han adoptado las medidas y los procedimientos adecuados que les hayan permitido realizar previsiones más realistas, ya que se han seguido produciendo desviaciones significativas en la ejecución de los presupuestos y la actividad inversora de estas Sociedades continúa sin dar respuesta eficaz a la inversión y gestión de obras hidráulicas, por lo que se mantiene la recomendación de valorar la

necesidad de seguir manteniendo esta modalidad de instrumentos de gestión, reiterando el argumento de que estas se encuentran sometidas en un grado significativamente menor que la Administración General del Estado a las normas del derecho presupuestario y administrativo.

II.2.- RECOMENDACIONES CONTENIDAS EN EL INFORME DE FISCALIZACIÓN DE LAS RELACIONES ECONÓMICO-FINANCIERAS EXISTENTES ENTRE LA ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL RENFE-OPERADORA Y LA ADMINISTRACIÓN GENERAL DEL ESTADO, EJERCICIOS 2011 Y 2012.

El 30 de octubre de 2014, el Pleno del Tribunal de Cuentas aprobó el Informe de "Fiscalización de las relaciones económico financieras existentes entre la Entidad Pública Empresarial RENFE-Operadora y la Administración General del Estado, ejercicios 2011 y 2012", incluyendo tres recomendaciones cuyo cumplimiento es analizado en este epígrafe:

Recomendación 1ª: **"***La configuración de los Contratos-Programa (C-P) como instrumentos presupuestarios y financieros básicos en los que se planifica y programa la actividad de las Entidades públicas que los suscriben con la Administración General del Estado (AGE) y, en su caso, las transferencias de recursos presupuestarios a efectuar, aconseja que su periodo de vigencia se limite a un intervalo temporal que no exceda de tres ejercicios, periodo establecido en la LGP en los principios de programación presupuestaria para la determinación de los escenarios plurianuales, lo que contribuiría a minimizar los riesgos de que las previsiones económico-financieras que incorporan los C-P sufran cambios significativos".*

Recomendación 2ª: **"***RENFE-Operadora y las sociedades mercantiles en las que se ha segregado su actividad deberían implantar un sistema de contabilidad analítica normalizado, superando el actual planteamiento de imputación de costes, que permita determinar objetivamente la totalidad de sus costes y de sus ingresos y, consecuentemente, los resultados de los distintos centros, servicios y actividades, lo que posibilitaría obtener información y estados económico-financieros pertinentes y relevantes para la toma de decisiones en la gestión, tanto en los servicios ferroviarios declarados de interés público como de aquellos sujetos o en preparación a la libre competencia.*

El sistema de contabilidad analítica debería integrar un manual de procedimientos contables y administrativos que contenga, con el detalle necesario, las funciones y responsabilidades de las unidades encargadas de la aplicación y desarrollo del modelo implantado".

Recomendación 3ª: *"Sería conveniente que por los órganos de dirección de RENFE-Operadora se establecieran las directrices marco que informaran sus actuaciones de patrocinio, acompañadas de las oportunas instrucciones internas escritas que las regulen. Estas instrucciones internas deberían detallar los procedimientos para la evaluación, aprobación, formalización, seguimiento y control de la ejecución de estas operaciones, así como para la valoración de la eficacia en la consecución de los objetivos perseguidos".*

La Comisión Mixta para las Relaciones con el Tribunal de Cuentas, en su sesión de 26 de septiembre de 2017 acordó instar al Gobierno a implantar un sistema de contabilidad analítica en RENFE-Operadora y las sociedades mercantiles en las que se ha dividido para mejorar la gestión y obtención de información, permitiendo así una mejora en la planificación de las inversiones de estas entidades. Asimismo, acordó instar a RENFE-Operadora a poner en práctica el contenido íntegro de las recomendaciones Segunda y Tercera del Informe.

II.2.1.- En relación con los contratos de prestación de servicios de transporte ferroviario declarados OSP

La recomendación 1ª expuesta en el Informe se refiere, con carácter general, a los C-P que se formalicen por la AGE y las entidades públicas que reciben transferencias, subvenciones y aportaciones con cargo a los Presupuestos Generales del Estado (PGE).

Una vez finalizado el C-P 2006-2010, la AGE y RENFE-Operadora no han utilizado este instrumento financiero y presupuestario. Desde el ejercicio 2011 hasta la actualidad, sus relaciones económico-financieras, que responden fundamentalmente a la prestación por la Operadora de los servicios ferroviarios declarados OSP competencia de la AGE, han estado reguladas por contratos bilaterales, cuyo desarrollo se expone a continuación.

El primero de ellos se formalizó el 17 de diciembre de 2012, en él se establecía que RENFE-Operadora realizaría la prestación de los servicios públicos de transporte ferroviario de viajeros, competencia de la AGE, de media distancia y de cercanías sujetos a OSP durante los ejercicios 2011 y 2012, cuya ejecución fue objeto del Informe de Fiscalización al que se refiere este apartado.

Posteriormente, el 16 diciembre de 2013, se formalizó un nuevo contrato, entre la AGE y RENFE-Operadora, para la prestación de los servicios públicos de transporte de viajeros por ferrocarril de cercanías, media distancia y ancho métrico competencia de la AGE, declarados OSP en los Acuerdos de Consejo de Ministros correspondientes, para los ejercicios 2013, 2014 y 2015. Con motivo de la segregación, con efectos económicos de 1 de enero de 2013, de las ramas de actividad de RENFE-Operadora en tres sociedades mercantiles, el contrato se ha llevado a cabo a través de Renfe Viajeros.

Renfe Viajeros asumió la dirección y gestión de los servicios, incluyendo la operación de los trenes, su explotación comercial y la gestión de las estaciones de cercanías en virtud del Convenio suscrito con ADIF. Las tarifas aplicables a la venta de títulos de transporte podían ser objeto de revisión extraordinaria por la Comisión Delegada del Gobierno para Asuntos Económicos, previo informe favorable de la Dirección General de Política Económica del entonces Ministerio de Economía y Competitividad.

La Sociedad asumió la obligación de llevanza de una contabilidad separada por tipología de servicios (cercanías con desagregación de núcleos, media distancia convencional, alta velocidad, media distancia y ancho métrico), de forma que no se pudieran imputar costes e ingresos que correspondiesen a otras actividades de la Sociedad, a los servicios objeto del contrato.

El contrato tenía establecido un mecanismo de revisión de sus condiciones ante modificaciones legislativas, circunstancias excepcionales o acuerdo de las partes, y preveía una prórroga por un periodo adicional de tres años, que el Ministerio de Fomento podría presentar al Consejo de Ministros, previa tramitación presupuestaria del correspondiente expediente de gasto.

Las inversiones necesarias para la prestación de los servicios se financiarían con los propios recursos de la Sociedad, no pudiendo superar estas a la dotación a la amortización de los activos afectos a la prestación del servicio, durante el periodo de vigencia del contrato.

La AGE reconoció a la Sociedad el derecho a explotar en exclusiva los servicios objeto del contrato durante la vigencia del mismo, estableció un procedimiento para el cálculo de la compensación que tendría en cuenta los costes totales de la prestación de los servicios, los ingresos procedentes de los títulos de transporte o cualquier otro derivado de la explotación de los servicios, así como las penalizaciones que en su caso resultasen de aplicación y se obligaba a abonar a la Sociedad una compensación máxima, previa aprobación de la liquidación provisional que debería efectuar la Sociedad antes de que finalizase el ejercicio siguiente al que se refiriera. La propuesta de liquidación provisional elaborada por la Sociedad debería ser aprobada por la Comisión de Seguimiento del contrato y objeto del correspondiente informe de auditoría por parte de la Intervención General de la Administración del Estado (IGAE), tras el cual se aprobaría la liquidación definitiva y se efectuaría el cargo o el abono de la cantidad final resultante de la liquidación. Para el periodo 2013-2015 las compensaciones máximas se fijaron en 510,2 millones de euros para los servicios prestados en el ejercicio 2013, 501,4 millones en 2014 y 495,4 millones para 2015, y se establece que, para la liquidación de las cantidades, la AGE realizaría una primera entrega a cuenta del 80% del importe máximo de la compensación de cada año.

Respecto a la compensación económica del ejercicio 2013, se efectuaron en 2014 entregas a cuenta por importe de 408,1 millones de euros y el último pago de la liquidación definitiva, fijada en 483,6 millones, se realizó el 13 de enero de 2015 por importe de 75,5 millones; todos estos pagos se efectuaron con cargo a los PGE del ejercicio 2014. El informe de auditoría de la IGAE, una vez fue aprobada la liquidación definitiva por la Comisión de Seguimiento del Contrato, había efectuado un ajuste de 5,5 millones, al disminuir los ingresos registrados.

En cuanto a la compensación económica de 2014, se abonaron 500,8 millones de euros con cargo a los PGE de 2015; la IGAE en su informe de auditoría de verificación de 18 de diciembre de 2015 realizó un ajuste de 2 millones sobre la liquidación presentada.

La liquidación definitiva del ejercicio 2015 ascendió a 476,7 millones de euros y supuso un menor importe, respecto a la liquidación provisional de 18,8 millones, debido fundamentalmente a la inclusión en la liquidación del cobro a la Junta de Comunidades de Castilla y León de determinados importes que esta Administración debía a Renfe Viajeros como consecuencia de los servicios ferroviarios prestados bajo los convenios en vigor con dicha Comunidad durante los ejercicios 2007 a 2012, que la IGAE consideró doble financiación.

Para el periodo 2016, se firmó un nuevo contrato el 18 de octubre de 2016, que establecía una compensación máxima a pagar por la AGE por los servicios prestados en este ejercicio en 495,4 millones de euros. La liquidación final ascendió a 469,8 millones, ya que con fecha 7 de diciembre de 2017 la IGAE en sus informes de “auditoría de verificación de la propuesta de liquidación de la compensación de las OSP media distancia, avant y cercanías, ejercicio 2016” y de “criterios de imputación de ingresos y gastos (contabilidad analítica), ejercicio 2016” ajustó 0,5 millones de la compensación económica de 470,3 millones presentada por RENFE-Operadora en la liquidación provisional. Durante el ejercicio 2017 la Sociedad recibió cobros correspondientes a la liquidación del ejercicio 2016 con cargo a los PGE de 2017 por importe de 396,3 millones y a 31 de diciembre de 2017 tenía pendiente de cobro 73,5 millones.

La cláusula tercera de este contrato establecía la posibilidad de una prórroga del contrato para el ejercicio 2017, que finalmente se formalizó el 30 de diciembre de 2016.

Por lo que respecta a los servicios de transporte servicios ferroviario de interés público competencia de la Generalidad de Cataluña, y de acuerdo con el Estatuto de Autonomía de Cataluña, reformado por la Ley Orgánica 6/2006, de 19 de julio, la competencia exclusiva sobre los transportes de viajeros y mercancías por ferrocarril que transcurran íntegramente por su territorio corresponde a la Comunidad Autónoma, con independencia de la titularidad de la infraestructura. Esta competencia incluye la regulación, planificación, gestión, coordinación e inspección de los servicios y actividades, así como la potestad tarifaria.

El Estado traspasó a la Generalidad de Cataluña, mediante el Real Decreto 2034/2009, de 30 de diciembre, con fecha efectiva a partir del día 1 de enero de 2010, las funciones de la AGE correspondientes al servicio de transporte de viajeros por ferrocarril en el ámbito de las cercanías de Barcelona, en función del Acuerdo adoptado por la Comisión Bilateral Generalidad - Estado de fecha 21 de julio de 2009, y en los términos del Acuerdo de la Comisión Mixta de Asuntos Económicos y Fiscales Estado-Generalidad de Cataluña (CMAEF), prevista en la Disposición transitoria segunda del Estatuto de Autonomía de Cataluña, de fecha 22 de diciembre de 2009. Posteriormente, el Real Decreto 1598/2010, de 26 de noviembre, recogió el traspaso del Estado a la Generalidad de Cataluña de las funciones de la AGE correspondientes a los servicios ferroviarios regionales de transporte de viajeros sobre la red de ancho ibérico de la Red Ferroviaria de Interés General (RFIG) cuyo recorrido discurriera íntegramente en el ámbito territorial de Cataluña, con fecha efectiva a partir del 1 de enero de 2011, en los términos del acuerdo de la CMAEF, prevista en la Disposición transitoria segunda del Estatuto de Autonomía de Cataluña, de fecha 17 de noviembre de 2010.

Para los periodos posteriores, el Órgano Mixto de Coordinación y Control Generalidad de Cataluña-RENFE-Operadora, en su sesión de 17 de junio de 2013, de forma unánime aprobó la propuesta de "Contrato de servicio público para la prestación de los servicios ferroviarios de cercanías y regionales de titularidad de la Generalidad de Cataluña sobre la RFIG, 2011-2015", comprometiéndose ambas partes que su tramitación se llevara a término en el menor plazo posible.

Sin embargo, este contrato no llegó nunca a ser objeto de formalización, encontrándose en fase de aprobación por la Comisión Bilateral Estado-Generalidad y por la CMAEF; por ello la AGE, con el fin de evitar el deterioro de la situación financiera de la Operadora, introdujo en la Ley 22/2013, de PGE para 2014, la Disposición adicional septuagésima segunda que recogía la autorización de pagos a cuenta a RENFE-Operadora por los servicios de cercanías y regionales traspasados a la Generalidad de Cataluña y, en su punto tres, estableció que los libramientos por los servicios prestados en los ejercicios 2011, 2012 y 2013 se efectuarían, tras tener en cuenta los informes de control financiero emitidos por la IGAE, sobre las propuestas de liquidación elaboradas por la Entidad cada año, en los que se verificaría especialmente que los criterios de imputación de ingresos y gastos fuesen análogos a los derivados del Convenio de 17 de diciembre de 2012 entre la AGE y RENFE-Operadora. Los importes consignados en los PGE para 2014 ascendieron a 130,2 millones de euros para el ejercicio 2011, 106,2 millones para el ejercicio 2012 y 116,4 millones para 2013 y tenían carácter de cantidades a cuenta de las liquidaciones definitivas que se acordasen.

La Ley 36/2014, de 26 de diciembre, de PGE para el año 2015, en su Disposición adicional septuagésima primera previó, en las mismas condiciones que las señaladas en la Ley de PGE para 2014, una consignación presupuestaria a favor de Renfe Viajeros, con carácter de entrega a cuenta por los servicios de cercanías y regionales traspasados a la Generalidad de Cataluña prestados en 2014, de 107,3 millones de euros; el informe de auditoría de verificación emitido por la IGAE, de fecha 18 de diciembre de 2015, ajustó el saldo pendiente de cobro de 2014 ascendiendo la liquidación definitiva a 105 millones cobrados por la Sociedad el 19 de enero de 2016.

En la Ley 48/2015, de 29 de octubre, de PGE para el ejercicio 2016, se dotó la partida correspondiente al ejercicio 2015 por importe de 110 millones de euros con carácter de cantidad a cuenta de la liquidación, al igual que en los ejercicios anteriores. La propuesta de liquidación de la Sociedad ascendió a 115,4 millones y fue ajustada en 0,4 millones tras el informe de auditoría de verificación emitido por la IGAE, alcanzando la compensación correspondiente al ejercicio 2015 el importe de 115 millones; se cobraron en 2016 la totalidad de la consignación presupuestaria, 110 millones, quedando pendiente de cobro 5 millones, que se cobrarán con cargo a los presupuestos de ejercicios posteriores.

En cuanto a los servicios prestados por Renfe Viajeros en el ejercicio 2016, la liquidación definitiva ascendió a 109,3 millones de euros, y supuso una minoración de 0,4 millones respecto a la liquidación propuesta de 109,7 millones, según consta en el informe de la IGAE de auditoría de verificación de la propuesta de liquidación de compensación de las OSP cercanías, media distancia y ancho métrico de Cataluña de fecha 12 de diciembre de 2017. El importe total de la liquidación definitiva se ha cobrado el 18 de enero de 2018.

Por último, en este apartado se ha de hacer referencia a los contratos firmados entre Renfe-Operadora y las Comunidades Autónomas de Extremadura y Aragón, al amparo del Acuerdo del Consejo de Ministros (ACM) de 28 de diciembre de 2012, que aprobó el Plan de Racionalización de los servicios de transporte ferroviario de media distancia financiados por el Estado declarados como OSP, estableciendo que en el caso de que alguna Comunidad Autónoma tuviera interés en la prestación de un servicio ferroviario sobre alguna de las relaciones ferroviarias que no fueran declaradas de OSP, estas podrían formalizar el correspondiente contrato con RENFE-Operadora asumiendo la financiación del déficit de explotación de dicho servicio.

En este sentido, RENFE-Operadora ha seguido prestando, determinados servicios ferroviarios de media distancia que no fueron declarados como OSP por la AGE, a petición de la Junta de Extremadura y el Gobierno de Aragón.

El 1 de mayo de 2014 se firmó el contrato de servicio público con la Junta de Extremadura, que reguló la prestación de una serie de servicios de media distancia convencional de interés para la Junta de Extremadura, desde la firma del contrato hasta el 31 de diciembre de 2015, indicando que los servicios prestados desde el 1 de julio de 2013 hasta que entrara en vigor el contrato, se liquidarían por la Consejería de Fomento. El contrato fijó la cantidad máxima a abonar para todo el periodo de prestación en 6,9 millones y se estimó la compensación por el déficit del servicio entre el 1 de mayo y el 31 de diciembre de 2014 en 2.5 millones. Posteriormente, el 30 de diciembre de 2015 se firmó un nuevo contrato de servicio público con vigencia hasta el 31 de diciembre de 2016, en el que se fijó la cantidad máxima a abonar en 4,1 millones, se estimó la compensación del déficit del servicio en 4 millones y, además, contempló que dicho contrato pudiera prorrogarse por periodos anuales. El 30 de diciembre de 2016 se formalizó una Adenda de prórroga del contrato para todo el año 2017 que fijó la cantidad máxima a abonar y la compensación del déficit en por 4,1 millones.

El 1 de septiembre de 2014 se firmó el contrato de servicio público con el Gobierno de Aragón que regulaba la prestación de una serie de servicios de media distancia convencional de interés para el Gobierno de Aragón, con vigencia desde el 1 de julio de 2013 hasta el 31 de diciembre de 2015, pudiendo prorrogarse por periodos anuales, previa comunicación y aceptación expresa de las partes. Posteriormente, el 30 de diciembre de 2015 y el 15 de diciembre de 2016, se formalizaron sendos Acuerdos para continuar la prestación de estos servicios, con carácter excepcional y provisional, en los ejercicios 2016 y 2017 y, en ellos, el Gobierno de Aragón puso de manifiesto que el ACM de 28 de diciembre de 2012 que estableció la relación de servicios declarados OSP fue altamente lesiva para los intereses de Aragón y propuso solicitar a la AGE abordar de una manera global la determinación de los servicios ferroviarios que Renfe Viajeros presta a Aragón para que se incluyan dentro de los declarados OSP y por tanto, sean financiados por la AGE. Mientras se resuelve este proceso la Sociedad continúa prestando los servicios y los facturará a la Administración Pública que determine la Comisión Bilateral de Cooperación Aragón-Estado; si esta no adoptase ninguna resolución y una vez que hayan transcurrido 12 meses desde la firma de estos acuerdos, con relación a todos o algunos de estos servicios, la Sociedad facturará los mismos al Gobierno de Aragón.

A 31 de diciembre de 2017, la Sociedad tenía registrado un saldo deudor con la Diputación General de Aragón que ascendía a 5,7 millones de euros y con la Junta de Extremadura de 2,6 millones, por los servicios prestados en 2016 y 2017, según lo establecido en los contratos de servicio público referidos.

Por todo lo expuesto, se considera que esta recomendación ha sido cumplida, al formalizarse actualmente por parte de Renfe Viajeros contratos de prestación de servicios de transporte ferroviario declarados OSP cuya vigencia no supera los 3 años.

II.2.2.- En relación con el sistema de contabilidad analítica normalizado en RENFE-Operadora y las sociedades mercantiles en las que se ha segregado su actividad

Como resultado de las comprobaciones efectuadas en los trabajos de fiscalización, se ha puesto de manifiesto que, en el período 2013-2017 la entidad matriz y las sociedades del Grupo RENFE tenían implantada, en mayor o menor medida, una contabilidad analítica atendiendo a las actividades que realizan las distintas Sociedades.

RENFE-Operadora, como matriz del Grupo RENFE tiene implantada una contabilidad de gestión de tal manera que cada una de las operaciones contabilizadas es imputada a un centro de costes (unidad mínima de presupuestación y contabilización de RENFE-Operadora), lo que le permite obtener los resultados de cada uno de estos centros. Dentro de la estructura organizativa de

RENFE-Operadora y atendiendo a los distintos ámbitos de responsabilidad, la Entidad tiene establecidas diversas áreas de actividad, a su vez los centros de beneficios se integran por gerencias y estas por centros de costes. De esta manera, la contabilidad de gestión de RENFE-Operadora permite, mediante la agrupación de centros de coste, elaborar los estados financieros iniciales por gerencias, por centros de beneficios o por áreas de actividad. Los estados financieros definitivos por actividades se obtienen tras llevar a cabo dos pasos adicionales: por una parte, el traspaso entre los distintos centros de costes de las valoraciones económicas de los servicios prestados por unas áreas de actividad a otras, es decir, los costes de transferencia; y, por otra, el reparto de los gastos comunes (gastos correspondientes a los servicios corporativos de la entidad que no constituyen líneas de negocio) mediante un sistema de imputación proporcional al volumen de gastos, incluidos los financieros, de cada Sociedad en los respectivos conceptos.

Renfe Viajeros lleva a cabo su actividad en dos ámbitos claramente diferenciados, por un lado, presta los servicios de transporte de viajeros por ferrocarril declarados por la autoridad competente como OSP, y por otro, el resto de servicios de transporte de viajeros que se realizan en régimen de Servicios Comerciales.

La Sociedad, en virtud de los contratos de OSP que tenía suscritos, estaba obligada a mantener una contabilidad separada por tipología de servicios (cercanías con desagregación de núcleos, media distancia convencional, alta velocidad, media distancia y ancho métrico), de forma que se cumplieran, como mínimo, las siguientes condiciones:

a) Las cuentas correspondientes a las referidas tipologías de servicios se tienen que llevar de forma separada respecto del resto de actividades desarrolladas por la Sociedad. La parte de los activos y costes fijos relativos a cada uno de ellos se debe imputar con arreglo a las normas contables y fiscales vigentes, y a los criterios informados por la IGAE.

b) Ningún coste variable, ninguna contribución a los costes fijos, ni ningún beneficio que guarde relación con otras actividades de la Sociedad distintas de los servicios objeto de este contrato pueden imputarse a tales servicios.

c) Los costes de los servicios se deben equilibrar mediante los ingresos de explotación y la compensación económica prevista en este contrato, sin posibilidad de transferir los ingresos a otro sector de actividad de la Sociedad.

El modelo organizativo y funcional implementado en Renfe Viajeros se aprobó el 2 de diciembre de 2014 y presenta cuatro niveles organizativos mediante los cuales se organizan las funciones llevadas a cabo por la Dirección/Gerencia/Área de imputación que componen la estructura organizativa, así como los costes incurridos por la Sociedad necesarios para la prestación de los servicios incluidos en su catálogo. Dicha organización pretende identificar tanto las funciones como los costes afectos a cada producto, siendo el Área de Imputación (AI) asignado a cada producto el nivel mínimo de información de la estructura organizativa.

Esta estructura organizativa, dividida en diferentes niveles, permite clasificar la información funcional y de gestión de manera jerárquica, pudiendo agrupar y desagrupar dicha información según las necesidades. La información se puede obtener a Nivel 3, de Área de imputación, que a su vez se distinguen entre Servicio Público (núcleos de cercanías, media distancia convencional y ancho métrico y Avant) y Servicios Comerciales (Ave, larga distancia diurnos, larga distancia nocturnos, SC Internacional Norte y trenes turísticos); a Nivel 2 de Gerencias/cabeceras áreas negocio y Nivel 1, de Áreas de negocios (Dirección de cercanías Madrid, Dirección de cercanías Cataluña, Dirección de servicio público y Dirección de servicios comerciales) y Staff viajeros (Dirección General viajeros, que a su vez incluye sistema de ventas, Atendo, parque reserva y el Staff de gestión Renfe Viajeros).

Esta clasificación por área de imputación operativa muestra una división clara entre los Servicios Públicos y los Servicios Comerciales pudiendo obtener de esta manera, de los sistemas de información vinculados al modelo de gestión, una información analítica transparente, trazable y homogénea. Además, la segregación de los servicios prestados en el Staff de Gestión de Renfe Viajeros, Nivel 1, permite coordinar la planificación y la asignación del personal de cada área de imputación, así como la existencia de los centros aglutinadores de coste. Por todo ello, este modelo organizativo permite obtener información analítica y de gestión por tipología de producto y se adaptaría a las exigencias de información derivadas del Reglamento (CE) Nº 1370/2007 con relación a la definición de las modalidades aplicadas en la distribución de los costes derivados de la prestación de OSP.

El manual de Contabilidad Analítica que se ha venido utilizando en los últimos ejercicios ha sido aprobado por el Consejo de Administración de Renfe Viajeros el 27 de julio de 2017, en él se desarrollan los tipos de transacciones existentes, los cargos intragrupo, las características del modelo analítico basado en una metodología que parte de la agrupación inicial de los conceptos de coste por actividad o función (costes ligados a la distribución, costes ligados a la circulación, etc.) y se define un criterio de imputación o inductor con el que obtener un coste unitario que a su vez va a permitir asignar a cada producto /área de imputación/relación/tren su coste concreto, así como el plan contable analítico. Además permite la obtención directa de los sistemas de la información de variables físicas de los trenes parcialmente convenidos, sin efectuar cálculos manuales.

El informe emitido por la IGAE el 12 de diciembre de 2017 sobre los criterios de imputación de ingresos y gastos (contabilidad analítica) correspondiente al ejercicio 2016 ha puesto de manifiesto que el modelo de RENFE-Operadora ha experimentado claras mejoras en relación a ejercicios anteriores aunque sigue planteando algunas deficiencias y potencialidades de mejora.

Renfe Fabricación y Mantenimiento, tiene implantada una aplicación informática o módulo analítico que permite presentar los ingresos, los costes y los márgenes por línea de negocio. Los ingresos que aporta son los de la cuenta de resultados, los costes nacen de los “bonos de trabajo”, que es una herramienta a través de la cual los talleres imputan todas las horas y los materiales asociados a cada intervención realizada, llevan obligatoriamente asignada una orden de cargo o inductor de costes que permite dar trazabilidad a los costes, y también se imputan los servicios del exterior que se graban como facturas de gasto. Además en los bonos de trabajo se imputan las horas productivas y las de infrautilización que se dan a lo largo de todo el año, contemplando así las horas reales de cada taller, lo que permite obtener el margen real de los distintos trabajos realizados.

Renfe Alquiler de Material Ferroviario es la Sociedad que menos desarrollada tiene la contabilidad de gestión debido a las características de la propia actividad que realiza (servicios de venta, alquiler y/o cualquiera otra forma de puesta a disposición del material rodante del que es titular, así como de sus instalaciones, de la gestión y explotación de material rodante a terceros así como la prestación de servicios o actividades complementarias o vinculadas a los mismos, fundamentalmente a Renfe Viajeros) y a que los servicios que presta se derivan de un contrato.

Renfe Mercancías cuenta con una contabilidad de gestión desarrollada a partir del Contrato marco para la prestación de servicios de tracción ferroviaria de fecha 1 de octubre de 2011, que aún está en vigor. De su sistema de información se obtiene una cuenta de gestión de cada una de las gerencias o tipología de servicios de transporte prestados (Mercado Intermodal, Mercado Multiproducto, Mercado Siderúrgico, Mercancías Ancho Métrico, Mercado Automóvil, Producción y Servicios corporativos), tanto en unidades económicas como en unidades físicas. Actualmente está inmersa en un proceso de desarrollo de la contabilidad analítica y en la elaboración de su propio Manual.

En consecuencia, esta recomendación se considera en proceso de cumplimiento.

II.2.3.- En relación con las actuaciones de patrocinio de RENFE-Operadora

El Informe aprobado el 30 de octubre de 2014 señalaba en la conclusión octava que, dentro de las actuaciones realizadas por RENFE-Operadora en materia de responsabilidad social empresarial, definidas en el C-P, se habían desarrollado patrocinios de actividades, eventos y manifestaciones culturales y deportivas puestas en marcha por entidades, en su mayor parte, sin ánimo de lucro, asumiendo compromisos para cuatro grandes ámbitos de actuación (la sociedad, la cultura, la sostenibilidad y la ética) y que dieron lugar a una estrategia empresarial denominada "un tren de valores". En el análisis de estas actuaciones de patrocinio se puso de manifiesto una debilidad significativa de control interno, dado que RENFE-Operadora no había establecido documentalmente para la gestión de estas operaciones las directrices marco, desarrolladas en las instrucciones específicas oportunas, en las que quedaran reglados los procedimientos de evaluación, formalización, seguimiento y control de la ejecución de estas operaciones.

Con fecha 6 de abril de 2018, RENFE-Operadora ha establecido la ficha de proceso "Patrocinios" en la que se introduce el concepto "Plan de Patrocinios", el informe de seguimiento del Plan, criterios sobre los objetivos del patrocinio y su alineamiento con la política de responsabilidad social empresarial del Grupo. Se ha eliminado el Comité de marca y patrocinio asumiendo estas funciones el Comité de Dirección del Grupo y se establece que se deben enviar los patrocinios aprobados a los departamentos de fiscalidad y presupuestos. A partir de esa fecha, corresponderá al Gerente de Área de Responsabilidad Social Corporativa y Sostenibilidad elaborar un Plan de Patrocinios, recepcionar las propuestas de colaboración, analizarlas, gestionar las propuestas descartadas y respecto a las aprobadas se encargará de establecer un contrato de patrocinio hasta su ejecución, el correspondiente informe de seguimiento y la evaluación final.

En consecuencia, a la fecha de redacción de este informe se ha constatado que RENFE-Operadora ya cuenta con unas instrucciones internas escritas que detallan los procedimientos para la evaluación, aprobación, formalización, seguimiento y control de los patrocinios, así como para su evaluación. No se ha podido comprobar su aplicación, por lo que se puede considerar esta recomendación actualmente en proceso de cumplimiento, al encontrarse en fase de implementación.

II.3.- RECOMENDACIONES CONTENIDAS EN EL INFORME DE FISCALIZACIÓN DE LA FINANCIACIÓN DE LAS INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS EN EL PERIODO 2011-2013.

El 30 de abril de 2015, el Pleno del Tribunal de Cuentas aprobó el "Informe de Fiscalización de la financiación de las infraestructuras ferroviarias en el periodo 2011-2013", en el que se incluyeron las siguientes recomendaciones:

Recomendación 1ª: *"Teniendo en cuenta la coyuntura económica actual, los problemas de financiación, el cumplimiento del objetivo de estabilidad presupuestaria y la sostenibilidad financiera de ADIF-AV a largo plazo, es especialmente aconsejable en las inversiones deficitarias introducir el principio de racionalidad en la ejecución del gasto público, limitando las inversiones que sean altamente deficitarias. Para ello, convendría que las previsiones presupuestarias relativas a las inversiones en infraestructuras se ajustasen mejor a las perspectivas de financiación existentes, priorizando la evaluación socioeconómica de los proyectos que permita el empleo óptimo de los recursos financieros y prime la eficiencia en la aplicación de los recursos sobre decisiones de otra índole y no iniciando proyectos no rentables".*

Recomendación 2ª: *"Para garantizar la sostenibilidad económica a largo plazo de la red de alta velocidad y evitar, ante la apertura del proceso de liberalización del sector ferroviario, que se subvencione con recursos públicos actividades del sector privado, sería conveniente proceder a una revisión del sistema de fijación de los cánones ferroviarios a fin de que sean suficientes para cubrir los costes de administración y mantenimiento de la red".*

Recomendación 3ª: *"A pesar de que la transmisión de la titularidad de la Red de Titularidad del Estado (RTE) a ADIF entró en vigor el 24 de febrero de 2013, en la actualidad se encuentra pendiente la firma del acta de entrega de la infraestructura ferroviaria de la red convencional de la RTE. Sería conveniente que se agilizasen los trámites de la firma del acta de entrega ya que, con ello, ADIF dispondría de información suficiente para registrar el total de las infraestructuras procedentes de la RTE".*

Recomendación 4ª: *"En cuanto al criterio de amortización de las líneas de alta velocidad aplicado en el periodo fiscalizado, un método creciente en progresión geométrica del 3% anual, basado en una estimación de un crecimiento del 3% del tráfico sobre las líneas de alta velocidad, y teniendo en cuenta que en el amplio periodo de vida útil de las infraestructuras ferroviarias es probable que se produzca un estancamiento de la demanda de los servicios de alta velocidad, se debería revisar anualmente la procedencia de la aplicación de este criterio de depreciación a fin de que en el momento en que se advirtiese este estancamiento se proceda a su modificación para adaptarlo a la demanda real".*

Recomendación 5ª: *"La financiación de la red convencional en el periodo fiscalizado, fundamentalmente mediante las aportaciones estatales, experimentó una disminución tanto en los importes percibidos para las obras de mejora como a los destinados a su mantenimiento, de tal manera que la continuación de esta tendencia unida a la restricción impuesta a ADIF sobre el incremento de endeudamiento repercute en la conservación de la red en las condiciones adecuadas para la circulación de los trenes. Por ello, para poder mantener la red convencional en condiciones adecuadas para la circulación sería conveniente suscribir un convenio de financiación con un ámbito temporal de 3 o 4 años que garantizase la estabilidad financiera de ADIF y con ello se asegurase la seguridad y la eficiencia en la gestión de la red convencional".*

Recomendación 6ª: *"El modelo ferroviario español surgido tras la aprobación de la LSF es un modelo dual en el que se separa completamente la administración de las infraestructuras ferroviarias de la prestación de los servicios de transporte ferroviario, atribuyendo estas actuaciones a dos entidades públicas diferentes, una de las cuales abona a la otra los cánones establecidos legalmente con la finalidad de repercutir a los usuarios de las infraestructuras los costes de su construcción y explotación. Esta separación de los centros de gastos que recaen sobre un mismo objeto -la red ferroviaria- dificulta la evaluación, en términos globales, de la viabilidad económica de las infraestructuras y del equilibrio en la prestación de los servicios ferroviarios; es por ello que para lograr una mayor transparencia deberían adoptarse las medidas que permitan evaluar de un modo global la gestión de la explotación de la red ferroviaria".*

La Comisión Mixta para las Relaciones con el Tribunal de Cuentas, en su sesión del día 13 de octubre de 2015 acordó instar a ADIF a continuar desarrollando el plan de negocio en marcha en alta velocidad y aplicar soluciones técnicas ajustadas a la demanda, asegurando la sostenibilidad económico-financiera de ADIF-AV a largo plazo.

II.3.1.- En relación con la planificación de las inversiones y la sostenibilidad financiera de ADIF-AV a largo plazo

En este subapartado del Informe se analiza conjuntamente el cumplimiento de las dos primeras recomendaciones, por estar ambas referidas a la sostenibilidad financiera a largo plazo de ADIF-AV.

Durante el ejercicio 2013, la estructura del sector ferroviario de competencia estatal experimentó una significativa modificación motivada tanto por la finalidad de racionalizar dicho sector como de asegurar el cumplimiento del objetivo de la estabilidad presupuestaria ya que, tras la entrada en vigor a mediados de 2013 del nuevo Sistema Europeo de Cuentas Nacionales y Regionales (SEC 2010), ADIF no cumpliría los requisitos para seguir figurando a efectos de contabilidad nacional clasificada como unidad pública del sector de "Sociedades no financieras", sino que pasaría a considerarse "Administración Pública". Esto justificó la reestructuración de ADIF por medio del Real

Decreto-ley 15/2013, creándose una nueva entidad, ADIF-AV mediante la escisión de la rama de actividad de construcción y administración de infraestructuras ferroviarias de alta velocidad que hasta entonces correspondía a ADIF, de modo que a ADIF le quedó encomendaba la administración de la red convencional y a ADIF-AV la de la red de alta velocidad; tras esta reestructuración, ADIF-AV quedaría clasificada como "Sociedad no financiera" y solamente la administración de la red convencional gestionada por ADIF se incluiría en el sector institucional de "Administración pública".

Por otra parte, la Directiva 2012/34/UE del Parlamento Europeo y del Consejo de 21 de noviembre de 2012 recogió novedades en casi todos los ámbitos de la legislación ferroviaria, entre otros extremos, los relativos a la transparencia y la sostenibilidad de la financiación de las infraestructuras ferroviarias y de la contabilidad de las empresas ferroviarias, así como la obligación impuesta a los administradores de adoptar programas de empresa que incluyesen planes de inversión y de financiación.

En relación a la planificación ferroviaria, el artículo 5.1 de la Ley 38/2015, que traspone al ordenamiento jurídico español el artículo 8.1 de la Directiva 2012/34/UE del Parlamento y del Consejo de 21 de noviembre de 2012 por la que se establece un espacio ferroviario único, establece que "El Ministerio de Fomento hará pública la estrategia indicativa del desarrollo, mantenimiento y renovación de las infraestructuras ferroviarias integrantes de la Red Ferroviaria de Interés General (RFIG)" añade además que "esta estrategia, que cubrirá un periodo temporal de, al menos, cinco años, será renovable". A este respecto, la Directiva estableció como fecha límite de publicación de la estrategia indicativa el 16 de diciembre de 2014, si bien la Disposición Adicional quinta de la Ley 38/2015 retrasó esa fecha hasta el 16 de diciembre de 2016. Sin embargo, la estrategia indicativa no ha sido publicada por el Ministerio de Fomento a la fecha de redacción de este Informe; y en tanto no sea publicada, los administradores de infraestructuras no podrán elaborar el programa de actividad previsto en el artículo 25.4 de la Ley 38/2015, ya que éste pretende desarrollar la estrategia indicativa.

Tanto la estrategia indicativa, que debe publicar el Ministerio de Fomento, como el programa de actividad, que deben desarrollar los administradores de infraestructuras ferroviarias, son mecanismos que deben favorecer una planificación ferroviaria más ordenada y previsible y el incremento de la transparencia para las empresas ferroviarias sobre la red y los servicios que pueden prestar en ella.

Tras la reestructuración de ADIF, se hizo necesario establecer un nuevo escenario estratégico para el periodo 2013-2016 que orientase todas las actividades y las acciones, tanto de ADIF como de ADIF-AV, a la consecución de los objetivos propuestos y que sustituyese al anterior Nuevo Ciclo Estratégico 2011-2014, segundo plan estratégico de ADIF Así, en el segundo semestre de 2013 se diseñaron, aprobaron y empezaron a aplicarse los Planes de Empresa 2013-2016 para ADIF y para ADIF-AV. Una vez expirada su vigencia, durante el ejercicio 2017 las entidades estaban elaborando una nueva estrategia para los próximos años con el horizonte en el año 2020, el PLAN TRANSFORMA 2020, un plan estratégico que ha tenido en cuenta los objetivos de desarrollo sostenible de la Agenda 2030 de Naciones Unidas, de manera que la actividad, los resultados e impactos en ambas Entidades, contribuyan en la mayor medida posible a la consecución de los objetivos, y se ha articulado en torno a tres pilares: la seguridad, el servicio y la sostenibilidad.

El Plan de Empresa para el periodo 2013-2016 de ADIF-AV (PEA-AV 13-16) estableció como prioritario conseguir que los ingresos comerciales cubrieran más del 50% de los costes, mediante el desarrollo y la administración de un sistema de infraestructuras de altas prestaciones sostenible económicamente, seguro, eficiente y de calidad. Para ello era necesario lograr que los costes de construcción y los costes de mantenimiento condicionados por el trazado fueran moderados y la sostenibilidad económica (aumentando el tráfico ferroviario y logrando que los ingresos por cánones cubrieran los costes de explotación y las amortizaciones).

El siguiente cuadro muestra las inversiones realizadas por ADIF-AV en el periodo 2013-2017 desglosadas por líneas de alta velocidad (LAV).

CUADRO Nº 18: INVERSIONES DE ADIF-AV EN LÍNEAS DE ALTA VELOCIDAD PERIODO 2013-2017

(miles de euros)

LINEAS DE ALTA VELOCIDAD	2013	2014	2015	2016	2017	TOTAL	% SOBRE TOTAL
CORREDOR MEDITERRANEO (BARCELONA - FRONTERA FRANCESA)	126.159	50.887	-	-		177.046	2,16
CORREDOR MEDITERRANEO (LEVANTE)	229.302	198.072	-	-		427.374	5,21
CORREDOR MEDITERRANEO (MURCIA - ALMERIA)	30.976	39.518	10.451	14.993	11.968	107.906	1,31
CORREDOR MEDITERRANEO (BOBADILLA - GRANADA)	135.173	127.646	190.745	78.965	87.691	620.220	7,56
CORREDOR MEDITERRANEO (VANDELLOS - TARRAGONA)	47.306	50.144	71.919	35.668	53.327	258.364	3,15
L.A.V. MADRID - LEVANTE	70.267	11.030	64.492	99.925	108.280	353.994	4,31
L.A.V. ASTURIAS (VARIANTE PAJARES)	70.165	201.431	142.251	59.911	89.652	563.410	6,86
L.A.V. VENTA DE BAÑOS-PALENCIA-LEON-ASTURIAS	35.071	125.440	123.500	39.744	30.445	354.200	4,31
L.A.V. VALLADOLID - V. BAÑOS -BURGOS - VITORIA	109.749	142.426	160.187	46.704	67.096	526.162	6,41
L.A.V. VITORIA - BILBAO - SAN SEBASTIAN	152.328	127.590	57.660	82.604	65.916	486.098	5,92
L.A.V. MADRID-EXTREMADURA	160.882	106.066	75.251	53.463	109.332	504.994	6,15
L.A.V. GALICIA (OLMEDO - LUBIAN - ORENSE)	257.572	528.500	385.176	315.231	327.159	1.813.638	22,09
L.A.V. ZARAGOZA - PAMPLONA (CASTEJON - PAMPLONA)	2.791	66.155	9.109	-191	481	78.345	0,95
CONEXIÓN UIC CHAMARTIN - ATOCHA - TORREJON	34.211	96.606	49.622	41.866	46.846	269.151	3,28
EJE ATLANTICO (A CORUÑA - VIGO)	202.540	148.036	102.440	36.188	64.231	553.435	6,74
ADAPTACIÓN ANCHO UIC CORREDOR MEDITERRÁNEO		46.739	75.237	50.059	12.546	184.581	2,25
NO IMPUTABLE A LINEAS /IMPUTABLE AL CONJUNTO DE LA RED A.V.	21.242	14.539	25.818	30.881	25.392	117.872	1,44
INVERSION EN PROYECTOS FINALIZADOS	87.729	105.049	162.509	107.372	233.149	695.808	8,48
ESTACIONES Y OTROS ACTIVOS	10.483	7.055	74.904	11.598	12.630	116.670	1,42
TOTAL	1.783.946	2.192.929	1.781.271	1.104.981	1.346.141	8.209.268	100

Fuente: Adif-AV

En el periodo 2013-2017, ADIF-AV realizó inversiones por importe total de 8.209,2 millones de euros, de los que 695,8 millones (8%) correspondieron a LAV finalizadas con anterioridad.

Estas inversiones se han financiado en según se detalla en el siguiente cuadro:

CUADRO Nº 19: FUENTES DE FINANCIACIÓN DE ADIF-AV PERIODO 2013-2017

(miles de euros)

FUENTES DE FINANCIACIÓN ADIF-AV	2.013	2.014	2.015	2.016	2.017	TOTAL PERIODO	% SOBRE TOTAL
Aportaciones Patrimoniales	46.760	0	430.050		229.100	705.910	8,43
Fondos Comunitarios	645.747	685.339	115.705	301.101	56.967	1.804.859	21,56
Devolución IVA Inversiones	291.033	357.626	290.597	180.267	218.223	1.337.746	15,98
Endeudamiento Neto	1.439.015	1.873.295	487.370	-4.925	727.269	4.522.024	54,02
Préstamos BEI y otras entidades financ.	1.443.241	877.166	-1.358.595	-340.220	146.136	767.728	-
Proveedores de Inmovilizado (CPP)	-4.199	-3.871	-4.035	-4.905	-18.687	-35.697	-
Emisión de Obligaciones		1.000.000	1.850.000	340.200	600.000	3.790.200	-
TOTAL FINANCIACIÓN ADIF	2.422.555	2.916.260	1.323.722	476.443	1.231.559	8.370.539	100

Fuente: Adif-AV

La principal financiación en este periodo ha procedido del endeudamiento neto (el 54%), que se ha obtenido, fundamentalmente, mediante emisiones de obligaciones por importe de 3.790,2 millones de euros (1.000 millones en 2014, 1.850 millones en 2015, 340,2 millones en 2016 y 600 millones en 2017) y en menor medida mediante préstamos bancarios suscritos con el BEI y con otras entidades financieras por importe total neto de 767,7 millones. Además, ha recibido fondos comunitarios por importe de 1.804 millones (el 21% de la financiación obtenida), 1.337 millones (el 16%) ha correspondido a las devoluciones del IVA de las inversiones realizadas en cada ejercicio y 705,9 millones mediante aportaciones patrimoniales recibidas.

En relación con la sostenibilidad financiera de ADIF-AV hay que hacer referencia a la Disposición adicional primera del RD-Ley 15/2013, en su apartado 1, que estableció que ADIF-AV, de conformidad con el principio de sostenibilidad financiera, garantizará que la ratio de cobertura de los costes de producción con ingresos por ventas, tal y como aparecen configurados en la normativa reguladora de la contabilidad nacional, permitan su clasificación como unidad pública incluida dentro del sector “Sociedades no financieras”; y, además, añadió “que la Entidad, trimestralmente informará al Ministerio de Hacienda y Administraciones Públicas de la evolución de estas magnitudes y de la ratio existente y la previsión de su evolución”. La Ley 38/2015 en su Disposición adicional duodécima ha recogido en los mismos términos los principios de sostenibilidad financiera de ADIF-AV.

ADIF-AV ha facilitado a este Tribunal los informes de seguimiento de la sostenibilidad financiera trimestrales emitidos por la IGAE para los ejercicios 2013 a 2017, en los que se ha comparado la ratio prevista en el escenario de segregación, ejercicio 2013, con los datos reales de la cuenta de pérdidas y ganancias. Para la comparación de ambos documentos, y solo a efectos del cálculo de la ratio, es necesario homogeneizar previamente los datos reflejados en la cuenta de pérdidas y ganancias de la Entidad con criterios de contabilidad nacional, afectando fundamentalmente los ajustes realizados a la amortización del inmovilizado material y a la amortización de los gastos financieros activados, ya que ADIF-AV aplica el método de amortización en progresión geométrica del 3% y debe ajustarla al método de amortización lineal a 70 años. Los ajustes efectuados en la amortización del inmovilizado en los ejercicios analizados han ascendido a 153,5 millones de euros en 2013; 162,9 millones en 2014; 218,7 millones en 2015; 217,8 millones en 2016; y 214,9 millones en 2017. Los ajustes por la amortización de los gastos financieros activados han ascendido a 12,4 millones en 2015; 14 millones en 2016; y 10,9 millones en 2017, aunque estos últimos ajustes no se han tenido en cuenta por la IGAE para calcular la ratio de sostenibilidad.

Se ha verificado que se ha cumplido la ratio de sostenibilidad financiera exigida, que supone que los ingresos comerciales cubrieran más del 50% de los costes de producción en todos los ejercicios del periodo 2013-2017 con excepción del 2014, ya que el informe de seguimiento facilitado por la

Entidad no fue el definitivo sino el de “avance del cierre”. Pese al cumplimiento de esta ratio que permite la clasificación de ADIF-AV dentro del sector de ”Sociedades no financieras” a efectos de contabilidad nacional, dado que su valor ha sido inferior al 100%, la actividad de ADIF-AV continúa siendo deficitaria, lo que se confirma también por la composición de las fuentes de la financiación de las inversiones acometidas en estos ejercicios

Como ya se ha señalado, la Ley 38/2015 incorporó al ordenamiento español las normas contenidas en la Directiva 2012/34/UE, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de noviembre de 2012, que abarcaban casi todos los ámbitos de la legislación ferroviaria y estableció una nueva estructura legal de los cánones ferroviarios más sencilla y estimuladora del tráfico, suprimiendo el canon de acceso, implantando nuevos criterios de clasificación de líneas con el fin de vincular el canon a la rentabilidad potencial del mercado, incidiendo en las bonificaciones y descuentos para fomentar el desarrollo de los servicios y la explotación más eficaz de las líneas. Asimismo, se modificó la estructura del canon por utilización de las instalaciones de servicio, y se modificaron y ampliaron los criterios de clasificación de las empresas de transporte de viajeros considerando la capacidad económica de los servicios asociados.

No obstante, la Disposición transitoria cuarta de la Ley 38/2015 estableció que hasta que no se fijasen de conformidad con las reglas establecidas en el Titulo VI los cánones ferroviarios y las tarifas de los servicios complementarios en las instalaciones de servicio, seguirían aplicándose los que estuvieran vigentes a su entrada en vigor, produciéndose esta adecuación en el primer proyecto de ley de PGE que se tramitase después de la entrada en vigor de la mencionada ley: Por ello, tanto para el ejercicio 2015 como para el 2016, siguió siendo aplicable la estructura de cánones ferroviarios regulados en la LSF 39/2003, situación que se ha trasladado al ejercicio 2017 por la prórroga de los PGE de 2016 hasta que el 1 de julio de 2017 entró en vigor la LPGE para 2017, que determinó en sus artículos 71 y 72 las cuantías unitarias de la tasa por utilización o aprovechamiento especial de bienes de dominio público ferroviario y las tasas denominadas cánones ferroviarios, regulando también otros aspectos de la gestión de las tasas.

Por tanto, durante los ejercicios 2015, 2016 y el primer semestre de 2017 a los cánones ferroviarios se les aplicó la normativa anterior y a partir del 1 de julio de 2017 se aplicaron los cánones ferroviarios previstos en los artículos 97 y 98 de la Ley 38/2015 con las cuantías establecidas en los artículos 71 y 72 de la Ley 3/2017, de PGE para 2017.

En el Anexo I se muestra la evolución de los cánones ferroviarios desde el ejercicio 2013 hasta el 2017, la falta de homogeneidad en la estructura de los cánones en 2017 respecto a 2016 ha impedido realizar un análisis comparativo por tipo del canon.

En el periodo 2013 a 2016, los ingresos por cánones ferroviarios se incrementaron en torno a un 38%, siendo el incremento más importante el producido en el ejercicio 2014 respecto al año anterior, un 28%; sin embargo, en los ejercicios 2015 y 2016 apenas variaron.

La variación producida entre los años 2016 y 2017 se muestra en el cuadro siguiente:

CUADRO Nº 20: CÁNONES FEROVIARIOS Adif-AV 2016 Y 2017

(miles de euros)

ADIF-AV - INGRESOS POR CÁNONES FERROVIARIOS	2016	2017	Variación absoluta	%
CANON POR UTILIZACIÓN DE LA RFIG	**417.521**	**453.328**	**35.807**	**9**
Ley 39/2003 (hasta 30/06/2017)	**417.521**	**221.954**	**(195.567)**	**(47)**
Canon de acceso	12.181	12.181	-	-
Canon por reserva de capacidad	111.136	56.420	(54.716)	(49)
Canon de circulación	79.725	40.573	(39.152)	(49)
Canon por tráfico	214.479	112.780	(101.699)	(47)
Ley 38/2015 (desde 01/07/2017)	**-**	**231.374**	**231.374**	
Adjudicación de capacidad	-	42.274	42.274	-
Utilización de líneas ferroviarias	-	172.460	172.460	-
Utilización inst. transformación y distribución EET	-	16.640	16.640	-
CANON POR UTILIZACIÓN DE ESTACIONES Y OTRAS INSTALACIONES:	**90.056**	**95.466**	**5.410**	**6**
Ley 39/2003 (hasta 30/06/2017)	**90.056**	**46.532**	**(43.524)**	**(48)**
Canon por utilización de estaciones	78.028	40.294	(37.734)	(48)
Canon por estacionamiento y utilización de andenes	8.499	4.409	(4.090)	(48)
Canon por utilización de vías de apartado	62	36	(26)	(42)
Canon de paso por cambiadores de ancho	3.462	1.790	(1.672)	(48)
Canon de dominio público ferroviario	5	3	(2)	(40)
Ley 38/2015 (desde 01/07/2017)	**-**	**48.934**	**48.934**	
Utilización de estaciones de transporte de viajeros	-	41.902	41.902	
Cambiadores de ancho		2.304	2.304	
Utilización de vías con andén	-	4.703	4.703	
Utilización de vías en otras instalaciones de servicio	-	25	25	
Utilización de puntos de carga para mercancías	-	-	-	
TOTAL INGRESOS POR LIQUIDACIÓN DE CÁNONES FERROVIARIOS	**507.577**	**548.794**	**41.217**	**8**

Fuente: Adif-AV

El incremento total de ingresos por cánones ha supuesto en 2017 un 8% más que en el año anterior, debido fundamentalmente al incremento de los cánones por utilización de la RFIG, del 9%, motivado principalmente por el incremento de las tarifas de los servicios VCM (que incluyen los servicios de viajeros urbanos o suburbanos (los que circulan íntegramente dentro de un núcleo de cercanías) e interurbanos (los que no siendo urbanos o suburbanos tienen un recorrido inferior a 300 kilómetros, excluidos los trenes internacionales y las ramas de trenes de larga distancia), y los servicios declarados OSP ya que el nuevo método de cálculo establecido en la Ley 38/2015 está orientado a trasladar a los operadores ferroviarios todos los costes directamente imputables al servicio.

Por otra parte, los cánones por utilización de las estaciones y otras instalaciones ferroviarias han registrado un incremento del 6% respecto al año anterior, debido en gran medida a la modificación de tarifas.

Para determinar el grado de cobertura de los cánones para la totalidad de la red de ADIF-AV, hay que tener en cuenta que en esta Entidad se identifican los siguientes segmentos de actividad:

- Administración de la red: Incluye los procesos de la gestión de la capacidad, de la seguridad en la circulación, de la declaración de red, del mantenimiento de la infraestructura ferroviaria y de la administración de la circulación.

- Construcción: Se refiere a la construcción de las líneas que tiene encomendadas.

- Gestión de estaciones y otros activos: Que incluye la gestión de las estaciones entendida como el conjunto de actividades necesarias para desarrollar la prestación de servicios al cliente final, así como la gestión de las telecomunicaciones y la gestión de otros activos patrimoniales.

- Energía: Gestiona el suministro de energía eléctrica.

Al contar la Entidad con una contabilidad que le permite establecer los costes directos e indirectos de explotación de cada una de las redes en función de su producción, puede imputar los costes de administración de cada una de las redes a los trenes que circulan por ellas. Los criterios de asignación de costes para el cálculo de la cobertura de cada uno de los cánones ferroviarios se realizan en función de las distintas divisiones de la Entidad y los gastos comunes se reparten de acuerdo con el número medio de personas de cada una de las divisiones.

Partiendo de los resultados de explotación por segmentos de actividad para el periodo 2014-2017 que se muestran en el Anexo II, del segmento de administración de red excluida la declaración de red se obtiene la cuenta de resultados por subredes de la administración de la red de ADIF-AV que a su vez se subdivide en las cuentas de resultados por tipología de líneas. De esta información se han obtenido los datos para determinar el grado de cobertura de los costes con cánones de ADIF-AV que se muestran en el Anexo III respecto del segmento de administración de red de ADIF-AV (que incluye las actividades de gestión de la circulación, de la capacidad, de la seguridad en la circulación y del mantenimiento y conservación de la estructura ferroviaria). La cobertura se considera para el conjunto de la red y, atendiendo a las recomendaciones de la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia, las amortizaciones se presentan netas de subvenciones.

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

Como puede observarse en el Anexo III citado, en el ejercicio 2014 el grado de cobertura de los costes totales con los cánones correspondientes para las diferentes líneas osciló entre el 165% de la línea Madrid-Sevilla y el 11% de la línea Plasencia- Badajoz-Loja y, aunque la línea Madrid-Barcelona es la que presenta los mayores ingresos, alcanzó un grado de cobertura del 93%. En el año 2015, disminuyó el grado de cobertura total en torno al 4%, pasando del 67% al 63%, y también los de todas las líneas. En 2016, aunque el grado de cobertura total disminuyó respecto a los años anteriores situándose en el 62%, al haber entrado en funcionamiento la línea Olmedo-Zamora (con una cobertura de costes del 6%); todas las líneas que estaban en funcionamiento en los ejercicios anteriores aumentaron su grado de cobertura. En 2017 el grado de cobertura se ha incrementado hasta alcanzar el 68%, habiendo aumentado todas la líneas su grado de cobertura; el incremento más importante ha correspondido a la línea Plasencia-Badajoz y Loja, seguido del Corredor Mediterráneo y del Eje Atlántico (Vigo-Santiago).

En definitiva, a la fecha de redacción de este Informe, el Ministerio de Fomento no había publicado la estrategia indicativa en relación a la planificación ferroviaria regulada en el artículo 5.1 de la Ley 38/2015, lo que no ha permitido a los administradores de infraestructuras elaborar el programa de actividad previsto en el artículo 25.4 de dicha Ley; por otra parte, aunque en los ejercicios 2015 a 2017 los ingresos comerciales cubrieron más del 50% de los costes de producción esta ratio ha sido inferior al 100%, la actividad de ADIF-AV ha continuado siendo deficitaria, lo que se confirma a la vista de que en ese periodo más de la mitad de la financiación de las inversiones realizadas

procedió del endeudamiento, fundamentalmente por la emisión de obligaciones. Por otra parte, si bien es cierto que la Entidad ha puesto en marcha las medidas establecidas en el marco de la legislación comunitaria y nacional para optimizar los ingresos obtenidos mediante el canon de acceso mínimo y de acceso a infraestructuras que conectan las instalaciones de servicios y minimizar el déficit, la actividad de ADIF-AV continúa siendo deficitaria y los cánones ferroviarios no cubren la totalidad de los costes de administración y mantenimiento de las líneas ferroviarias de alta velocidad.

Por lo tanto, en lo que se refiere al cumplimiento de los distintos aspectos contenidos en las dos primeras recomendaciones recogidas en el Informe de Fiscalización de las infraestructuras ferroviarias en el periodo 2011-2013, estas se consideran no cumplidas.

II.3.2.- En relación con la firma de las actas de entrega a ADIF de la infraestructura ferroviaria de la red convencional de la RTE

En el año 2013, el RDL 4/2013, de 22 de febrero, de medidas de apoyo al emprendedor y de estímulo del crecimiento y de la creación de empleo, estableció 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 indicaba que: “las infraestructuras ferroviarias y estaciones que constituyen la RTE cuya administración ADIF tiene encomendada, pasarán a ser de titularidad de la entidad pública empresarial ADIF a partir de la entrada en vigor del presente RDL”. Además, “los cambios en la titularidad de los bienes a los que se refiere el párrafo anterior se efectuarán por el valor que se deduzca del Sistema de Información Contable y de los registros del Ministerio de Fomento”.

Cuando se señalaba en el Informe de Fiscalización aprobado el 30 de abril de 2015, el 24 de abril de 2014 se formalizaron las únicas actas de entrega y de recepción de los bienes transmitidos en virtud del RDL 4/2013, correspondientes a las líneas de RTE que pasaron a integrarse en el patrimonio de ADIF-AV, y las actas de entrega a ADIF del tramo Orense-Santiago de la línea de alta velocidad a Galicia. A la fecha de finalización de los trabajos de esta Fiscalización, continuaba pendiente de firma el acta de entrega de la infraestructura de la red convencional de la RTE.

En el ejercicio 2014, por medio de la Resolución de la Secretaría de Estado de Infraestructuras, Transporte y Vivienda de 23 de mayo de 2014, Adif se subrogó en las actuaciones que venía ejecutando la Dirección General de Ferrocarriles del Ministerio de Fomento y recibió obras ejecutadas y pagadas con anterioridad a dicha subrogación por importe de 613,9 millones de euros.

En cuanto a las entregas de activos a ADIF y ADIF-AV efectuadas en el periodo 2015-2017 por el Ministerio de Fomento y por la Sociedad Estatal de Infraestructuras Terrestre, S.A. (SEITTSA), por las obras realizadas en ejecución de los Convenios de Gestión Directa suscritos por la AGE, ADIF y SEITTSA para la construcción de determinadas infraestructuras de titularidad estatal, en virtud del Convenio de 25 de agosto de 2015, suscrito entre la AGE, a través del Ministerio de Fomento, SEITTSA, ADIF y ADIF-AV, para la refundición de los Convenios de Gestión Directa formalizados anteriormente, ADIF registró en 2015 en su inmovilizado el valor de diversas actuaciones, acometidas fundamentalmente por SEITTSA, por un coste total de 591 millones de euros; además de otros activos por valor de 35,3 millones entregados por el Ministerio de Fomento, básicamente expropiaciones y contratos de asistencia técnica vinculados a las obras ejecutadas por SEITTSA. En 2016, las altas registradas en su inmovilizado por obras ejecutadas por SEITTSA ascendieron a 12,7 millones y 0,3 millones por la entrega de activos del Ministerio de Fomento; por último, en el año 2017, ADIF ha registrado altas por las obras ejecutadas por SEITTSA por importe de 19,1 millones. Todas las entregas mencionadas han sido consideradas como una transferencia a título gratuito de bienes afectos a la realización de la actividad de administración de infraestructuras ferroviarias, conforme establece el referido Convenio de refundición.

Las únicas dos actas de entrega de los bienes recibidos en este periodo se formalizaron el 4 de febrero de 2016 entre la AGE (Ministerio de Fomento), SEITTSA y ADIF, y en ella se incluían las

entregas de determinados terrenos expropiados por el Ministerio de Fomento con un coste de 11,8 millones de euros, y la entrega de obras realizadas por SEITTSA por un total de 591 millones.

Por tanto, a 31 de diciembre de 2017, están pendientes de formalizar las actas por las entregas efectuadas a ADIF de activos recibidos en 2014 del Ministerio de Fomento y Encomiendas del Secretario de Estado de 23 de mayo de 2014 por 613,9 millones de euros, así como las correspondientes a las obras efectuadas por SEITTSA en los ejercicios 2016 y 2017, por 12,6 y 19,2 millones, respectivamente. Además de las correspondientes a los terrenos recibidos del Ministerio de Fomento en el ejercicio 2015 por importe de 23,5 millones (una vez descontados a los 35,3 millones recibidos, los 11,8 millones incluidos en el acta anteriormente mencionada) y del ejercicio 2016 por 0,3 millones.

En virtud del Convenio de refundición de 25 de agosto de 2015 mencionado anteriormente, la AGE y SEITTSA transmitieron entre los ejercicios 2015 y 2017 a ADIF-AV, a título gratuito, terrenos y obras de plataforma vinculados con diversos tramos de la LAV Madrid-Galicia, básicamente comprendidos entre Medina y Zamora, que la Entidad registró como inmovilizado en curso o terminado, cuando las infraestructuras fueron puestas en explotación, valorados inicialmente en 573,7 millones de euros, de este importe 513,7 millones correspondieron a las obras realizadas por SEITTSA y que fueron entregadas a ADIF-AV en 2015 y 2017, por 437,2 y 76,5 millones, respectivamente, y 60 millones a actuaciones recibidas del Ministerio de Fomento en 2015 y 2016, fundamentalmente terrenos.

El 4 de febrero de 2016 se formalizó entre el Ministerio de Fomento, SEITTSA y ADIF-AV el acta de entrega de las obras traspasadas a ADIF-AV en 2015, recibiendo esta Entidad las actuaciones realizadas por SEITTSA correspondientes a ocho expedientes de inversión en la LAV a Galicia, tramos Medina-Zamora, Zamora-Lubián y Zamora-Orense por valor de 437,2 millones de euros.

A 31 de diciembre de 2017 estaban pendientes de formalizar las actas por las entregas efectuadas en ese ejercicio a ADIF-AV de las obras realizadas por SEITTSA cuyo importe asciende a 76,5 millones de euros, además de las entregas de los terrenos efectuadas por el Ministerio de Fomento cuyo importe ajustado asciende a 40,5 millones de los ejercicios 2015 y 2016.

De lo expuesto se puede considerar que la recomendación de que se agilizasen los trámites de la firma del acta de entrega de la infraestructura ferroviaria de la red convencional de la RTE a ADIF, en ejecución de lo previsto en el RDL 4/2013, no se ha cumplido, estando supeditada a que la Entidad concluya la valoración de dichas infraestructuras prevista para finales del ejercicio 2020. Además se ha comprobado que respecto a las entregas de las obras realizadas por SEITTSA y los terrenos del Ministerio de Fomento recibidos por ADIF y ADIF-AV en 2015, 2016 y 2017, en algunos casos se han formalizado éstas mediante las correspondientes actas de entrega y en otros casos no se ha expedido dicha acta, lo que pone de manifiesto la inexistencia de un criterio homogéneo para la formalización de estas entregas.

II.3.3.- En relación con la revisión anual del criterio de amortización de las líneas de alta velocidad

El Informe aprobado el 30 de abril de 2015, señalaba en la conclusión decimocuarta que ADIF no había utilizado el mismo criterio de amortización para registrar la depreciación estimada de las dos redes de infraestructuras ferroviarias que administraba, la red convencional y la red de alta velocidad. Así, ADIF aplicó a la depreciación de la infraestructura de la red convencional y a la red de ancho métrico (RAM) un método lineal, mientras que para la infraestructura ferroviaria de alta velocidad, con carácter general, aplicó un método creciente en progresión geométrica del 3% anual.

Una vez segregada de ADIF la actividad de alta velocidad en ADIF-AV en virtud del RDL 15/2013, la Entidad ha continuado aplicando este método de amortización en progresión geométrica, que implica que las mayores dotaciones a la amortización de esos activos se concentren en los últimos

años de su vida útil, siendo muy reducidas en los primeros. En el tan amplio periodo de vida útil de las infraestructuras ferroviarias, es difícil que se mantenga un crecimiento sostenido del tráfico del 3%, tesis corroborada por diversos estudios sobre la evolución del tráfico de alta velocidad que concluyen que la demanda de los servicios de alta velocidad aumenta muy rápidamente en los primeros veinte años desde su puesta en explotación, reduciendo su crecimiento a casi la mitad a partir de ese momento. Esta tendencia de estancamiento en el crecimiento de la demanda de servicios de alta velocidad podría verse trasladada en los próximos años a España. Esta circunstancia necesariamente llevaría a reconsiderar el criterio aplicado en el cálculo de la amortización para adaptarlo, en dicho caso, a las actuales previsiones de tráfico futuro o para sustituirlo por un método de amortización lineal.

La vida útil estimada por ADIF-AV para los distintos elementos de la infraestructura ferroviaria de la red de alta velocidad, se definió basándose en un estudio elaborado para el Gestor de Infraestructuras Ferroviarias (GIF) por la entonces empresa estatal Tecnología e Investigación Ferroviaria, S.A., y se ha mantenido durante los ejercicios 2014, 2015, 2016 y 2017.

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

El PGC establece que la amortización se identifica con la depreciación que normalmente sufren los bienes de inmovilizado por el funcionamiento, uso y disfrute de los mismos, debiéndose valorar, en su caso, la obsolescencia técnica o comercial que pudiera afectarlos. La dotación anual expresa la distribución del precio de adquisición o coste de producción durante la vida útil estimada del inmovilizado, por lo que la amortización debería establecerse de manera sistemática y racional en función de la vida útil de los bienes y de su valor residual, atendiendo a la depreciación considerada como normal por las causas señaladas anteriormente. El Instituto de Contabilidad y Auditoría de Cuentas en su Resolución de 30 de julio de 1991, determinó que “podrán utilizarse aquellos métodos de amortización, que de acuerdo con un criterio técnico-económico distribuyan, los costes de la amortización a lo largo de su vida útil, con independencia de consideraciones fiscales o de las condiciones de rentabilidad en que se desenvuelve la empresa. Entre estos métodos se incluyen el método lineal que dará lugar a un cargo por amortización constante a lo largo de la vida útil del activo, el método de depreciación decreciente en función del valor contable del elemento y que dará lugar a un cargo por amortización que irá disminuyendo a lo largo de su vida útil y el método de unidades de producción que supondrá un gasto por amortización basado en la utilización o producción esperada, y añade que “el valor residual, la vida útil y el método de amortización de los elementos de inmovilizado material se revisarán, como mínimo, en la fecha de cierre de cada ejercicio” y que “los cambios que, en su caso, pudieran originarse” en estos parámetros, “se contabilizarán como cambios en las estimaciones contables, salvo que se tratara de un error.”

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

En base a todo ello, ADIF y posteriormente ADIF-AV han optado por aplicar el método de amortización en progresión geométrica del 3% con las siguientes estimaciones de vida útil:

- Plataforma: movimientos de tierra, obras de fábrica, túneles y puentes, 100 años; drenajes, 25 años; y cerramientos de plataforma, 50 años.

- Superestructura de vía: entre 30 y 60 años.

- Instalaciones eléctricas relacionadas con las vías: línea aérea de contacto, 20 años; elementos soporte de catenaria y subestaciones eléctricas, 60 años; y, las instalaciones de señalización, seguridad y comunicaciones, 25 años.

ADIF y ADIF-AV han revisado al cierre de cada ejercicio el criterio de amortización actualizando las series históricas de producción en términos de km-tren de cada uno de los ejes que se encuentran puestos en explotación, así como el número de viajeros de cada estación y han calculado la media de crecimiento de cada eje y del total de los ejes ferroviarios; en base a la información obtenida han evaluado la razonabilidad del criterio de amortización comparándolo con la media de crecimiento estimado en las infraestructuras que mayor peso específico tienen y han mantenido el método de amortización creciente en progresión geométrica del 3%.

En el Anexo IV de este Informe se ha analizado el incremento del tráfico ferroviario medido en Km-tren por ejes ferroviarios y también por LAV. En el cálculo de las variaciones interanuales se ha tenido en cuenta la fecha de puesta en funcionamiento del tramo correspondiente y solo se ha calculado para periodos anuales completos. En el periodo 2014-2017, los ejes ferroviarios que han cumplido el objetivo de aumento del tráfico del 3% han sido el de Madrid-Chamartín-Valladolid en los ejercicios 2015 y 2016 y el de Madrid-Atocha-Levante en el año 2017. En cuanto a las LAV, las que lo han cumplido han sido la de Madrid-Chamartín-Valladolid en el año 2016, debido a que el 1 de octubre de 2015 se puso en funcionamiento el tramo Venta de Baños-León; la línea Madrid-Atocha-Levante, porque el 17 de junio de 2013 se puso en funcionamiento el tramo Albacete-Alicante; y la línea Olmedo-Medina-Zamora en el año 2016, ya que el 17 de diciembre de 2015 se puso en funcionamiento el tramo Zamora-Medina.

Además de analizar el incremento interanual de los Km-tren por ejes y LAV se ha analizado el inmovilizado material en explotación y en curso de ADIF-AV a partir de la información facilitada por la Entidad. En los Anexos V y VI se muestran los resultados obtenidos de los que se deduce que el inmovilizado material en explotación neto a final de cada uno de los ejercicios del periodo analizado fue de 26.482,1 millones de euros, 27.175,5 millones, 29.941 millones, 29.904 millones y 30.054,9 millones, para los ejercicios 2013, 2014, 2015, 2016 y 2017 respectivamente; y los importes del inmovilizado en curso, para esos ejercicios, fueron de 12.411,2 millones, 13.362,1 millones, 12.951,8 millones y 13.688,2 millones, respectivamente.

Para cada uno de los ejercicios analizados, el mayor peso específico en el inmovilizado en explotación corresponde a la plataforma, en torno al 58-59%, habiéndose incrementado la amortización acumulada ligeramente en estos cinco ejercicios analizados, pasando del 3% del coste en el año 2013 al 3,6% en el año 2017, debido al método de amortización aplicado por la Entidad. Debe tenerse en consideración que la amortización acumulada de la LAV Madrid-Sevilla que es la más antigua, es muy superior al resto, fundamentalmente porque hasta la creación de ADIF el método de amortización aplicado por RENFE fue el de amortización lineal.

Por último debe tenerse en cuenta que, como se ha señalado en el apartado II.3.1. de este Informe, en los informes de seguimiento de la sostenibilidad financiera de ADIF-AV emitidos por la IGAE para los ejercicios 2013 a 2017, a efectos del cálculo de la ratio de sostenibilidad financiera, se han homogeneizado previamente los datos reflejados en la cuenta de pérdidas y ganancias de la Entidad con criterios de contabilidad nacional, ajustando la amortización del inmovilizado material al método de amortización lineal a 70 años.

En definitiva, durante el periodo 2014-2017 la Entidad ha revisado al cierre de cada ejercicio el criterio de amortización por ejes ferroviarios en lugar de individualizado por LAV, lo que le ha

llevado a continuar aplicando el mismo método de amortización, por tanto esta recomendación se considera no cumplida.

II.3.4.- En relación con la financiación necesaria para poder mantener la red convencional en condiciones adecuadas para la circulación de los trenes

El Informe aprobado el 30 de abril de 2015 ponía de manifiesto, en su conclusión decimoquinta, una tendencia decreciente en los fondos percibidos por ADIF para la inversión y mejora de la red ferroviaria convencional, lo que llevó a recomendar que se suscribiera un convenio de financiación con un ámbito temporal de 3 o 4 años que garantizase la seguridad y la eficiencia en la gestión de dicha red.

El artículo 25 de la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, establece que "los administradores generales de infraestructuras ferroviarias podrán recibir aportaciones económicas del Estado que sean acordes al ejercicio sostenible de las funciones que tienen atribuidas, en particular respecto de la construcción, mantenimiento, conservación, reposición o mejora de las infraestructuras, así como también en relación a la magnitud de la infraestructura y a sus necesidades financieras, especialmente para hacer frente a inversiones" y que "el Ministerio de Fomento y el administrador de infraestructura ferroviaria, previo informe del Ministerio de Hacienda y Administraciones Públicas que tendrá carácter vinculante, suscribirán un convenio, por un período no inferior a cinco años, que incluirá en su objeto las diferentes infraestructuras e instalaciones de servicio que administre (…). El convenio señalará los objetivos y fines a alcanzar y propondrá la cuantía de las aportaciones a realizar por el Estado (…). El conjunto de medidas incluidas dentro del convenio debe garantizar la sostenibilidad económica de las infraestructuras ferroviarias".

Desde el ejercicio 2013 y tras la entrega prevista en el RDL 4/2013, por la AGE a ADIF de la RFIG, para financiar el mantenimiento de la red convencional ADIF ha venido percibiendo una transferencia considerada como subvención de explotación y consignada en los PGE por importe de 585 millones de euros en el año 2014, 590,8 millones en 2015, 584,9 millones en 2016 y 358,5 millones en 2017, destinada a la realización de las labores de mantenimiento de la red convencional.

A continuación se muestra la evolución de la cuenta de resultados para cada uno de los ejercicios excluida la línea de tipo A y de los trayectos convencionales de titularidad de ADIF-AV.

CUADRO Nº 21: CUENTA DE RESULTADOS POR SUBREDES

(miles de euros)

CONCEPTO	2014	2015	2016	2017
Importe neto de la cifra de negocios	69.577	69.967	69.553	341.583
Ingresos por liquidación de cánones ferroviarios	69.577	69.967	69.553	341.583
Canon por utilización de infraestructura	67.706	67.660	67.192	337.403
Canon por utilización de estaciones y otras instalaciones	1.871	2.307	2.361	4.180
Tasa de seguridad del transporte ferroviario de viajeros	-	-	-	-
Trabajos realizados por la empresa para su activo	4.162	4.159	3.123	4.656
Aprovisionamientos	(36.089)	(35.880)	(24.963)	(28.624)
Combustible	-	-	-	-
Consumo de materiales y otras M P	(36.089)	(35.880)	(24.963)	(28.624)
Otros ingresos de explotación	617.213	627.975	614.217	385.657
Suministros de energía operadores	113	-	-	13.667
Subvención administración Red	585.000	590.580	584.923	358.549
Alquileres y servicios	358	227	49	230
Convenios Intra Administradores (inversión y servicios)	17.488	19.435	17.137	
Ingresos por inversiones	*2.532*	*5.018*	*2.469*	
Ingresos por servicios de explotación	*14.956*	*14.417*	*14.668*	
Otros servicios operadores	2.022	4.320	2.421	
Ingresos por actuaciones de inversión				2.414
Servicios prestados en Estaciones y Terminales				2.105
Servicios Administración Infraestructura				-
Otros ingresos	12.232	13.413	9.687	8.692
Gastos de personal	(369.690)	(385.896)	(358.945)	(366.158)
Otros gastos de explotación	(169.528)	(159.205)	(163.676)	(169.531)
Energía eléctrica de tracción	-	-	-	168
Energía UDT	(2.301)	(1.682)	(1.448)	(5.343)
Servicios Externos	(155.614)	(144.606)	(154.072)	(163.202)
Reparaciones y conservación infraestructura y edificios				(139.928)
Servicios de atención a viajeros y terminales				(208)
Otros servicios exteriores				(23.066)
Convenios Intra Administradores	(11.613)	(12.917)	(8.156)	
Tributos				(1.154)
Variación de provisiones operaciones comerciales	-	-	-	-
Resultado por operaciones internas	(6.910)	(5.428)	(4.779)	(5.322)
Ingresos por operaciones internas	14.585			
Gastos por operaciones internas	(21.495)			
Amortización del inmovilizado	(345.139)	(349.777)	(337.438)	(340.342)
Imputación subvenciones de inmovilizado no financiero	383.645	317.308	377.980	363.046
Deterioro y resultado por enajenaciones de inmovilizado	(79.250)	(4.860)	(80.601)	(60.542)
Beneficio por ventas	-	-	-	-
Pérdidas por retiros y deterioro de inmovilizado	(79.250)	(4.860)	(80.601)	(60.542)
Exceso de provisiones	-	-	-	3
Reparto de gastos estructurales	(81.752)	(65.720)	(110.287)	(70.754)
RESULTADO DE EXPLOTACIÓN	(13.761)	12.643	(15.816)	53.672

Fuente: Adif-AV

En este cuadro se muestra como las subvenciones de explotación recibidas del Estado además de los ingresos por cánones y otros ingresos directamente imputables a la cuenta de resultados por subredes de la Administración de la Red de ADIF en los ejercicios 2014, 2015, 2016 y 2017 han cubierto en mayor o menor medida todos los gastos relacionados con la misma para los ámbitos de mantenimiento y circulación. El mejor resultado se ha obtenido en el ejercicio 2017 fundamentalmente por el aumento de los ingresos por cánones ferroviarios tras la entrada en vigor de los nuevos cánones previstos en la Ley 38/2015 a partir del 1 de julio de 2017.

En relación a las subvenciones de explotación recibidas por ADIF, el artículo 25 de la Ley 38/2015 establece que "los administradores generales de infraestructuras ferroviarias podrán recibir aportaciones económicas del Estado que sean acordes al ejercicio sostenible de las funciones que tienen atribuidas, en particular respecto de la construcción, mantenimiento, conservación, reposición o mejora de las infraestructuras, así como también en relación a la magnitud de la infraestructura y a sus necesidades financieras, especialmente para hacer frente a inversiones". Sin embargo, la aportación que realiza la AGE no está canalizada, de acuerdo con el mismo artículo 25, a través de un convenio entre el Ministerio de Fomento y los gestores de infraestructuras, que requiere informe previo vinculante del Ministerio de Hacienda y Función Pública así como consulta por parte de las empresas ferroviarias y resto de candidatos. El citado convenio no ha sido suscrito.

Por tanto, la recomendación no se ha cumplido ya que la entidad no ha suscrito un convenio con el Ministerio de Fomento previsto en el artículo 25 de la Ley 38/2015.

II.3.5.- En relación con las medidas adoptadas para evaluar de un modo global la gestión de la explotación de la red ferroviaria

ADIF y RENFE-Operadora han implementado distintas medidas para mejorar la transparencia, no obstante, no se han adoptado aquellas que permitan evaluar de un modo global la gestión de la explotación de la red ferroviaria por parte del Ministerio de Fomento, que es a juicio de este Tribunal a quien le correspondería poder hacerlo. Por tanto, esta recomendación no se ha cumplido.

II.4.- RECOMENDACIONES CONTENIDAS EN EL INFORME DE FISCALIZACIÓN DE LAS PRINCIPALES INVERSIONES EFECTUADAS POR FEVE EN EL PERIODO 2005-2012.

El 23 de julio de 2015, el Pleno del Tribunal de Cuentas aprobó el Informe de "Fiscalización de las principales inversiones efectuadas por FEVE en el periodo 2005-2012" en el que se recogen las siguientes cuatro recomendaciones derivadas de los resultados obtenidos en dicha Fiscalización:

Recomendación 1ª.- La selección y planificación de las inversiones en infraestructuras de transporte por ferrocarril y, en particular, las que tenía encomendadas FEVE antes de su supresión, deberían estar sustentadas en estudios solventes que evalúen el impacto socio-económico de las actuaciones, al objeto de evitar que se acometan inversiones altamente deficitarias desde el punto de vista económico y con poco impacto en la mejora del servicio a los ciudadanos. De esta forma se garantizaría la continuidad de los proyectos que se inicien con independencia de los eventuales cambios de los gestores de las entidades que tienen encomendada su ejecución.

Recomendación 2ª.- Dado que desde la supresión de FEVE la red de ancho métrico se ha incorporado al modelo dual ferroviario español, en el que se separa la administración de las infraestructuras ferroviarias de la prestación de los servicios de transporte, se hace necesario que entre ADIF y las entidades del Grupo RENFE-Operadora exista una adecuada coordinación de las actuaciones que garantice la existencia de los equipos de transporte necesarios para que sea posible la explotación de los nuevos tramos de la red que entren en explotación.

Recomendación 3ª.- Teniendo en cuenta las deficiencias detectadas en la gestión del inventario de FEVE, ADIF y las entidades del Grupo RENFE-Operadora deberían adaptar, en sus respectivos inventarios, los datos correspondientes a los activos de FEVE recibidos tras su supresión, de modo que se garantice el control físico de los bienes, la aplicación de criterios de amortización más precisos y diferenciados por componentes y la baja del valor de los componentes sustituidos en las reparaciones de bienes.

Recomendación 4ª.- En relación con las incidencias o eventualidades que han surgido en la ejecución de determinados convenios y contratos suscritos en su día por FEVE y que, actualmente, han asumido ADIF o las entidades del Grupo RENFE-Operadora, se considera más conveniente, a efectos de minimizar el impacto económico de dichas incidencias, que por parte de estas Entidades

se realicen las actuaciones necesarias tendentes a liquidar o resolver esos convenios o contratos mediante la negociación con las otras partes, evitando acudir a la vía jurisdiccional.

La Comisión Mixta para las relaciones con el Tribunal de Cuentas en su sesión de 26 de septiembre de 2017, asumió el contenido del Informe, sus conclusiones y sus recomendaciones.

Como ya se ha expuesto en este Informe, FEVE quedó extinguida el 31 de diciembre de 2012 en virtud del RDL 22/2012 segregándose su actividad entre las entidades públicas empresariales ADIF y RENFE-Operadora, o las sociedades mercantiles en las que esta entidad segregase su actividad.

RENFE-Operadora se subrogó en la actividad, bienes, derechos y obligaciones correspondientes a la prestación de los servicios de transporte y el mantenimiento de su material rodante que hasta entonces prestaba FEVE. Por su parte, ADIF se subrogó en toda la actividad, bienes, derechos y obligaciones en materia de administración de las infraestructuras ferroviarias y la explotación de la red de fibra óptica y, además, en la posición de FEVE en sus relaciones con las Administraciones Públicas, Juzgados, Tribunales y terceros, por todas aquellas obligaciones y derechos que pudieran surgir a partir del 31 de diciembre de 2012, configurándose ADIF como representante legal de FEVE tras su extinción.

Por tanto, a partir del 1 de enero de 2013, ADIF y el Grupo RENFE han continuado con la actividad segregada de FEVE, por lo que no se ha considerado procedente analizar el cumplimiento de la primera de estas recomendaciones que se refiere a la planificación de las inversiones que tenía encomendadas FEVE antes de su supresión. En los siguientes apartados se analiza el cumplimiento de las otras tres recomendaciones.

II.4.1.- En relación con la coordinación entre ADIF y las entidades del Grupo RENFE que garantice la explotación de la red de ancho métrico (RAM)

De acuerdo con lo establecido en el RDL 22/2012, se aprobó la Orden FOM/2818/2012 que fijó los criterios de segregación de activos y pasivos de FEVE entre ADIF y RENFE-Operadora, asignando con carácter general a ADIF todos los elementos del inmovilizado material necesarios para la explotación de las infraestructuras ferroviarias y la explotación de la red de fibra óptica y a RENFE-Operadora, como bienes de carácter patrimonial, los elementos del inmovilizado material necesarios para la prestación del servicio de transporte ferroviario y para el mantenimiento, fabricación y tratamiento técnico del material rodante, así como los terrenos, construcciones, instalaciones y cualquier clase de activos que se encuentren ubicados dentro del recinto de un taller.

La extinción de FEVE supuso que la RAM se incorporase al modelo dual ferroviario español, correspondiéndole a ADIF la administración de las infraestructuras ferroviarias de la RAM de 1.192 kilómetros (km), de los cuales, 20 Km correspondían al tramo Cartagena los Nietos en Murcia (tramo sin enlace con otras líneas de ancho métrico) donde únicamente se realizaban servicios de transporte de viajeros y los 1.172 km restantes correspondían a tramos en el Norte de España conectados entre sí entre las ciudades de Bilbao y Ferrol y entre Bilbao y León, prestando los servicios de transporte de mercancías y de viajeros RENFE-Operadora con los trenes traspasados de FEVE.

Por tanto, la RAM de ADIF pasó a extenderse a 1.200 km, los 1.192 km integrados de FEVE en La Coruña, Asturias, Cantabria, Vizcaya, León y Murcia (11 líneas de cercanías y 4 de media distancia) más los 18 km que ya tenía del ramal Cercedilla-Cotos integrado en la red de Cercanías de Madrid. De todos estos kilómetros de infraestructura ferroviaria, 357 kilómetros eran de vía electrificada, 83 eran de vía doble y 274 de vía única, mientras que los 849 kilómetros restantes estaban sin electrifica. La RAM contaba con 412 estaciones y apeaderos, 977 pasos a nivel y 258 túneles. Por número de kilómetros, la Comunidad Autónoma con mayor extensión de RAM era la del Principado de Asturias con 474 Km, seguida de Castilla y León con 269,5 km y Cantabria con 195,6 Km. Para gestionar esta red se creó en ADIF la división Red de Ancho Métrico que pasó a

gestionar todos los activos de la red de FEVE, excepto las estaciones que quedaron en el ámbito de RENFE-Operadora.

A RENFE-Operadora correspondió una flota compuesta por 55 locomotoras, 100 unidades de tren y más de 1.200 vagones, con los que cada día se movían unos 720 trenes en la RAM. RENFE-Operadora creó una nueva unidad de Dirección Gerencia, la de Ancho Métrico, que asumió la gestión y la operación de los trenes de viajeros (tanto los regulares como los turísticos) y los de mercancías, las estaciones de viajeros y mercancías, los talleres, así como su parte correspondiente de los servicios corporativos de la extinta FEVE.

Posteriormente, en virtud de la cláusula séptima apartado 2 del Contrato de 18 de octubre de 2016 suscrito entre la AGE y la Renfe Viajeros para la prestación de los servicios públicos de transporte de viajeros por ferrocarril de Cercanías, Media Distancia y Ancho Métrico competencia de la AGE, sujetos a obligación de servicio público, correspondió a esta Sociedad la prestación, entre otros, de los servicios correspondientes a la RAM, lo que incluye la operación de los trenes, su explotación comercial y la gestión de estaciones, en función de lo establecido en el convenio suscrito para ello con ADIF. En cuanto a las mercancías, otra filial, Renfe Mercancías, pasó a prestar el servició en la RAM en virtud del correspondiente convenio suscrito a tal efecto con ADIF.

De lo expuesto, se puede afirmar que, en términos generales, esta recomendación se considera cumplida, tanto por ADIF como por RENFE-Operadora y su Grupo, aunque este cumplimiento puede verse afectado por lo que finalmente suceda con el proyecto de integración del tranvía en la ciudad de León, que se expone en el apartado II.4.3 siguiente, ya que, pudiera ocurrir que una vez que ADIF concluyera el proyecto de construcción del tramo, RENFE-operadora no tuviera los tranvías para prestar el servicio si los contratos formalizados entre la Operadora y la sociedad privada que los estaba construyendo fueran declarados nulos.

II.4.2.- En relación con la gestión del inventario y el control de los activos en ADIF y las entidades del Grupo RENFE-Operadora después de la supresión de FEVE

"Teniendo en cuenta la ya mencionada segregación de la rama de actividad de RENFE-Operadora en cuatro nuevas Sociedades y el reparto efectuado entre ellas, después de la supresión de FEVE, se ha considerado que la recomendación es extensiva a RENFE-Operadora y a sus cuatro filiales.

En el trámite de alegaciones al Informe aprobado el 23 de julio de 2015, ADIF Y RENFE-Operadora pusieron de manifiesto que además de aprobar el "Manual general de gestión de inventario y control de activos inmovilizados–procedimiento de gestión contable de la superestructura", desde la integración de FEVE habían reforzado los procedimientos de control relativos al registro y contabilización de las inversiones y a la gestión del inventario de bienes del inmovilizado, conforme a los sistemas de control que estas entidades ya tenían establecidos en su propias estructuras organizativas.

Para verificar el grado de cumplimiento de esta recomendación, se ha analizado el inventario de FEVE recibido por ADIF y RENFE-Operadora y sus filiales, partiendo de la carga inicial efectuada el 1 de enero de 2013 y la evolución del mismo hasta el 31 de diciembre de 2017.

Respecto al inventario de FEVE incorporado en RENFE-Operadora cuyo importe total ascendió a 252 millones de euros, se ha verificado el balance de segregación con la carga inicial en la contabilidad de la Entidad, el posterior reparto de este entre sus cuatro Sociedades filiales y los movimientos contables registrados durante el periodo 2013 a 2017, sin que se hayan detectado deficiencias.

En cuanto a ADIF, las infraestructuras ferroviarias e instalaciones integrantes de la RAM incorporadas a su inmovilizado material el 1 de enero de 2013 por un valor neto contable de 535,9 millones de euros, se encontraban sobrevaloradas debido a deficiencias de control interno especialmente en relación con el proceso de bajas por renovaciones. En la medida que estas

deficiencias de control permanecían a 31 de diciembre de 2013, supusieron una salvedad en el informe de auditoría de las cuentas anuales de ADIF para ese ejercicio y que se ha seguido manteniendo en los sucesivos informes de auditoría de las cuentas anuales de ADIF. A 31 de diciembre de 2017, el VNC de dichos activos asciende a 391 millones de euros sin que los auditores hayan podido cuantificar el importe por el cual dichos activos se encontrarían sobrevalorados a la fecha de cierre del ejercicio 2017 y sus posibles efectos sobre las cuentas del ejercicio 2017.

En el trámite de alegaciones del Informe aprobado el 23 de julio de 2015 por el Pleno del Tribunal de Cuentas ADIF puso de manifiesto que “Adif ha preparado como Plan de Acción un proyecto a largo plazo para delimitar, valorar y adaptar el inventario económico-contable de los bienes procedentes de la segregación de FEVE que fueron integrados en ADIF en 2013. Una vez completada las acciones incluidas en el Plan, quedarán superadas las deficiencias descritas en el Anteproyecto sobre los saldos históricos de los activos de infraestructura provenientes de la integración de FEVE”. No obstante, en los trabajos efectuados en la presente Fiscalización, se ha comprobado que la Entidad no ha llevado a cabo dicho Plan de Acción, y que el inventario sigue pendiente de depuración.

En relación con la salvedad del informe de auditoría de las cuentas anuales de ADIF, la Entidad ha llevado a cabo un trabajo de análisis de valor referido a posibles sobrevaloraciones de los activos con origen en FEVE integrados en el balance de ADIF desde el ejercicio 2013. A partir de los activos que conformaban la RAM a 31 de diciembre de 2016 se ha focalizado el análisis en las bajas por renovaciones, término que se aplica de forma casi exclusiva a las actuaciones de inversión de vía por las que se sustituyen alguno de los elementos que conforman las superestructura de vía de trayecto: balasto, traviesa y carril. Esta renovación puede ser total o parcial. La renovación de vía se define como “el conjunto de operaciones correspondientes a la mejora de la superestructura de vía y aquellas otras destinadas, por una parte, a adecuar la infraestructura a las necesidades de la vía renovada y, por otra, a resolver problemas que haya ocasionado la existente”, y se suelen materializar, generalmente, en las vías de red general situadas en los trayectos de vía.

Teniendo en cuenta lo anterior, el análisis se ha centrado en las líneas que componen el eje 08 de la RAM, con una longitud total de 1.169 kilómetros, y se han revisado dos obras de renovación acometidas en esta red para determinar el coste medio por kilómetro renovado de cada una de ellas, para posteriormente calcular el coste medio de estas dos obras, que ascendió a 0,38 millones de euros por kilómetro. Al aplicar ADIF este coste medio de renovación al inmovilizado final a 31 de diciembre de 2017 (excluyendo las altas de inmovilizado ejecutadas desde el 1 de enero de 2013, partiendo del VNC recalculado con este método a 31 de diciembre de 2016 y restándole la estimación de la dotación de amortización del ejercicio 2017, de las bajas por revisión del inmovilizado en las estaciones RAM y, de la estimación de las bajas por revisión del inmovilizado en infraestructura RAM), resulta un VNC estimado a 31 de diciembre de 2017 de 396,6 millones de euros.

Por lo expuesto, se considera que esta recomendación se encuentra cumplida por RENFE-Operadora y en proceso de cumplimiento por parte de ADIF.

II.4.3.- En relación con las incidencias o eventualidades surgidas en la ejecución de convenios y contratos suscritos en su día por FEVE

En el periodo 2004-2012 las principales inversiones efectuadas por FEVE consistieron en trabajos de construcción, renovación y electrificación de vías, modernización y mejoras en estaciones, actuaciones encaminadas a la implantación de trenes tranvía en ciudades, inversiones en material de transporte e inversiones e inmuebles. Algunos de estos proyectos sufrieron alteraciones sustanciales en su ejecución respecto a las previsiones iniciales. En particular, estas circunstancias se apreciaron en las siguientes inversiones, que han sido objeto de seguimiento en este Informe:

Proyecto de construcción de un ramal de acceso a una factoría de producción de celulosa en Navia,

Este proyecto, iniciado en 2008 entre el Principado de Asturias, FEVE y la sociedad privada titular de la factoría de producción de celulosa, que se formalizó en 2010 mediante un Convenio de colaboración entre las tres partes, a la fecha de redacción de este Informe no había finalizado y sobre él existían circunstancias que plantean dudas acerca de la financiación y del uso definitivo de esta inversión.

ADIF ha informado a este Tribunal que, en la segregación de activos, el contrato entre la empresa de celulosa y FEVE para que esta Entidad se convirtiera en el operador para el transporte y logística integral de pasta de papel, madera y otras materias primas durante 40 años, fue asignado a RENFE-Operadora, mientras que a ADIF se le asignó la infraestructura. Para llevar a cabo el transporte previsto era necesaria la construcción de un acceso ferroviario a la factoría de celulosa mediante un ramal nuevo de 1.364 metros de longitud.

Los trabajos a realizar se dividieron en cuatro actuaciones o tramos, para las que FEVE se comprometió a licitar y a anticipar el coste de la inversión para su ejecución de la siguiente manera:

a) Tramo I: Conexión con la línea general e incluía un viaducto sobre el Arroyo Valmión. Para su ejecución FEVE formalizó un contrato con una Unión Temporal de Empresas (UTE) el 18 de mayo de 2010 con un presupuesto de adjudicación de 2,2 millones de euros. Este contrato actualmente está finalizado.

   Tramo II: Tramo principal del recorrido con un falso túnel, un viaducto sobre el río Anleo y un paso superior sobre la carretera NV-4. Para su ejecución FEVE formalizó el 9 de junio de 2010 con una UTE el contrato con un presupuesto de adjudicación de 3,7 millones de euros. El plazo de ejecución era de 10,5 meses y su construcción se solapaba con el Tramo I; la obra está ejecutada en un 95%, aunque su finalización estaba prevista para finales de noviembre de 2016. Los Proyectos Modificados Técnicos han supuesto un incremento del coste total del proyecto de 1,5 millones de euros.

b) Tramo III: Entrada a la factoría y haz de vías para las operaciones de carga, descarga y maniobra de composiciones. El contrato para la ejecución de las obras se formalizó el 19 de mayo de 2011 con una UTE con un presupuesto de adjudicación de 2,5 millones de euros y un plazo de ejecución de 6,5 meses. En diciembre de 2012 se redactó un Proyecto Modificado Técnico sin incremento de coste para solventar los problemas técnicos; cuando la ejecución se encontraba al 33%, las obras fueron suspendidas al retirar la sociedad privada los permisos de acceso a la planta alegando, por un lado, la necesidad de que FEVE solucionase, entre otros trámites administrativos pendientes, el relativo a las autorizaciones de Costas del Principado de Asturias, que fue solventado en julio de 2012, y, por otro, la necesidad de contar con un convenio para la cesión temporal de la sociedad privada a FEVE de los terrenos del interior de la planta para poder ejecutar las obras. En agosto de 2012 la asesoría jurídica de la sociedad privada remitió el contrato de cesión temporal de terrenos, si bien el mismo revestía unas condiciones típicas de un contrato mercantil, que se alejaba del marco del Convenio suscrito en febrero de 2010. Todas estas circunstancias fueron puestas de manifiesto por ADIF en la reunión celebrada con la empresa privada el marzo de 2013 en la que solicitó la remisión de un nuevo borrador de convenio para la cesión temporal que estuviera en línea con el citado Convenio de 2010.

   En noviembre de 2015, la UTE adjudicataria del contrato del Tramo III solicitó la rescisión del contrato aduciendo la paralización de las obras por causas imputables a ADIF.

   En enero de 2016, ADIF transmitió por escrito al Principado de Asturias su preocupación sobre esta situación, indicando que si bien se efectuarían las gestiones oportunas para evitar esta rescisión, en caso de que no fuera posible, trasladaría al resto de las partes

firmantes del Convenio todos los costes que se pudieran reclamar a ADIF dado que la situación en la que se encontraban las obras había sido motivada por la falta de cumplimiento de los compromisos por el resto de las partes. En julio de 2016, remitió nuevamente un escrito al Principado de Asturias y a la sociedad privada en el que se informaba de las circunstancias que estaban motivando los retrasos en la ejecución de las obras del Tramo II y la paralización de las obras del Tramo III, comunicándoles nuevamente la solicitud de rescisión por parte de la UTE contratista y remitiendo a la sociedad privada una propuesta de contrato que permitiera la cesión temporal de los terrenos por parte de esta para así poder ejecutar las obras del Tramo III.

En noviembre de 2016, ADIF recibió un escrito de la sociedad privada en el que mostraba su compromiso con el Convenio y su voluntad de desbloquear la situación para poner en marcha las obras del Tramo III y, en tal sentido, se comprometía a remitir a ADIF un nuevo borrador de acuerdo para la cesión temporal de los terrenos necesarios para la ejecución de las obras dentro de la factoría.

c) Instalaciones de Seguridad Ferroviaria: enclavamiento electrónico de la Estación de Navia y acceso al ramal, consistente en una automatización de la operativa de acceso de los trenes al ramal. El contrato para la adjudicación de estas obras se formalizó el 11 de julio de 2011 con una sociedad privada, con un presupuesto de adjudicación de 1,4 millones de euros y un plazo de ejecución de 6 meses. Estas obras están paralizadas.

A la fecha de redacción de este Informe, las obras del Tramo I estaban finalizadas, las del Tramo II estaban ejecutadas en un 95% y paralizadas, las del Tramo III ejecutadas en un 33% y suspendidas; y las instalaciones de seguridad ferroviaria paralizadas y ejecutadas en un 32%. El importe total del presupuesto de adjudicación de estas obras más todas las obras que se han señalado en párrafos anteriores ha ascendido a 12,1 millones de euros, de las que se han certificado obras por importe total de 7,6 millones y el importe pendiente de certificar asciende a 4,5 millones. Además de la finalización de estas obras, para poder iniciar el tráfico de pasta de papel es necesario que el Puerto de Musel realizara el acceso ferroviario en ancho métrico hasta el Espigón II y que la sociedad privada construyera la Terminal Dedicada en el Puerto de Gijón.

Por último, destacar que el Principado de Asturias ha abonado a ADIF 0,1 millones de euros en concepto de expropiaciones y dos certificaciones emitidas en 2016, por importe de 1,3 y 2,1 millones, respectivamente, estando pendiente de llevar a cabo la actualización económica del Convenio desde 2016.

Proyecto de integración del tranvía en la ciudad de León y desarrollo de otros tranvías.

En relación con este proyecto, hay que hacer referencia a los cinco contratos formalizados por FEVE entre mayo de 2010 y diciembre de 2011 para la adquisición de los tranvías y del material de repuesto para los mismos, por un total de 53,5 millones de euros, que tras la extinción de FEVE asumió RENFE-Operadora y, posteriormente, Renfe Viajeros. El origen de estos contratos se encuentra en un procedimiento abierto para la compra de 4 trenes tren-tram diésel eléctrico, que quedó desierto ya que dos de las empresas que participaron en él presentaron propuestas económicas muy superiores a la base de licitación y la tercera no alcanzó el mínimo exigido en su propuesta técnica. A continuación, FEVE inició un procedimiento negociado sin publicidad al que invitó a las tres empresas anteriores, pero en el que se modificó el objeto del contrato, que pasó a 3 unidades diésel eléctricas y 1 unidad eléctrica mono tensión, se eliminaron las piezas de parque y se estableció un compromiso de adquisición de un total de 28 tranvías en futuros procedimientos, vulnerándose de una manera clara los principios de publicidad y transparencia.

En mayo de 2010 se adjudicó este primer contrato y en el plazo de un mes se adjudicó un segundo contrato para poder disponer de las 4 unidades diésel eléctricas y las 4 unidades eléctricas mono tensión que se estimaban necesarias para la red de León. Posteriormente, por parte del Ayuntamiento de León se decidió no ejecutar la electrificación en León y no realizar los dos

ramales nuevos inicialmente previstos; en consecuencia, las unidades eléctricas mono tensión dejaron de ser necesarias para FEVE.

En abril de 2011 se adjudicó la compra de 4 unidades eléctricas bitensión, destinadas al tranvía de Avilés, cuyas obras de infraestructura nunca llegaron a proyectarse por FEVE, sino que lo habían sido por el Ministerio de Fomento. En esta misma fecha se contrató el suministro de piezas de repuesto para las unidades diésel-eléctricas y mono tensión y en enero de 2012 se contrató el de las piezas para las unidades bitensión. Posteriormente, en junio de 2012 se firmó un protocolo para que las unidades bitensión se fabricaran como diésel-eléctricas, las únicas que podían tener uso en la red de FEVE a dicha fecha.

Todos estos contratos fueron declarados nulos en 2013 por dos resoluciones del Ministerio de Fomento en septiembre de 2013, como resultado de un procedimiento de revisión de oficio (una resolución declaró la caducidad de un primer expediente y la otra declaró la nulidad de los contratos objeto de revisión) y previo dictamen emitido al respecto por el Consejo de Estado.

Por razones formales, que afectaban a la competencia administrativa y no al fondo del asunto, en mayo de 2015 la Sala de lo Contencioso Administrativo de la Audiencia Nacional anuló las Resoluciones Administrativas adoptadas sobre la nulidad de los contratos. En consecuencia, los contratos recuperaron su vigencia si bien contenían una duda razonable sobre su validez puesta de manifiesto en el informe emitido por el Consejo de Estado.

En septiembre de 2016, el Ministerio de Fomento inició un nuevo expediente de revisión de oficio y los contratos fueron, otra vez, cautelarmente suspendidos. El Consejo de Estado emitió nuevo dictamen reiterando la nulidad de derecho de los contratos, y en base al mismo, el Ministro de Fomento dictó con fecha 1 de marzo de 2017 una resolución declarando la revisión de oficio y la consiguiente nulidad de los contratos. Resolución que fue recurrida por la sociedad privada en la jurisdicción contencioso-administrativa aunque sin solicitar judicialmente la suspensión provisional del acto administrativo que es, por tanto, plenamente ejecutivo.

Por otro lado, la sociedad privada interpuso demanda civil contra Renfe Viajeros reclamándole 46,9 millones de euros en concepto de indemnización por los costes incurridos en la fabricación, 40,5 millones; por costes de almacenaje desde el 1 de abril de 2014, 0,03 millones más 0,006 millones cada mes transcurrido; 0,023 por coste de mantenimiento desde el 1 de abril de 2014; por lucro cesante, 6,1 millones; y por daños morales, 0,1 millones; quedando por determinar las cantidades correspondientes a los intereses y, en su caso, las costas. Actualmente este procedimiento civil está en suspenso.

Renfe Viajeros ha puesto de manifiesto a este Tribunal que la sociedad privada le ha remitido al menos siete comunicaciones, mediante burofax, la primera de ellas el 15 de marzo de 2016, solicitando la ejecución voluntaria provisional de los contratos y la última, el 1 de junio de 2017, requiriéndole su disposición a intentar un acuerdo amistoso en sede judicial de la liquidación contractual. No obstante, a fecha de la redacción de este Informe no existe sentencia firme ni tampoco acuerdo extrajudicial entre ambas partes.

Lo expuesto en relación con las incidencias surgidas en ejecución del proyecto de construcción de un ramal de acceso a una factoría de producción de celulosa en Navia y del proyecto de integración del tranvía en la ciudad de León y desarrollo de otros tranvías, muestra que las incidencias no se han resuelto, aunque se hayan llevado a cabo algunas actuaciones por parte ADIF y Renfe Viajeros destinadas a su resolución, por lo que esta recomendación se considera que está en proceso de ser cumplida.

III.- CONCLUSIONES

En los apartados siguientes se presentan las conclusiones del seguimiento de las recomendaciones contenidas en los informes de fiscalización para cada uno de ellos.

A modo de resumen general, en el siguiente cuadro se ofrece una visión general del cumplimiento de las recomendaciones en el que se puede constatar que de un total de 14 recomendaciones se ha cumplido 2 (14%), 4 en proceso (29%) y 8 no cumplidas (57%)

CUADRO Nº 22: RESUMEN DEL CUMPLIMIENTO DE RECOMENDACIONES

Nº Informe	Total de recomendaciones	Cumplidas	Parcialmente cumplidas	En proceso	No cumplidas
Sociedades de Aguas	2				2
Grupo-RENFE	3	1		2	
ADIF Y ADIF-AV	6				6
FEVE	3	1		2 (*)	
Total	**14**	**2**		**4**	**8**

(*) La recomendación 2ª se encuentra cumplida por RENFE-Operadora y en proceso de cumplimiento por parte de ADIF.

III.1.- RELATIVAS AL SEGUIMIENTO DEL INFORME SOBRE LOS CONVENIOS DE GESTIÓN DIRECTA VIGENTES ENTRE LAS SOCIEDADES DE AGUAS Y EL MAPAMA (antes MAGRAMA).

Del seguimiento de las dos recomendaciones incluidas en este Informe, en las que se proponía que *se valorara la necesidad de seguir manteniendo esta modalidad de instrumentos de gestión, en particular si se tiene en cuenta que estas Sociedades se encuentran sometidas en un grado significativamente menor que la Administración General del Estado a las normas del derecho presupuestario y administrativo y que se pusieran en marcha medidas y procedimientos que ayudaran a efectuar una previsión más realista del diseño, los plazos y los costes de las actuaciones, minimizando las desviaciones en la ejecución de los presupuestos,* se concluye que no se han cumplido ninguna de ellas.

ACUAES formalizó el 30 de junio de 2014 su CGD con el entonces MAPAMA después del proceso de fusión llevado a cabo en ejercicios anteriores, que recogía un importe total de inversión prevista de 5.832 millones de euros, de los que 5.108 millones correspondían a 121 actuaciones a ejecutar por la Sociedad y 724 millones a 1 actuación a realizar por CANASA. Posteriormente, el 25 de julio de 2017, ACUAES y el MAPAMA suscribieron una nueva Adenda al CGD y las modificaciones al mismo supusieron un descenso de la inversión prevista en 1.497,8 millones y un incremento del 2% en el porcentaje de la financiación con fondos propios de la Sociedad, reajustándose también las aportaciones de capital a efectuar por la AGE.

Se ha comprobado que durante el periodo 2014-2017 han continuado existiendo grandes discrepancias entre el PESCO y el Anexo de Inversiones Reales, tanto respecto al montante de la inversión como al número de actuaciones recogidas en cada uno de estos documentos[1].

Asimismo se ha constatado que en el periodo 2014-2017 tanto la inversión total reflejada en el PESCO como la inversión acumulada han ido disminuyendo paulatinamente en cada ejercicio y ha puesto de manifiesto que la actividad inversora está prácticamente paralizada, de hecho la inversión realizada en los últimos ejercicios apenas ha variado un 1% y esta tendencia parece continuar en el ejercicio 2018. En cuanto al grado de ejecución del presupuesto anual de

[1] En relación con estas discrepancias se debe tener en cuenta que en el Anexo de Inversiones Reales no se recogen las actuaciones que no tienen inversión prevista para los años de la programación plurianual mientras que en el PESCO figuran todas las actuaciones previstas en el CGD.

inversiones a lo largo de los ejercicios 2014-2017, a excepción del ejercicio 2015, el importe invertido ha sido inferior al presupuestado, habiéndose reducido la inversión drásticamente, desde los 457,6 millones en 2015 a los 46,5 millones en 2017. A 31de diciembre de 2017, la inversión pendiente de ejecutar ascendía a 1.249 millones, el 24,8% de lo previsto.

Por lo que se refiere a la financiación real acumulada de la inversión realizada a lo largo del periodo 2014-2017, se ha puesto de manifiesto un exceso de financiación con fondos propios de la Sociedad al haber financiado con ellos un mayor porcentaje de la aportación prevista, lo que, junto con las aportaciones de Fondos Europeos, ha compensado el déficit de financiación a cargo de las tarifas de usuarios y, en menor medida, de las Administraciones Públicas.

A 31 de diciembre de 2017, de las 122 actuaciones registradas en el PESCO, 90 estaban en explotación, 2 se encontraban con las obras finalizadas, 4 actuaciones liquidadas y 26 actuaciones en ejecución, la mayoría con una grado de ejecución inferior al 15% y pendientes de suscribir el convenio con los usuarios.

En ACUAMED a 31 de diciembre de 2017 coexistían 4 CGD, el de la propia Sociedad y el de las tres sociedades absorbidas. A finales del ejercicio 2013 la Sociedad aprobó un informe de priorización o Reprogramación de las actuaciones encomendadas al objeto de proponer una modificación del CGD. La Reprogramación puso de manifiesto la necesidad de suspender 54 de las 106 actuaciones existentes, incorporar 4 nuevas actuaciones propuestas por los usuarios, incorporar 14 nuevas sub-actuaciones para completar otras actuaciones ya ejecutadas y presupuestar actividades preparatorias de proyectos con el fin de incorporar 12 nuevas actuaciones referidas a programas que favoreciesen tecnologías energéticas, proyectos de I+D y proyectos ligados al saneamiento y depuración del agua. La inversión total a realizar se estimó en 3.613,7 millones de los que 2.787,7 millones ya estaban ejecutados, ascendiendo la inversión pendiente de ejecutar a 826 millones.

Respecto a la planificación, se ha comprobado que durante el periodo 2014-2017 han existido discrepancias entre el PESCO y el Anexo de Inversiones Reales, tanto respecto al montante de la inversión como al número de actuaciones recogidas en cada uno de los documentos[1].

La inversión total reflejada en el PESCO en el periodo 2014-2017 se ha incrementado un 3% en esos cuatro años y la evolución de la inversión total realizada apenas ha variado en los últimos ejercicios, poniendo de manifiesto que la actividad inversora de la Sociedad está prácticamente paralizada. Salvo el ejercicio 2015, el presupuesto anual de inversiones previstas en el PESCO ha disminuido, habiéndose reducido en el periodo 2014-2017 en un 35,9%. La inversión realizada ascendió en 2014 a 209,8 millones, sin embargo el importe invertido en los ejercicios 2015, 2016 y 2017 se redujo significativamente, siendo 2016 el año en que menos inversión se ejecutó, 11,6 millones; el grado de ejecución anual pasó del 94,4% en 2014 al 25,6% en 2017, destacando que en 2016 tan sólo alcanzó el 12,6%. A 31 de diciembre de 2017 la inversión pendiente de ejecutar ascendía a 535,9 millones, el 14,3 % del presupuesto de inversión prevista en la Reprogramación.
Por lo que se refiere a la financiación real acumulada de la inversión realizada a lo largo del periodo 2014-2017, se ha puesto de manifiesto un exceso de financiación de aportación de los usuarios respecto a lo previsto, si bien las variaciones no son significativas.

A 31 de diciembre de 2017 en el PESCO se relacionaron 137 sub-actuaciones de las 56 actuaciones reprogramadas, 26 de ellas estaban en explotación, 20 se encontraban con obras finalizadas y pendientes de liquidación, otras 29 sub-actuaciones liquidadas, 3 sub-actuaciones con obras entregadas y 59 sub-actuaciones se estaban ejecutando, 7 de ellas con un grado de ejecución superior al 90%, y el resto se encontraban prácticamente sin haberse iniciado las obras.

Por último, destacar que a 31 de diciembre de 2017 en el inmovilizado en curso de ACUAMED se incluían 20 actuaciones con recuperación de costes que, según el PESCO, se encontraban finalizadas, liquidadas y con obras entregadas, con una inversión de 766,9 millones de euros, y que representaban el 75% del saldo de la cuenta a dicha fecha. En relación con estas actuaciones, la

Sociedad ha manifestado que en enero de 2018 han pasado a explotación 7 de ellas con una inversión de 217,4 millones, al estar en proceso de negociación con los usuarios; en caso de que no entraran en funcionamiento estas instalaciones existe el riesgo de que la Sociedad pierda la totalidad de las ayudas europeas que las financiaron íntegramente.

III.2.- RELATIVAS AL SEGUIMIENTO DEL INFORME SOBRE LAS RELACIONES ECONÓMICO-FINANCIERAS ENTRE RENFE-OPERADORA Y LA AGE.

Las recomendaciones 2º y 3º contenidas en el informe fueron asumidas por la Comisión Mixta.

Del seguimiento realizado sobre las mismas se concluye que una se ha cumplido las otras dos están en proceso de ser cumplidas.

La recomendación 1ª, relativa a que se limitara el periodo de vigencia de los C-P a un intervalo temporal que no exceda de tres ejercicios, se ha cumplido, ya que en 2013 RENFE-Operadora firmó el primer contrato con la AGE para la prestación de servicios de transporte de viajeros sujetos a OSP cuyo periodo de vigencia era de tres ejercicios económicos y en 2015 formalizó el segundo para los ejercicios 2015 y 2016 que prorrogó por uno año más (epígrafe II.2.1).

En cuanto a la recomendación 2ª, en la que se proponía que RENFE-Operadora y las sociedades mercantiles en las que se segregó su actividad implantaran un sistema de contabilidad analítica normalizado, tanto en los servicios ferroviarios declarados de interés público como en los de libre competencia, se encuentra en proceso de ser cumplida. Únicamente Renfe Viajeros cuenta con un modelo de contabilidad analítica y un Manual de Procedimientos, aprobado por el Consejo de Administración de la Sociedad el 27 de julio de 2017. RENFE-Operadora tiene implantada una contabilidad de gestión que permite imputar cada una de las operaciones contabilizadas a un centro de costes y así obtener los resultados de cada uno de estos centros. Renfe Mercancías cuenta también con una contabilidad de gestión y actualmente está inmersa en un proceso de desarrollo de la contabilidad analítica y en la elaboración de su propio Manual. Renfe Fabricación y Mantenimiento tiene implantada una aplicación informática o módulo analítico que permite presentar los ingresos, los costes y los márgenes por línea de negocio. Y Renfe Alquiler de Material Ferroviario es la Sociedad que menos desarrollada tiene la contabilidad de gestión debido a las características de la propia actividad que realiza y a que los servicios que presta se derivan de un contrato.

El informe emitido por la IGAE el 12 de diciembre de 2017 sobre los criterios de imputación de ingresos y gastos (contabilidad analítica) correspondiente al ejercicio 2016 ha puesto de manifiesto que el modelo de RENFE-Operadora ha experimentado claras mejoras en relación a ejercicios anteriores aunque sigue planteando algunas deficiencias y potencialidades de mejora (epígrafe II.2.2).

Por último, la recomendación 3ª, señalaba la conveniencia de que se aprobaran unas directrices marco para las actuaciones de patrocinio y que estas se regularan por instrucciones internas escritas. Estas directrices marco se han aprobado con fecha 6 de abril de 2018 así como las instrucciones internas escritas; al encontrarse en fase de implementación se considera esta recomendación actualmente en proceso de cumplimiento.

III.3.- RELATIVAS AL SEGUIMIENTO DE LAS RECOMENDACIONES CONTENIDAS EN EL INFORME DE FISCALIZACIÓN DE LA FINANCIACIÓN DE LAS INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS EN EL PERIODO 2011-2013.

En este Informe se incluyeron seis recomendaciones, ninguna de las cuales se considera que se ha cumplido.

En relación con la planificación de las inversiones y la sostenibilidad financiera de ADIF-AV a largo plazo, se han analizado conjuntamente la recomendación 1ª y 2ª, que proponían que las previsiones presupuestarias relativas a las inversiones en infraestructuras se ajustasen mejor a las perspectivas de financiación existentes, priorizando la evaluación socioeconómica de los proyectos y que se revisase el sistema de fijación de los cánones ferroviarios de modo que fueran suficientes para cubrir los costes de administración y mantenimiento de la red y se garantizase la sostenibilidad económica a largo plazo de la red de alta velocidad.

En relación a la planificación ferroviaria, el artículo 5.1 de la Ley 38/2015, que traspone al ordenamiento jurídico español el artículo 8.1 de la Directiva 2012/34/UE del Parlamento Europeo y del Consejo de 21 de noviembre de 2012, establece que "El Ministerio de Fomento hará pública la estrategia indicativa del desarrollo, mantenimiento y renovación de las infraestructuras ferroviarias integrantes de la Red Ferroviaria de Interés General", añadiendo además que "esta estrategia, que cubrirá un periodo temporal de, al menos, cinco años, será renovable". A este respecto, la Directiva estableció como fecha límite de publicación de la estrategia indicativa el 16 de diciembre de 2014, si bien la Disposición Adicional quinta de la Ley 38/2015 retrasó esa fecha hasta el 16 de diciembre de 2016. Sin embargo, la estrategia indicativa no ha sido publicada por el Ministerio de Fomento a la fecha de redacción de este Informe; y en tanto no sea publicada, los administradores de infraestructuras no podrán elaborar el programa de actividad previsto en el artículo 25.4 de la Ley 38/2015, ya que éste pretende desarrollar la estrategia indicativa.

Tras la reestructuración de ADIF en el año 2013, se hizo necesario establecer un nuevo escenario estratégico para el periodo 2013-2016 que orientase todas las actividades y las acciones, tanto de ADIF como de ADIF-AV, a la consecución de los objetivos propuestos y que sustituyese al anterior Nuevo Ciclo Estratégico 2011-2014, segundo plan estratégico de ADIF. Así, en el segundo semestre de 2013 se diseñaron, aprobaron y empezaron a aplicarse los Planes de Empresa (PEA) 2013-2016 para ADIF y para ADIF-AV. Una vez expirada su vigencia, durante el ejercicio 2017 las Entidades estaban elaborando una nueva estrategia para los próximos años con el horizonte en el año 2020, el PLAN TRANSFORMA 2020, un plan estratégico que ha tenido en cuenta los objetivos de desarrollo sostenible de la Agenda 2030 de Naciones Unidas, de manera que la actividad, los resultados e impactos en ambas Entidades, contribuyan en la mayor medida posible a la consecución de los objetivos, y se ha articulado en torno a tres pilares: la seguridad, el servicio y la sostenibilidad.

El PEA-AV 13-16 estableció como prioritario conseguir que los ingresos comerciales cubrieran más del 50% de los costes, mediante el desarrollo y la administración de un sistema de infraestructuras de altas prestaciones sostenible económicamente, seguro, eficiente y de calidad. Para ello era necesario lograr que los costes de construcción y los costes de mantenimiento condicionados por el trazado fueran moderados y la sostenibilidad económica (aumentando el tráfico ferroviario y logrando que los ingresos por cánones cubrieran los costes de explotación y las amortizaciones). Del análisis efectuado, se ha puesto de manifiesto que en el periodo 2013-2017, ADIF-AV realizó inversiones por importe total de 8.209,2 millones de euros, de los que 695,8 millones (8%) correspondieron a LAV finalizadas con anterioridad, financiadas fundamentalmente mediante emisiones de obligaciones por importe de 3.790,2 millones de euros (1.000 millones en 2014, 1.850 millones en 2015, 340,2 millones en 2016 y 600 millones en 2017) y en menor medida mediante préstamos bancarios suscritos con el BEI y con otras entidades financieras por importe total neto de 767,7 millones. Además, la Entidad recibió fondos comunitarios por importe de 1.804 millones, 1.337 millones correspondientes a las devoluciones del IVA de las inversiones realizadas en cada ejercicio y 705,9 millones de aportaciones patrimoniales recibidas.

En cuanto a la sostenibilidad financiera de ADIF-AV, la Disposición adicional primera del RD-ley 15/2013, en su apartado 1 estableció que ADIF-AV, de conformidad con el principio de sostenibilidad financiera, garantizará que la ratio de cobertura de los costes de producción con ingresos por ventas, tal y como aparecen configurados en la normativa reguladora de la contabilidad nacional, permitan su clasificación como unidad pública incluida dentro del sector "Sociedades no financieras"; y, además, añadió "que la Entidad, trimestralmente informará al

Ministerio de Hacienda y Administraciones Públicas de la evolución de estas magnitudes y de la ratio existente y la previsión de su evolución". La Ley 38/2015 en su Disposición adicional duodécima ha recogido en los mismos términos los principios de sostenibilidad financiera de ADIF-AV.

ADIF-AV ha facilitado a este Tribunal los informes de seguimiento de la sostenibilidad financiera trimestrales emitidos por la IGAE para los ejercicios 2013 a 2017, en los que se ha comparado la ratio prevista en el escenario de segregación, ejercicio 2013, con los datos reales de la cuenta de pérdidas y ganancias. Para la comparación de ambos documentos y, sólo a efectos del cálculo de la ratio, es necesario homogeneizar previamente los datos reflejados en la cuenta de pérdidas y ganancias de la Entidad con criterios de contabilidad nacional, afectando fundamentalmente los ajustes realizados a la amortización del inmovilizado material y a la amortización de los gastos financieros activados, ya que se ajusta al método de amortización lineal a 70 años el que aplica ADIF-AV de amortización en progresión geométrica del 3%. Los ajustes efectuados en la amortización del inmovilizado en los ejercicios analizados han ascendido a 153,5 millones de euros en 2013; 162,9 millones en 2014; 218,7 millones en 2015; 217,8 millones en 2016; y 214,9 millones en 2017. Los ajustes por la amortización de los gastos financieros activados han ascendido a 12,4 millones en 2015; 14 millones en 2016; y 10,9 millones en 2017, aunque estos últimos ajustes no se han tenido en cuenta por la IGAE para calcular la ratio de sostenibilidad.

Se ha verificado que se ha cumplido la ratio de sostenibilidad financiera exigida, que supone que los ingresos comerciales cubrieran más del 50% de los costes de producción, en todos los ejercicios del periodo 2013-2017 con excepción del 2014, ya que el informe de seguimiento facilitado por la Entidad no fue el definitivo sino el de "avance del cierre". Pese al cumplimiento de esta ratio que permite la clasificación de ADIF-AV dentro del sector de "Sociedades no financieras" a efectos de contabilidad nacional, dado que su valor ha sido inferior al 100%, la actividad de ADIF-AV continúa siendo deficitaria, lo que se confirma también por la composición de las fuentes de la financiación de las inversiones acometidas en estos ejercicios.

Respecto a los cánones ferroviarios, la Ley 38/2015 incorporó al ordenamiento español las normas contenidas en la precitada Directiva que abarcaban casi todos los ámbitos de la legislación ferroviaria y estableció una nueva estructura legal de los mismos, suprimiendo el canon de acceso, implantando nuevos criterios de clasificación de líneas con el fin de vincular el canon a la rentabilidad potencial del mercado e incidiendo en las bonificaciones y descuentos para fomentar el desarrollo de los servicios y la explotación más eficaz de las líneas. Asimismo, se modificó la estructura del canon por utilización de las instalaciones de servicio y se modificaron y ampliaron los criterios de clasificación de las empresas de transporte de viajeros, considerando la capacidad económica de los servicios asociados. En aplicación de lo establecido en la Disposición transitoria cuarta de la esta Ley, durante los ejercicios 2015, 2016 y el primer semestre de 2017 se continuó aplicando a los cánones ferroviarios la normativa anterior y a partir del 1 de julio de 2017 empezaron a aplicarse los cánones ferroviarios previstos en los artículos 97 y 98 de esta Ley, con las cuantías establecidas en los artículos 71 y 72 de la Ley 3/2017, de PGE para 2017.

En el periodo 2013 a 2016, los ingresos por cánones ferroviarios se incrementaron en torno a un 38%, siendo el incremento más importante el producido en el ejercicio 2014 respecto al año anterior, un 28%; sin embargo, en los ejercicios 2015 y 2016 apenas variaron. En el año 2017 los ingresos por cánones se incrementaron en un 8% respecto al ejercicio 2016, debido fundamentalmente al incremento de los cánones por utilización de la RFIG previsto en la nueva normativa.

El grado de cobertura neta de los gastos de las LAV de la Entidad se obtiene del cociente entre la suma del total de los ingresos derivados de los cánones ferroviarios y otros ingresos de explotación atribuidos a cada línea y los gastos de explotación y financieros. En el ejercicio 2014, el grado de cobertura de los costes totales con los cánones correspondientes para las diferentes líneas osciló entre el 165% de la línea Madrid-Sevilla y el 11% de la línea Plasencia- Badajoz-Loja y, aunque la línea Madrid-Barcelona es la que presenta los mayores ingresos, alcanzó un grado de cobertura del

93%. En el año 2015, disminuyó el grado de cobertura total en torno al 4%, pasando del 67% al 63%, y también los de todas las líneas. En 2016, aunque el grado de cobertura total disminuyó respecto a los años anteriores situándose en el 62%, al haber entrado en funcionamiento la línea Olmedo-Zamora (con una cobertura de costes del 6%); todas las líneas que estaban en funcionamiento en los ejercicios anteriores aumentaron su grado de cobertura. En 2017 el grado de cobertura se incrementó hasta alcanzar el 68%, habiendo aumentado el mismo en todas las líneas; el incremento más importante correspondió a la línea Plasencia-Badajoz y Loja, seguido del Corredor Mediterráneo y del Eje Atlántico (Vigo-Santiago).

En definitiva, a la fecha de redacción de este Informe, el Ministerio de Fomento no había publicado la estrategia indicativa en relación a la planificación ferroviaria regulada en el artículo 5.1 de la Ley 38/2015, lo que no ha permitido a los administradores de infraestructuras elaborar el programa de actividad previsto en el artículo 25.4 de dicha Ley; por otra parte, en los ejercicios 2015 a 2017 los ingresos comerciales cubrieron más del 50% de los costes de producción pero continuaron siendo inferiores al 100% y, por tanto, la actividad de ADIF-AV deficitaria, lo que se confirma a la vista de que en ese periodo más de la mitad de la financiación de las inversiones realizadas procedió del endeudamiento, fundamentalmente por la emisión de obligaciones. Por otra parte, si bien es cierto que la Entidad ha puesto en marcha las medidas establecidas en el marco de la legislación comunitaria y nacional para optimizar los ingresos obtenidos mediante el canon de acceso mínimo y de acceso a infraestructuras que conectan las instalaciones de servicios y minimizar el déficit, la actividad de ADIF-AV continúa siendo deficitaria y los cánones ferroviarios no cubren la totalidad de los costes de administración y mantenimiento de las líneas ferroviarias de alta velocidad. Por lo tanto, las dos primeras recomendaciones recogidas en este Informe se consideran no cumplidas (epígrafe II.3.1).

La recomendación 3ª de este Informe sugería que se agilizasen los trámites de la firma del acta de entrega a ADIF de la infraestructura ferroviaria de la red convencional de la RTE acordada mediante el RDL 4/2013, de 22 de febrero. A 31 de diciembre de 2017, dichas actas de entrega estaban pendientes de formalizarse, estando supeditada a que la Entidad concluya la valoración de dichas infraestructuras prevista para finales del ejercicio 2020. Además se ha comprobado que respecto a las entregas de las obras realizadas por SEITTSA y los terrenos del Ministerio de Fomento, recibidos por ADIF y ADIF-AV en los ejercicios 2015, 2016 y 2017, en algunos casos se han formalizado éstas mediante las correspondientes actas de entrega y en otros casos no se ha expedido dicha acta, lo que pone de manifiesto la inexistencia de un criterio homogéneo para la formalización de estas entregas. Por tanto, esta recomendación se considera no cumplida (epígrafe II.3.2).

La recomendación 4ª está relacionada con el método de amortización en progresión geométrica del 3% que ADIF-AV ha continuado aplicando después de la segregación de ADIF de la actividad de alta velocidad. Se ha comprobado que a pesar de que este Tribunal recomendó revisar al cierre de cada ejercicio la estimación de crecimiento del tráfico para mantener dicho método de amortización, la Entidad lo ha revisado al cierre de cada ejercicio actualizando las series históricas de producción en términos de km-tren de cada uno de los ejes que se encuentran puestos en explotación, así como el número de viajeros de cada estación y ha calculado la media de crecimiento de cada eje y del total de los ejes ferroviarios, en base a la información obtenida ha evaluado la razonabilidad del criterio de amortización empleado comparándolo con la media de crecimiento estimado en las infraestructuras que mayor peso específico tienen y ha mantenido el mismo criterio. Del análisis realizado en el periodo 2014-2017, la evolución del incremento del tráfico ferroviario medido en Km-tren por ejes ferroviarios y LAV muestra que en dicho periodo los ejes ferroviarios que han cumplido el objetivo del 3% han sido el de Madrid-Chamartín-Valladolid en los ejercicios 2015 y 2016 y el de Madrid-Atocha-Levante en el año 2017 y que, en cuanto a las LAV, las que lo han cumplido han sido la de Madrid-Chamartín-Valladolid en el año 2016, debido a que el 1 de octubre de 2015 se puso en funcionamiento el tramo Venta de Baños-León; la línea Madrid-Atocha-Levante, porque el 17 de junio de 2013 se puso en funcionamiento el tramo Albacete-Alicante; y la línea Olmedo-Medina-Zamora en el año 2016, ya que el 17 de diciembre de 2015 se puso en funcionamiento el tramo Zamora-Medina. Por otro lado, se ha verificado que el inmovilizado en explotación neto al

final de cada uno de los ejercicios del periodo analizado ascendió a 26.482,1; 27.175,5; 29.941; 29.904; y 30.054,9 millones de euros, para los ejercicios 2013, 2014, 2015, 2016 y 2017 respectivamente; y los importes del inmovilizado en curso, para esos ejercicios, ascendieron a 12.411,2; 13.362,1; 12.951,8; y 13.688,2 millones, respectivamente.

Para cada uno de los ejercicios analizados, el mayor peso específico en el inmovilizado en explotación ha correspondido a la plataforma, en torno al 58-59%, habiéndose incrementado la amortización acumulada ligeramente en estos cinco ejercicios analizados, pasando del 3% del coste en el año 2013 al 3,6% en el año 2017, debido al método de amortización aplicado por la Entidad. Debe tenerse en cuenta que la amortización acumulada de la LAV Madrid-Sevilla que es la más antigua, es muy superior al resto, fundamentalmente porque hasta la creación de ADIF, el método de amortización aplicado por RENFE fue el de amortización lineal.

Como se ha señalado en el apartado II.3.1. de este Informe, en los informes de seguimiento de la sostenibilidad financiera de ADIF-AV emitidos por la IGAE para los ejercicios 2013 a 2017, a efectos del cálculo de la ratio de sostenibilidad financiera, se han homogeneizado previamente los datos reflejados en la cuenta de pérdidas y ganancias de la Entidad con criterios de contabilidad nacional, ajustando la amortización del inmovilizado material al método de amortización lineal a 70 años.

En definitiva, durante el periodo 2014-2017 la Entidad ha revisado al cierre de cada ejercicio el criterio de amortización por ejes ferroviarios en lugar de individualizado por LAV, lo que le ha llevado a continuar aplicando el mismo método de amortización, por tanto esta recomendación se considera no cumplida (epígrafe II.3.3).

En cuanto a la recomendación 5ª, el Informe de 30 de abril de 2015 puso de manifiesto la necesidad de que ADIF suscribiera un convenio de financiación con un ámbito temporal de tres o cuatro años que garantizase la seguridad y la eficiencia en la gestión de la red convencional.

El artículo 25 de la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, establece que “los administradores generales de infraestructuras ferroviarias podrán recibir aportaciones económicas del Estado que sean acordes al ejercicio sostenible de las funciones que tienen atribuidas” y que “el Ministerio de Fomento y el administrador de infraestructura ferroviaria, previo informe del Ministerio de Hacienda y Administraciones Públicas que tendrá carácter vinculante, suscribirán un convenio, por un período no inferior a cinco años, que incluirá en su objeto las diferentes infraestructuras e instalaciones de servicio que administre (…). El convenio señalará los objetivos y fines a alcanzar y propondrá la cuantía de las aportaciones a realizar por el Estado (…). El conjunto de medidas incluidas dentro del convenio debe garantizar la sostenibilidad económica de las infraestructuras ferroviarias”.

Desde el ejercicio 2013 y tras la entrega prevista en el RDL 4/2013, por la AGE a ADIF de la RFIG, para financiar el mantenimiento de la red convencional, ADIF ha venido percibiendo una transferencia considerada como subvención de explotación y consignada en los PGE por importe de 585 millones de euros en el año 2014; 590,8 millones en 2015; 584,9 millones en 2016; y 358,5 millones en 2017, destinada a la realización de las labores de mantenimiento de la red convencional, que no ha sido canalizada, tal y como establece el artículo 25 precitado, a través de un convenio entre el Ministerio de Fomento y los gestores de infraestructuras.

Estas subvenciones de explotación recibidas del Estado además de los ingresos por cánones y otros ingresos directamente imputables a la cuenta de resultados por subredes de la Administración de la Red de ADIF en los ejercicios 2014, 2015, 2016 y 2017 han cubierto en mayor o menor medida todos los gastos relacionados con la misma para los ámbitos de mantenimiento y circulación. El mejor resultado se ha obtenido en el ejercicio 2017, fundamentalmente por el aumento de los ingresos por cánones ferroviarios tras la entrada en vigor de los nuevos cánones previstos en la Ley 38/2015 a partir del 1 de julio de 2017.

Dado que el convenio de financiación no ha sido suscrito, la recomendación no se considera cumplida (epígrafe II.3.4).

Por último, la recomendación 6ª hacía referencia al establecimiento de una serie de medidas que permitieran evaluar de un modo global la gestión de la explotación de la red ferroviaria por parte del Ministerio de Fomento, que es a juicio de este Tribunal, a quien correspondería hacerlo. ADIF y RENFE-Operadora han implementado distintas medidas para mejorar la transparencia, no obstante el Ministerio de Fomento no ha adoptado las medidas que permitan evaluar de un modo global la gestión de la explotación de la red ferroviaria, por tanto, esta recomendación no se considera cumplida (epígrafe II.3.5).

III.4.- RELATIVAS AL SEGUIMIENTO DE LAS RECOMENDACIONES CONTENIDAS EN EL INFORME DE FISCALIZACIÓN DE LAS PRINCIPALES INVERSIONES EFECTUADAS POR FEVE EN EL PERIODO 2005-2012.

El Informe de fiscalización contenía cuatro recomendaciones aunque el seguimiento se ha efectuado respecto de la segunda, tercera y cuarta, ya que se ha considerado que no procedía efectuar el seguimiento de la primera, que se refiere a la planificación de las inversiones que tenía encomendadas FEVE antes de su supresión, al haberse extinguido esta Entidad. De las otras tres recomendaciones una se ha considerado cumplida y las otras dos en proceso de cumplimiento.

En la recomendación 2ª se exponía la necesidad de que exista una adecuada coordinación de las actuaciones de ADIF y de RENFE-Operadora que garantice la existencia de los equipos de transporte necesarios para que sea posible la explotación de los nuevos tramos de la red que entren en explotación. La extinción de FEVE supuso que la RAM se incorporase al modelo dual ferroviario español, correspondiéndole a ADIF la administración de las infraestructuras ferroviarias de la RAM, prestando los servicios de transporte de mercancías y de viajeros RENFE-Operadora con los trenes traspasados de FEVE. Para gestionar esta red se creó en ADIF la división Red de Ancho Métrico que pasó a gestionar todos los activos de la red de FEVE, excepto las estaciones que quedaron en el ámbito de RENFE-Operadora, que creó una nueva unidad de Dirección Gerencia, la de Ancho Métrico, que asumió la gestión y la operación de los trenes de viajeros y de mercancías, las estaciones de viajeros y mercancías, los talleres, así como su parte correspondiente de los servicios corporativos de la extinta FEVE; posteriormente, el servisio de viajeros ha pasado a ser prestado por Renfe Viajeros en virtud de un Contrato suscrito con la AGE y un convenio suscrito con ADIF y el servicio de transporte de mercancías ha pasado a ser prestado por Renfe Mercancías. En términos generales, esta recomendación se considera cumplida tanto por ADIF como por RENFE-Operadora y su Grupo, aunque este cumplimiento puede verse afectado por el desenlace del proyecto de integración del tranvía en la ciudad de León, ya que, pudiera ocurrir que una vez que ADIF concluyera el proyecto de construcción del tramo, RENFE-operadora no contara con los tranvías para prestar el servicio si los contratos formalizados entre la Operadora y la sociedad privada que los estaba construyendo fueran declarados nulos (epígrafe II.4.1).

En cuanto a la recomendación 3ª que hace referencia al inventario de FEVE que se ha integrado en ADIF y RENFE-Operadora, se ha comprobado que los activos se integraron correctamente en el inventario de RENFE-Operadora y posteriormente en las sociedades filiales cuando esta segregó su actividad, así como las altas y las bajas producidas durante el periodo revisado. En el caso de ADIF en el ejercicio 2013 las infraestructuras ferroviarias e instalaciones integrantes de la RAM se encontraban sobrevaloradas debido a deficiencias de control interno especialmente en relación con el proceso de bajas por renovaciones. En la medida que estas deficiencias de control permanecían a 31 de diciembre de 2013, supusieron una salvedad en el informe de auditoría de sus cuentas anuales para ese ejercicio y que se ha seguido manteniendo en los sucesivos informes de auditoría de las cuentas anuales de ADIF a 31 de diciembre de 2017. El VNC de dichos activos ascendía a 391 millones de euros sin que los auditores hayan podido cuantificar el importe por el cual dichos activos se encontrarían sobrevalorados a la fecha de cierre del ejercicio 2’017 y sus posibles efectos en las cuentas de dicho ejercicio.

Aunque en el trámite de alegaciones del Informe aprobado el 23 de julio de 2015 por el Pleno del Tribunal de Cuentas, ADIF puso de manifiesto que había preparado un Plan de Acción para delimitar, valorar y adaptar el inventario económico-contable de los bienes procedentes de la segregación de FEVE, durante los trabajos efectuados en la presente Fiscalización se ha comprobado que la Entidad no ha llevado a cabo dicho Plan de Acción y que su inventario está pendiente de depurar. En consecuencia, esta recomendación se considera cumplida por RENFE-Operadora y en proceso de cumplimiento por parte de ADIF (epígrafe II.4.2).

Por último, respecto a la recomendación de que se lleven a cabo las actuaciones necesarias tendentes a liquidar o resolver los convenios o contratos mediante la negociación con las otras partes, evitando acudir a la vía jurisdiccional, y que afectaba principalmente a dos proyectos, en uno de ellos se ha avanzado en la ejecución del Proyecto de construcción de un ramal de acceso a una factoría de producción de celulosa en Navia, aunque no se ha finalizado y existe un litigio entre las partes implicadas; y, respecto al segundo, Renfe Viajeros mantiene un litigio con una sociedad privada por la compra de 12 unidades eléctricas, destinadas al proyecto de integración del tranvía en la ciudad de León, al haberse declarado los contratos nulos por dos resoluciones del Ministerio de Fomento en septiembre de 2013 como resultado de un procedimiento de revisión de oficio (una declaró la caducidad de un primer expediente y otra declaró la nulidad de los contratos objeto de revisión). Por razones formales, que afectan a la competencia administrativa y no al fondo del asunto, en mayo de 2015 la Sala de lo Contencioso Administrativo de la Audiencia Nacional anuló las resoluciones administrativas adoptadas sobre la nulidad de los contratos. En consecuencia, los contratos recuperaron su vigencia si bien e l Ministro de Fomento dictó con fecha 1 de marzo de 2017 una nueva resolución declarando la revisión de oficio y consiguiente nulidad de los contratos, resolución que ha sido recurrida por la sociedad privada en la jurisdicción contencioso-administrativa aunque sin solicitar la suspensión provisional del acto administrativo que es, por tanto, plenamente ejecutivo.

La sociedad privada interpuso demanda civil contra RENFE Viajeros reclamándole 46,9 millones de euros en concepto de indemnización por los costes incurridos en la fabricación, y tras varias comunicaciones entre las partes implicadas, el 1 de junio de 2017 la sociedad privada, en la última comunicación a RENFE Viajeros, trasladó su disposición a intentar un acuerdo amistoso en sede judicial de la liquidación contractual. No obstante, a fecha de redacción de este Informe no existe sentencia firme ni tampoco acuerdo extrajudicial entre ambas partes.

Lo expuesto en relación con las incidencias surgidas en los dos proyectos muestra que estas no se han resuelto, aunque se hayan llevado a cabo algunas actuaciones por parte ADIF y Renfe Viajeros destinadas a su resolución, por lo que esta recomendación se considera que está en proceso de ser cumplida (epígrafe II.4.3).

Madrid, a 25 de octubre de 2018

LA PRESIDENTA

María José de la Fuente y de la Calle

ANEXOS

RELACIÓN DE ANEXOS

ANEXO I ADIF-AV INGRESOS POR CÁNONES FERROVIARIOS EN EL PERIODO 2013-2017

ANEXO II RESULTADO DE EXPLOTACIÓN POR SEGMENTOS DE ACTIVIDAD DE ADIF-AV 2014-2017

ANEXO III COBERTURA DE LA ADMINISTRACIÓN DE RED DE ADIF ALTA VELOCIDAD POR LÍNEAS

ANEXO IV EVOLUCIÓN ANUAL DE LA PRODUCCIÓN (KM-TREN) SOBRE LÍNEAS TITULARIDAD ADIF-AV EN EJES DE ALTA VELOCIDAD

ANEXO V INMOVILIZADO MATERIAL EN EXPLOTACIÓN DE ADIF-AV 2013-2017

ANEXO VI INMOVILIZADO EN CURSO DE ADIF-AV 2013-2017

ANEXO VII INTEGRACIÓN DE FEVE EN RENFE-OPERADORA, BALANCES DE SEGREGACIÓN A 31 DE DICIEMBRE DE 2012 Y APORTACIÓN NO DINERARIA A 11 DE ABRIL DE 2014

ADIF-AV INGRESOS POR CÁNONES FERROVIARIOS EN EL PERIODO 2013-2017

(Expresado en miles de euros)

CONCEPTO	IMPORTES					VARIACIÓN							
						2014-2013		2015-2014		2016-2015		2017-2016	
	2013	2014	2015	2016	2017	Importe	%	Importe	%	Importe	%	Importe	%
CANON POR UTILIZACIÓN DE LÍNEAS DE LA RFIG	**334.088**	**422.411**	**419.879**	**417.521**	**453.328**	**88.323**	**26**	**(2.532)**	**(1)**	**(2.358)**	**(1)**	**35.807**	**9**
Ley 39/2003 (hasta 30/06/2017)	**334.088**	**422.411**	**419.879**	**417.521**	**221.954**	**88.323**	**26**	**(2.532)**	**(1)**	**(2.358)**	**(1)**	**(195.567)**	**(47)**
Canon de acceso (modalidad A)	491	12.060	12.181	12.181	12.181	11.569	2.356	121	1	-	-	-	-
Canon por reserva de capacidad (modalidad B)	102.685	112.632	112.001	111.136	56.420	9.947	10	(631)	(1)	(865)	(1)	(54.716)	(49)
Canon por circulación (modalidad C)	73.648	81.207	80.765	79.725	40.573	7.559	10	(442)	(1)	(1.040)	(1)	(39.152)	(49)
Canon por tráfico (modalidad D)	157.264	216.512	214.932	214.479	112.780	59.248	38	(1.580)	(1)	(453)	(0)	(101.699)	(47)
Ley 38/2015 (desde 01/07/2017)				**-**	**231.374**							**231.374**	
Canon por adjudicación de capacidad				-	41.564							41.564	
Adición canon adjudicación de capacidad					710							710	
Canon por utilización de líneas ferroviarias				-	98.808							98.808	
Adición canon por utilización de líneas ferroviarias					73.652							73.652	
Canon por utilización de inst. de transform. y distribución de EET (C)				-	16.640							16.640	
CANON POR UTILIZACIÓN DE ESTACIONES Y OTRAS INSTALACIONES	**62.072**	**83.804**	**87.146**	**90.056**	**95.466**	**21.732**	**35**	**3.342**	**4**	**2.910**	**3**	**5.410**	**6**
Ley 39/2003 (hasta 30/06/2017)	**62.072**	**83.804**	**87.146**	**90.056**	**46.532**	**21.732**	**35**	**3.342**	**4**	**2.910**	**3**	**(43.524)**	**(48)**
Canon por utilización de estaciones por viajeros (A)	51.563	71.748	75.307	78.028	40.294	20.185	39	3.559	5	2.721	4	(37.734)	(48)
Canon por estacionamiento y utilización de andenes (B)	6.402	8.171	8.312	8.499	4.409	1.769	28	141	2	187	2	(4.090)	(48)
Canon de paso por cambiadores de ancho (C)	4.025	3.805	3.452	3.462	1.790	(220)	(5)	(353)	(9)	10	0	(1.672)	(48)
Canon por utilización de vías de apartado (D)	82	80	46	62	36	(2)	(2)	(34)	(43)	16	35	(26)	(42)
Canon por utilización del dominio público ferroviario (E)	-	-	29	5	3	-		29		(24)	(83)	(2)	(40)
Ley 38/2015 (desde 01/07/2017)				**-**	**48.934**							**48.934**	
Canon por utilización de estaciones por viajeros				**-**	25.985							25.985	
Adición por intensidad de uso de estaciones transporte viajeros					15.917							15.917	
Canon por paso por cambiadores de ancho					2.304							2.304	
Canon por utiliz. vías con andén estacionamiento serv. comerciales				**-**	4.651							4.651	
Canon por utilización vías andén estacionamiento otras operaciones					52							52	
Canon por utilización de vías en otras instalaciones de servicio				**-**	25							25	
TOTAL INGRESOS POR CÁNONES FERROVIARIOS	**396.160**	**506.215**	**507.025**	**507.577**	**548.794**	**110.055**	**28**	**810**	**0**	**552**	**0**	**41.217**	**8**

EET: Energía Eléctrica de Tracción

RESULTADO DE EXPLOTACIÓN POR SEGMENTOS DE ACTIVIDAD DE ADIF-AV 2014 - 2017

(Expresado en miles de euros)

EJERCICIO 2014	Administración Red	Construcción	Gestión de Estaciones y otros activos	Energía	TOTAL
Importe neto de la cifra de negocios	438.748	219	73.089	611	512.668
Trabajos realizados por la empresa para su inmovilizado	-	8.012	1.062	-	9.074
Otros ingresos de explotación	8.248	1.496	142.031	291.262	443.037
Gastos de personal	(378)	(9.382)	(3.674)	(931)	(14.365)
Otros gastos de explotación	(293.779)	(5.674)	(88.469)	(296.720)	(684.642)
Resultado por operaciones internas	(2.277)	(62)	(2.425)	4.764	-
Amortización del inmovilizado	(246.694)	(164)	(46.058)	(583)	(293.500)
Imputación de subvenciones no financiero y otras	91.742	-	4.306	1	96.049
Deterioro y resultado por enajenación de inmovilizado	(5.557)	(595)	410	-	(5.742)
Exceso de provisiones	2	199	-	-	201
RESULTADO DE EXPLOTACIÓN	**(9.945)**	**(5.950)**	**80.272**	**(1.596)**	**62.780**

EJERCICIO 2015	Administración Red	Construcción	Gestión de Estaciones y otros activos	Energía	TOTAL (*)
Importe neto de la cifra de negocios	435.955	589	76.594	560	513.698
Trabajos realizados por la empresa para su inmovilizado	-	10.197	-	-	10.197
Otros ingresos de explotación	7.800	24.595	128.954	298.859	460.208
Gastos de personal	(318)	(11.010)	(2.620)	(944)	(14.893)
Otros gastos de explotación	(296.585)	(29.953)	(84.886)	(303.440)	(714.864)
Resultado por operaciones internas	(3.690)	(1.516)	(174)	5.380	-
Amortización del inmovilizado	(258.144)	(209)	(47.167)	(452)	(305.973)
Imputación de subvenciones no financiero y otras	85.668	-	4.397	-	90.065
Deterioro y resultado por enajenación de inmovilizado	(7.695)	(162)	(1.329)	(7)	(9.194)
Exceso de provisiones	728	128	212	96	1.164
RESULTADO DE EXPLOTACIÓN (*)	**(36.281)**	**(7.342)**	**73.978**	**52**	**30.408**

(*) No se incluye el resultado del acta suscrita con Zaragoza Alta Velocidad 2002,S.A.

EJERCICIO 2016	Administración Red	Construcción	Gestión de Estaciones y otros activos	Energía	TOTAL
Importe neto de la cifra de negocios	434.239	504	79.498	479	514.720
Trabajos realizados por la empresa para su inmovilizado	-	9.610	-	-	9.610
Otros ingresos de explotación	2.843	13.674	126.902	268.024	411.443
Gastos de personal	(916)	(10.591)	(2.696)	(925)	(15.128)
Otros gastos de explotación	(298.187)	(21.498)	(90.673)	(272.949)	(683.307)
Resultado por operaciones internas	(4.187)	(1.515)	(144)	5.847	-
Amortización del inmovilizado	(272.510)	(197)	(48.714)	(431)	(321.852)
Imputación de subvenciones no financiero y otras	93.586	-	4.430	-	98.017
Deterioro y resultado por enajenación de inmovilizado	(453)	-	(878)	-	(1.332)
Exceso de provisiones	1.353	145	422	138	2.059
RESULTADO DE EXPLOTACIÓN	**(44.233)**	**(9.870)**	**68.148**	**183**	**14.229**

EJERCICIO 2017	Administración Red	Construcción	Gestión de Estaciones y otros activos	Energía	TOTAL
Importe neto de la cifra de negocios	468.652	202	82.973	175	552.003
Trabajos realizados por la empresa para su inmovilizado	-	9.228	-	-	9.228
Otros ingresos de explotación	1.434	11.611	128.534	262.716	404.296
Gastos de personal	(648)	(10.527)	(2.635)	(829)	(14.639)
Otros gastos de explotación	(293.069)	(17.545)	(96.148)	(266.385)	(673.147)
Resultado por operaciones internas	(3.598)	(1.511)	(205)	5.314	-
Amortización del inmovilizado	(287.956)	(156)	(49.328)	(405)	(337.845)
Imputación de subvenciones no financiero y otras	95.821	-	4.271	-	100.093
Deterioro y resultado por enajenación de inmovilizado	(10.513)	(140)	(98)	-	(10.751)
Exceso de provisiones	6.325	767	2.127	523	9.742
RESULTADO DE EXPLOTACIÓN	**(23.551)**	**(8.070)**	**69.490**	**1.109**	**38.979**

Fuente: ADIF-AV

COBERTURA DE LA ADMINISTRACIÓN DE RED DE ADIF ALTA VELOCIDAD POR LÍNEAS (*)

(Expresado en miles de euros)

2014	Total Administración Red ADIF AV	MADRID - SEVILLA	MADRID - TOLEDO	CÓRDOBA - MÁLAGA	MADRID - BARCELONA	MADRID - VALLADOLID	MADRID - LEVANTE	EJE ATLANTICO (VIGO-SANTIAGO)	PLASENCIA-BADAJOZ+ LOJA	CORREDOR MEDITERRANEO
Gastos de personal	33	10	-	2	15	1	5	-	-	-
Energía de tracción	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Materiales y servicios	16.066	3.055	58	787	5.010	761	6.326	26	4	39
Gastos Convenios	258.520	49.075	2.271	19.749	84.345	23.080	55.314	5.049	2.123	17.514
Amortizaciones (netas de subv) y deterioro (**)	159.826	22.076	1.856	12.955	63.800	14.203	44.585	175	0	176
GASTOS DE EXPLOTACIÓN	**434.445**	**74.217**	**4.184**	**33.492**	**153.170**	**38.046**	**106.230**	**5.250**	**2.127**	**17.729**
Ajustes operaciones internas	2.277	140	38	247	394	346	646	95	40	330
Reparto gastos estructurales	15.761	4.721	29	754	7.190	536	2.385	55	9	83
TOTAL GASTOS NO FINANCIEROS	**452.483**	**79.078**	**4.251**	**34.493**	**160.754**	**38.928**	**109.261**	**5.400**	**2.176**	**18.142**
GASTOS NO FINANCIEROS SIN AMORTIZACIONES	**292.657**	**57.002**	**2.396**	**21.537**	**96.954**	**24.724**	**64.676**	**5.225**	**2.176**	**17.966**
Gastos financieros										
Ingresos financieros										
RESULTADO FINANCIERO	**(198.279)**	**-**	**(660)**	**(22.982)**	**(53.371)**	**(39.722)**	**(81.544)**	**-**	**-**	**-**
COSTE TOTAL	**650.762**	**79.078**	**4.911**	**57.475**	**214.125**	**78.649**	**190.805**	**5.400**	**2.176**	**18.142**
Canon Infraestructura	422.411	126.529	781	20.201	192.708	14.363	63.907	1.477	229	2.216
Canos estaciones y otras instalaciones	12.056	3.611	22	577	5.500	410	1.824	42	7	63
TOTAL CÁNONES	**434.467**	**130.140**	**803**	**20.778**	**198.208**	**14.773**	**65.731**	**1.519**	**236**	**2.279**
COBERTURA BRUTA	**66,76%**	**164,57%**	**16,35%**	**36,15%**	**92,57%**	**18,78%**	**34,45%**	**28,13%**	**10,84%**	**12,56%**

2015	Total Administración Red ADIF AV	MADRID - SEVILLA	MADRID - TOLEDO	CÓRDOBA - MÁLAGA	MADRID - BARCELONA	MADRID - VALLADOLID	MADRID - LEVANTE	EJE ATLANTICO (VIGO-SANTIAGO)	PLASENCIA-BADAJOZ+ LOJA	CORREDOR MEDITERRANEO
Gastos de personal		-	-	-	-	-	-	-	-	-
Energía de tracción	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Materiales y servicios	19.217	3.601	56	837	5.984	806	7.933	-	-	-
Gastos Convenios	261.785	46.251	2.083	18.232	84.938	25.575	57.238	5.619	2.362	19.487
Amortizaciones (netas de subv) y deterioro (**)	179.527	27.955	3.038	21.746	94.100	30.193	60.473	7.668	960	11.419
GASTOS DE EXPLOTACIÓN	**460.529**	**77.807**	**5.177**	**40.815**	**185.022**	**56.574**	**125.644**	**13.287**	**3.322**	**30.906**
Ajustes operaciones internas	3.691	355	45	315	834	517	969	134	56	466
Reparto gastos estructurales	11.267	3.260	21	524	5.206	412	1.736	41	6	61
TOTAL GASTOS NO FINANCIEROS	**475.487**	**81.422**	**5.243**	**41.654**	**191.062**	**57.503**	**128.349**	**13.462**	**3.384**	**31.433**
GASTOS NO FINANCIEROS SIN AMORTIZACIONES	**295.960**	**53.467**	**2.205**	**19.908**	**96.962**	**27.310**	**67.876**	**5.794**	**2.424**	**20.014**
Gastos financieros										
Ingresos financieros										
RESULTADO FINANCIERO	**(205.456)**	**-**	**(650)**	**(21.938)**	**(49.820)**	**(45.389)**	**(83.783)**	**(2.399)**	**-**	**(1.478)**
COSTE TOTAL	**680.943**	**81.422**	**5.893**	**63.592**	**240.882**	**102.892**	**212.132**	**15.861**	**3.384**	**32.911**
Canon Infraestructura	419.879	121.488	781	19.530	194.069	15.336	64.645	1.518	236	2.276
Canos estaciones y otras instalaciones	11.810	3.417	22	548	5.459	431	1.819	43	7	64
TOTAL CÁNONES	**431.689**	**124.905**	**803**	**20.078**	**199.528**	**15.767**	**66.464**	**1.561**	**243**	**2.340**
COBERTURA BRUTA	**63,40%**	**153,40%**	**13,63%**	**31,57%**	**82,83%**	**15,32%**	**31,33%**	**9,84%**	**7,18%**	**7,11%**

2016	Total Administración Red ADIF AV	MADRID - SEVILLA	MADRID - TOLEDO	CÓRDOBA - MÁLAGA	MADRID - BARCELONA	MADRID - VALLADOLID	MADRID - LEVANTE	OLMEDO-ZAMORA	EJE ATLANTICO (VIGO-SANTIAGO)	PLASENCIA-BADAJOZ+ LOJA	CORREDOR MEDITERRANEO
Gastos de personal	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Energía de tracción	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Materiales y servicios	25.281	1.100	38	410	2.005	7.892	6.697	7.121	5	2	9
Gastos Convenios	248.691	32.376	1.495	13.006	82.707	29.525	53.449	4.429	6.484	2.727	22.495
Amortizaciones (netas de subv) y deterioro (**)	178.632	22.568	1.963	13.499	65.455	23.289	45.370	2.493	4.135	(4)	(136)
GASTOS DE EXPLOTACIÓN	**452.604**	**56.044**	**3.496**	**26.915**	**150.167**	**60.705**	**105.516**	**14.042**	**10.624**	**2.725**	**22.368**
Ajustes operaciones internas	4.184	524	25	219	1.387	497	899	99	109	46	378
Reparto gastos estructurales	19.452	5.462	44	883	8.918	1.016	2.887	42	61	28	111
TOTAL GASTOS NO FINANCIEROS	**476.240**	**62.030**	**3.565**	**28.017**	**160.472**	**62.218**	**109.302**	**14.184**	**10.794**	**2.799**	**22.857**
GASTOS NO FINANCIEROS SIN AMORTIZACIONES	**297.608**	**39.462**	**1.602**	**14.518**	**95.018**	**38.930**	**63.932**	**11.691**	**6.660**	**2.803**	**22.993**
Gastos financieros											
Ingresos financieros											
RESULTADO FINANCIERO	**(214.935)**	**-**	**(715)**	**(25.015)**	**(51.426)**	**(48.725)**	**(83.774)**	**(1.459)**	**(3.699)**	**-**	**(123)**
COSTE TOTAL	**691.175**	**62.030**	**4.280**	**53.032**	**211.898**	**110.943**	**193.076**	**15.643**	**14.494**	**2.799**	**22.980**
Canon Infraestructura	417.521	117.248	936	18.957	191.421	21.815	61.955	912	1.307	596	2.375
Canos estaciones y otras instalaciones	12.023	3.376	27	546	5.512	628	1.784	26	38	17	68
TOTAL CÁNONES	**429.544**	**120.624**	**963**	**19.503**	**196.933**	**22.443**	**63.739**	**938**	**1.345**	**613**	**2.443**
COBERTURA BRUTA	**62,15%**	**194,46%**	**22,50%**	**36,78%**	**92,94%**	**20,23%**	**33,01%**	**6,00%**	**9,28%**	**21,90%**	**10,63%**

2017	Total Administración Red ADIF AV	MADRID - SEVILLA	MADRID - TOLEDO	CÓRDOBA - MÁLAGA	MADRID - BARCELONA	MADRID - VALLADOLID	MADRID - LEVANTE	OLMEDO-ZAMORA	EJE ATLANTICO (VIGO-SANTIAGO)	PLASENCIA-BADAJOZ+ LOJA	CORREDOR MEDITERRANEO
Gastos de personal	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Energía de tracción	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Materiales y servicios	28.437	1.184	40	434	2.180	8.923	7.512	8.092	19	13	40
Gastos Convenios	243.889	33.627	1.535	13.389	79.847	30.715	48.529	4.607	6.471	2.721	22.448
Amortizaciones (netas de subv) y deterioro (**)	201.893	25.886	2.001	14.104	78.741	22.307	51.274	3.519	4.410	(20)	(329)
GASTOS DE EXPLOTACIÓN	**474.219**	**60.697**	**3.576**	**27.927**	**160.768**	**61.945**	**107.315**	**16.218**	**10.900**	**2.713**	**22.159**
Ajustes operaciones internas	3.597	477	23	197	1.174	453	716	91	95	40	331
Reparto gastos estructurales	13.494	3.699	29	588	6.250	628	1.747	33	135	92	294
TOTAL GASTOS NO FINANCIEROS	**491.310**	**64.873**	**3.628**	**28.712**	**168.191**	**63.026**	**109.778**	**16.342**	**11.131**	**2.845**	**22.784**
GASTOS NO FINANCIEROS SIN AMORTIZACIONES	**289.417**	**38.987**	**1.627**	**14.608**	**89.451**	**40.719**	**58.504**	**12.823**	**6.720**	**2.866**	**23.113**
Gastos financieros											
Ingresos financieros											
RESULTADO FINANCIERO	**(193.874)**	**-**	**(649)**	**(23.803)**	**(41.675)**	**(42.477)**	**(76.775)**	**(1.545)**	**(4.621)**	**-**	**(2.329)**
COSTE TOTAL	**685.184**	**64.873**	**4.277**	**52.516**	**209.866**	**105.504**	**186.553**	**17.887**	**15.752**	**2.845**	**25.113**
Canon Infraestructura	453.328	124.291	976	19.744	209.959	21.101	58.641	1.114	4.545	3.088	9.869
Canos estaciones y otras instalaciones	13.207	3.621	28	575	6.117	615	1.709	32	132	90	288
TOTAL CÁNONES	**466.535**	**127.912**	**1.004**	**20.319**	**216.076**	**21.716**	**60.349**	**1.147**	**4.677**	**3.178**	**10.156**
COBERTURA BRUTA	**68,09%**	**197,17%**	**23,48%**	**38,69%**	**102,96%**	**20,58%**	**32,35%**	**6,41%**	**29,69%**	**111,68%**	**40,44%**

(*) LA COBERTURA SE CONSIDERA PARA EL CONJUNTO DE LA RED

LA LEY 38/2015, DEL SECTOR FERROVIARIO, REGULA LA APLICACIÓN DE UNA ADICIÓN AL CANON POR UTILIZACIÓN DE LA RED FERROVIARIA, SIEMPRE QUE EL MERCADO PUEDA ACEPTARLO, MEDIANTE LA QUE SE RECUPEREN, ENTRE OTROS, LOS GASTOS FINANCIEROS Y TODOS AQUELLOS QUE PERMITAN AL ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS LOGRAR LA SOSTENIBILIDAD ECONÓMICA DE LAS INFRAESTRUCTURAS QUE ADMINISTRA. En la anterior Ley de Sector Ferroviario existía el canon de tráfico que permitía recuperar los coste de carácter financiero, de amortización del inmoviliado y, en su caso, los necesarios para garantizar el desarrollo razonable de las infraestructuras ferroviarias.

ADIF-AV HA ESTABLECIDO LA ADICIÓN AL CANON POR UTILIZACIÓN DE LA RED FERROVIARIA EN LAS LÍNEAS DEL EJE MADRID-ANDALUCÍA Y MADRID-BARCELONA, LO QUE HACE QUE SE RECUPEREN MÁS COSTES QUE LOS ASOCIADOS A ESAS LÍNEAS.

(**) ATENDIENDO A LAS RECOMENDACIONES DE LA COMISIÓN DE LOS MERCADOS Y LA COMPETENCIA (CNMC), LAS AMORTIZACIONES SE PRESENTAN NETAS DE SUBVENCIONES.

Fuente: ADIF-AV

EVOLUCIÓN ANUAL DE LAPRODUCCIÓN (KM-TREN) SOBRE LÍNEAS TITULARIDAD ADIF-AV EN EJES DE ALTA VELOCIDAD

Cifras en km-tren de cada año (incluye servicios internos del administrador y servicios no comerciales de las Empresas Ferroviarias).

Fuente de datos: Tramificación común/CIRTRA.

								VARIACION (%)				
Líneas del Eje 11-A.V. Madrid Chamartín - Valladolid			**2013**	**2014**	**2015**	**2016**	**2017**	**2014/2013**	**2015/2014**	**2016/2015**	**2017/2016**	**2017/2013**
072	CAMBIADOR MADRID-CHAMARTÍN-CTT FUENCARRAL AV		321	352	252	217	220					
074	OLMEDO-AV.-AG.KM 133,9-CAMBIADOR MEDINA DEL CAMPO		32.888	43.380	42.360	3.703	0					
076	BIF. CAMBIADOR VALDESTILLAS-CAMBIADOR VALDESTILLAS		1.585	3.204	3.725	2.084	2.107					
078	VALLADOLID CAMPO-GRANDE-CAMBIADOR VALLADOLID C.-GRANDE		6.258	5.425	3.192	-	-					
080	MADRID-CHAMARTÍN-VALLADOLID-BIF. VENTA DE BAÑOS	23/12/2007	3.030.227	3.230.396	3.321.510	4.207.822	4.260.575	7%	3%	27%	1%	41%
084	BIF. VENTA DE BAÑOS - LEON	01/10/2015	-	-	177.085	716.457	717.077				0%	0%
158	BIF. CERRATO - CAMBIADOR VILLAMURIEL		-	-	1.041	3.960	4.098					
180	BIF. ESTADIO MUNICIPAL - CAMBIADOR CLASIFICACION		-	-	134	472	504					
186	BIF. CAMB. VILECHA - CAMBIADOR VILECHA		-	-	183	749	691					
	Subtotal		**3.071.278**	**3.282.755**	**3.549.482**	**4.935.463**	**4.985.272**	**7%**	**8%**	**39%**	**1%**	**62%**
Líneas del Eje 12-A.V. Madrid Atocha - Barcelona - Frontera Francia, excluida la línea 070 bif. Huesca - Huesca (78,9 km)			**2013**	**2014**	**2015**	**2016**	**2017**	**2014/2013**	**2015/2014**	**2016/2015**	**2017/2016**	**2017/2013**
050	MADRID-PUERTA DE ATOCHA-LIMITE ADIF - TP FERRO	20/02/2008 - 08/01/2013	15.965.540	17.349.476	17.283.135	17.276.023	17.227.759	9%	0%	0%	0%	**8%**
052	BIF. CAMBIADOR PLASENCIA-CAMBIADOR PLASENCIA		12.762	13.189	13.111	13.393	13.362					
054	BIF MONCASI-BIF CANAL IMPERIAL		480.395	467.475	470.903	471.480	471.266					
056	BIF LES TORRES-BIF ARTESA DE LLEIDA		245.872	249.555	245.507	245.641	245.685					
058	BIF CAMBIADOR LLEIDA-CAMBIADOR LLEIDA		-	-	-	-	-					
060	BIF. CAMB. ZARAGOZA-DELICIAS-CAMB. ZARAGOZA-DELICIAS		2.155	2.088	2.136	2.262	2.265					
062	BIF CBDOR PUIGVE - PUIG-CAMBDOR A.		-	-	-	-	-					
064	BIF. CAMBIADOR RODA-RODA-CAMB. DE ANCHO		-	-	-	-	-					
066	CAN TUNIS-AV-BIF. C. TUNIS-AV		1.357	-	-	-	-					
068	VALLECAS AV-AG. KM. 12,300-LOS GAVILANES-AG. KM. 13,400		11.453	10.093	10.475	10.272	10.122					
280	BIF. NUDO MOLLET - BIF. MOLLET		2.355	2.498	2.643	2.604	2.565					
292	AG. KM. 641,5 - MONTMELO-AG.KM.127,4		-	-	-	-	-					
296	MONTMELO-AG.KM.129,0 - AGUJA KM. 645,0		-	-	-	-	-					
298	BIF. GIRONA-MERCADERIES - GIRONA-MERCADERIES		29	59	2	-	-					
	Subtotal		**16.721.919**	**18.094.433**	**18.027.911**	**18.021.674**	**17.973.025**	**8%**	**0%**	**0%**	**0%**	**7%**
Líneas del Eje 13-A.V. Madrid Atocha - Levante (de momento Valencia/Alicante)			**2013**	**2014**	**2015**	**2016**	**2017**	**2014/2013**	**2015/2014**	**2016/2015**	**2017/2016**	**2017/2013**
024	BIF. BLANCALES - YELES AGUJA KM.34,397		5.332	6.289	6.567	6.430	5.723					
040	BIF. TORREJÓN DE VELASCO - VALENCIA-JOAQUIM SOROLLA	18/12/2010	5.776.717	5.946.995	5.886.969	5.425.767	5.683.480	3%	-1%	-8%	5%	**-2%**
042	BIF. ALBACETE -ALBACETE-ALACANT-TERMINAL	17/06/2013	1.097.909	1.713.106	1.928.206	1.823.306	1.824.759		13%	-5%	0%	**66%**
308	ALBACETE - CAMBIADOR ALBACETE		1.185	6	-	-	-					
328	VALENCIA-A.V.-AGUJA KM. 396,7 - CAMBIADOR VALENCIA		165	194	112	75	104					
	Subtotal		**6.881.309**	**7.666.589**	**7.821.854**	**7.255.578**	**7.514.066**	**11%**	**2%**	**-7%**	**4%**	**9%**
Líneas del Eje 14-A.V. Madrid Atocha - Toledo / Sevilla Sta. Justa / Málaga María Zambrano			**2013**	**2014**	**2015**	**2016**	**2017**	**2014/2013**	**2015/2014**	**2016/2015**	**2017/2016**	**2017/2013**
010	PTA. DE ATOCHA-SEVILLA-S. JUSTA	14/04/1992	15.565.391	16.267.762	15.329.336	14.917.550	15.198.939	5%	-6%	-3%	2%	**-2%**
012	CAMBIADOR ATOCHA-PTA. DE ATOCHA		3.293	3.846	3.396	2.791	2.798					
014	CORDOBA-CENTRAL-CAMBIADOR CORD.		-	-	-	-	-					
016	MAJARABIQUE-CAMBIADOR MAJ.		8.006	7.174	7.103	7.462	8.336					
018	BIF. CERRO NEGRO/STA. CATALINA-CTT CERRO NEGRO AV		175	129	78	46	46					
020	LA SAGRA-TOLEDO		180.221	201.348	206.555	207.221	206.383					
022	BIF CAMBIADOR ALCOLEA-CAMBIADOR ALCOLEA		299	4	-	-	-					
030	BIF. MALAGA-A.V.-MARIA ZAMBRANO	24/12/2007	2.596.640	2.790.834	2.612.073	2.518.273	2.510.310	7%	-6%	-4%	0%	**-3%**
032	ANTEQUERA-SANTA ANA-CAMBIADOR ANTEQUERA		1.515	1.324	824	594	596					
	Ramal Expo		-	-	-	1	-					
	Subtotal		**18.355.540**	**19.272.421**	**18.159.365**	**17.653.939**	**17.927.408**	**5%**	**-6%**	**-3%**	**2%**	**-2%**
Líneas del Eje 16-A.V. Olmedo - Medina - Zamora - Galicia (1)			**2013**	**2014**	**2015**	**2016**	**2017**	**2014/2013**	**2015/2014**	**2016/2015**	**2017/2016**	**2017/2013**
982	ZAMORA - BIF. MEDINA	17/12/2015	-	-	-	423.614	444.171	0%	0%	0%	5%	**5%**
886	CAMBIADOR ZAMORA - ZAMORA		-	-	-	1.812	1.899					
190	CAMBIADOR DE MEDINA DEL CAMPO AV - MEDINA DEL CAMPO AV		-	-	-	2.823	2.978					
	Subtotal		-	-	-	**428.249**	**449.048**				**5%**	**5%**
	TOTAL		**45.030.046**	**48.316.199**	**47.558.612**	**48.294.903**	**48.848.819**	**7%**	**-2%**	**2%**	**1%**	**8%**

NOTA IMPORTANTE:

(1) El enlace en alta velocidad con Zamora y Salamanca se inauguró el 17/12/2015. Los km-tren realizados entre esa fecha y el 31/12/2015 son: 5.596,7 km, que están sumados en la línea 080.

INMOVILIZADO MATERIAL EN EXPLOTACIÓN DE ADIF-AV 2013-2017

(Expresado en miles de euros)

LÍNEAS EN EXPLOTACIÓN	31/12/2013	31/12/2014	31/12/2015	31/12/2016	31/12/2017
COSTE:					
LAV Madrid-Sevilla	2.951.525	3.022.773	2.954.012	2.950.419	2.956.146
LAV Madrid-Barcelona-frontera francesa	11.406.964	11.517.625	11.497.125	11.497.139	11.608.071
LAV Madrid-Levante	6.810.960	6.964.692	7.267.941	7.373.324	7.506.415
Corredor Mediterráneo	874.705	884.089	827.630	817.107	817.032
LAV Madrid-Valladolid	4.055.645	4.069.251	4.017.933	3.866.104	3.887.509
LAV Córdoba-Málaga	2.417.687	2.442.085	2.458.253	2.462.153	2.487.022
LAV Valladolid-León	-	-	1.134.961	1.225.621	1.277.132
LAV Olmedo-Zamora	-	-	509.321	592.693	623.445
Eje Atlántico de AV (tramo Santiago-Vigo)	-	610.847	1.970.911	1.973.917	2.023.624
Tramo Bobadilla-Granada	-	6.863	6.873	6.873	6.873
Extremadura (tramos enlace ciudades)	-	126.333	127.476	127.494	126.808
Otros	701.575	609.573	483.168	631.096	709.817
COSTE INMOV. MATERIAL EN EXPLOTACIÓN	**29.219.061**	**30.254.131**	**33.255.604**	**33.523.940**	**34.029.894**
AMORTIZACIÓN ACUMULADA:					
LAV Madrid-Sevilla	(1.122.292)	(1.163.186)	(1.133.021)	(1.166.227)	(1.206.945)
LAV Madrid-Barcelona-frontera francesa	(700.871)	(809.710)	(916.951)	(1.026.664)	(1.140.662)
LAV Madrid-Levante	(129.200)	(188.644)	(251.483)	(310.656)	(378.114)
Corredor Mediterráneo	(217.900)	(227.656)	(238.308)	(249.258)	(260.408)
LAV Madrid-Valladolid	(151.345)	(179.210)	(207.836)	(237.321)	(264.821)
LAV Córdoba-Málaga	(142.160)	(165.812)	(190.132)	(214.910)	(239.101)
LAV Valladolid-León	-	-	(7.134)	(17.236)	(27.141)
LAV Olmedo-Zamora	-	-	(143)	(6.327)	(15.556)
Eje Atlántico de AV (tramo Santiago-Vigo)	-	(41.408)	(51.906)	(62.646)	(73.800)
Tramo Bobadilla-Granada	-	(5.353)	(5.404)	(5.451)	(5.497)
Extremadura (tramos enlace ciudades)	-	(57.032)	(59.633)	(62.196)	(64.635)
Otros	(263.621)	(231.009)	(238.205)	(246.635)	(276.055)
TOTAL AMORTIZACIÓN ACUMULADA	**(2.727.389)**	**(3.069.020)**	**(3.300.156)**	**(3.605.527)**	**(3.952.735)**
PROVISIÓN Y DETERIORO:					
LAV Madrid-Sevilla	-	-	(4.875)	(4.875)	(5.094)
LAV Madrid-Barcelona	-	-	-	-	(2.538)
LAV Madrid-Valladolid	-	-	-	-	(4.422)
Otros	(9.537)	(9.537)	(9.537)	(9.537)	(10.191)
TOTAL PROVISIÓN y DETERIORO	**(9.537)**	**(9.537)**	**(14.412)**	**(14.412)**	**(22.245)**
INMOVILIZADO MATERIAL EN EXPLOTACIÓN NETO	**26.482.135**	**27.175.574**	**29.941.036**	**29.904.001**	**30.054.914**

ANEXO VI

INMOVILIZADO EN CURSO DE ADIF-AV 2013-2017

(Expresado en miles de euros)

OBRA EN CURSO	31/12/2013	31/12/2014	31/12/2015	31/12/2016	31/12/2017
Madrid-Zaragoza-Barcelona-Figueras - Frontera francesa	130.605	72.393	178.919	225.709	280.105
Zaragoza-Plamplona, Tramo Castejón-Comarca de Pamplona	64	65.234	74.287	74.886	75.258
Madrid-Castilla la Mancha-Comunidad Valencia-Región de Murcia	1.798.865	1.941.210	1.798.567	1.894.126	1.922.921
Corredor Mediterráneo de AV	-	-	99.369	127.253	145.621
Enlace Corredor Mediterráneo, Área de Tarragona	338.893	379.448	442.162	472.868	517.442
LAV Pulpi-Murcia	69.812	72.336	75.040	75.818	76.460
LAV Murcia-Almería	526.274	556.579	562.617	563.929	567.764
Madrid-Sevilla y ramal a Toledo	317	168	150	150	-
Córdoba-Málaga - Granada	4.958	3.489	7.755	10.164	1.055
LAV Bobadilla-Granada	883.850	984.178	1.133.478	1.194.687	1.263.491
LAV Madrid-Cáceres, tramo Navalmoral de la Mata-Cáceres	372.979	442.473	480.194	518.931	581.285
LAV Madrid-Extremadura-F. portuguesa, tramo	256.638	275.828	297.034	299.422	325.106
Madrid-Segovia-Valladolid / Medina del Campo	18.291	19.786	20.208	17.927	1.149
Valladolid-Burgos-Vitoria	660.062	784.089	561.203	581.270	631.905
LAV País Vasco	1.021.915	1.126.627	1.179.208	1.230.866	1.284.293
Palencia-León-Asturias	624.209	709.331	111.553	113.821	114.234
LAV León-Asturias	2.511.883	2.679.681	2.802.103	2.848.252	2.930.332
LAV Galicia (Olmedo-Lubián)	125.530	210.062	365.432	386.063	526.250
LAV Galicia (Lubián-Orense)	611.700	956.132	1.138.325	1.310.658	1.502.399
Eje Atlántico de Alta Velocidad	1.703.794	1.199.079	46.332	74.172	78.060
Madrid Atocha-Madrid Chamartín	587.600	666.263	707.211	743.371	783.784
Ampliación complejo Estación de Atocha	-	1.154	1.960	2.154	3.868
Otras inversiones en A.V.	106.435	112.412	120.881	137.228	29.303
Inversiones en reposición y mejora de activos	-	-	25.807	48.133	46.136
Otras inversiones	56.577	104.149	-	-	-
TOTAL INMOVILIZADO EN CURSO	**12.411.251**	**13.362.101**	**12.229.795**	**12.951.858**	**13.688.221**

INTEGRACIÓN DE FEVE EN RENFE-OPERADORA, BALANCES DE SEGREGACIÓN A 31 DE DICIEMBRE DE 2012 y APORTACIÓN NO DINERARIA A 11 DE ABRIL DE 2014

(Expresado en miles de euros)

	FEVE	RENFE-Operadora	SEGREGACIÓN RENFE-Operadora a 31/12/2012											APORTACIÓN
			RENFE Viajeros S.A.			RENFE Mercancías S.A.			RENFE Fabricación y Manten. S.A.			TOTAL FEVE		R-Operadora	11/04/2014
INTEGRACIÓN FEVE SEGREGACIÓN RENFE-Operadora	**BALANCE INTEGRACIÓN A 31/12/2012**	**INTEGRACIÓN ANCHO MÉTRICO**	**RENFE-Operadora**	**FEVE**	**TOTAL BALANCE SEGREGADO**	**RENFE-Operadora**	**FEVE**	**TOTAL BALANCE SEGREGADO**	**RENFE-Operadora**	**FEVE**	**TOTAL BALANCE SEGREGADO**	**FEVE SEGREGADOS**	**RESTO a R-Operadora**	**TOTAL BALANCES SEGREGADOS**	**RENFE-Alquiler de Material Ferroviario**
A) ACTIVO NO CORRIENTE								-				-	-		
I. Inmovilizado intangible.	**3.423**	**3.423**	**10.825**	**293**	**11.118**	**6.345**	**42**	**6.387**	**3.879**	**152**	**4.031**	**487**	**2.936**	**21.536**	**-**
2. Concesiones y licencias	-	-	-	-	-	-	-	-	2.245	-	2.245	-	-	2.245	
5. Aplicaciones informáticas	1.294	1.294	3.583	293	3.876	6.147	42	6.189	644	152	796	487	**807**	10.861	
6. Otro inmovilizado intangible	2.129	2.129										-	**2.129**	-	
Inmovilizado Intangible en curso y anticipos		-	7.242	-	7.242	198	-	198	990	-	990	-	-	8.430	
II. Inmovilizado material.	**245.232**	**245.232**	**5.651.266**	**198.400**	**5.849.666**	**348.264**	**25.376**	**373.640**	**434.558**	**17.761**	**452.319**	**241.537**	**3.695**	**6.675.625**	**175.910**
1. Terrenos y construcciones:	16.888	14.942	1.875	-	1.875	147	480	627	183.122	13.388	196.510	13.868	1.074	199.012	
Terrenos		2.376	-	-	-	-	222	222	967	1.685	2.652	1.907	469	2.874	
Construcciones		12.566	1.875	-	1.875	147	258	405	182.155	11.703	193.858	11.961	605	196.138	
2. Instalaciones técnicas y otro inmov. material:	209.210	211.156	5.465.344	179.669	5.645.013	343.423	24.501	367.924	237.049	4.372	241.421	208.542	2.614	6.254.358	175.910
Instalaciones de vía		1.952	-	-	-	-	8	8	81.660	1.944	83.604	1.952	-	83.612	
Elementos de transportes		172.945	5.385.683	150.351	5.536.034	343.004	22.246	365.250	104.150	348	104.498	172.945	-	6.005.782	175.910
- Locomotoras y trenes autopropulsados		164.807	5.226.847	150.200	5.377.047	323.814	14.606	338.420	7.442	-	7.442	164.806	1	5.722.909	174.716
- Material remolcado y vagones		7.758	158.836	151	158.987	19.190	7.608	26.798	1.099	-	1.099	7.759	(1)	186.884	1.194
- Otros elementos de transporte		380	-	-	-	-	32	32	95.609	348	95.957	380	-	95.989	
Otras inmovilizaciones materiales		36.259	79.661	29.318	108.979	419	2.247	2.666	51.239	2.080	53.319	33.645	2.614	164.964	-
- Maquinaria		1.280	1.481	1	1.482	-	388	388	9.698	890	10.588	1.279	1	12.458	
- Equipos proceso de información		306	1.165	54	1.219	139	3	142	337	10	347	67	239	1.708	
- Vehículos		1	1	-	1	-	-	-	1.369	1	1.370	1	-	1.371	
- Resto		34.672	77.014	29.263	106.277	280	1.856	2.136	39.835	1.179	41.014	32.298	2.374	149.427	
3. Inmovilizado en curso y anticipos	19.134	19.134	184.047	18.731	202.778	4.694	395	5.089	14.387	1	14.388	19.127	7	222.255	-
III. Inversiones inmobiliarias.	**192**	**192**	**-**	**-**	**-**	**-**	**-**	**-**	**-**	**-**	**-**	**-**	**192**	-	**-**
1. Terrenos	-	-											-	-	
2. Construcciones	192	192											192	-	
IV. Inversiones en empresas del grupo y asociadas a largo plazo.	**37**	**36**	**2.947**	**-**	**2.947**	**197.266**	**-**	**197.266**	**26.355**	**-**	**26.355**	**-**	**37**	**226.568**	**-**
1. Instrumentos de patrimonio	37	36	2.947	-	2.947	148.265	-	148.265	26.335	-	26.335	-	37	177.547	
2. Créditos a empresas	-	-	-	-	-	49.001	-	49.001				-	-	49.001	
B) ACTIVO CORRIENTE															
I. Activos no corrientes mantenidos para la venta.	**3.193**	**3.194**	**-**	**-**	**-**	**-**	**-**	**-**	**-**	**3.193**	**3.193**	**3.193**	**1**	**3.193**	**-**
TOTAL INTEGRACIÓN-SEGREGACIÓN (MEMORIAS)	**252.077**	**252.077**	**5.665.038**	**198.693**	**5.863.731**	**551.875**	**25.418**	**577.293**	**464.792**	**21.106**	**485.898**	**245.217**	**6.861**	**6.926.922**	**175.910**
TOTAL POR EPÍGRAFES:															
A) ACTIVO NO CORRIENTE															
I. Inmovilizado intangible.	3.423	3.423	10.825	293	11.118	6.345	42	6.387	3.879	152	4.031	487	2.936	21.536	-
II. Inmovilizado material.	245.232	245.232	5.651.266	198.400	5.849.666	348.264	25.376	373.640	434.558	17.761	452.319	241.537	3.695	6.675.625	175.910
III. Inversiones inmobiliarias.	192	192	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	192	-	-
Total inmovilizado no financiero:	**248.847**	**248.847**	**5.662.091**	**198.693**	**5.860.784**	**354.609**	**25.418**	**380.027**	**438.437**	**17.913**	**456.350**	**242.024**	**6.823**	**6.697.161**	**175.910**
IV. Inversiones en empresas del grupo y asociadas a largo plazo.	37	36	2.947	-	2.947	197.266	-	197.266	26.355	-	26.355	-	37	226.568	
B) ACTIVO CORRIENTE															
I. Activos no corrientes mantenidos para la venta.	3.193	3.194	-	-	-	-	-	-	-	3.193	3.193	3.193	1	3.193	-
TOTAL INTEGRACIÓN-SEGREGACIÓN (MEMORIAS)	**252.077**	**252.077**	**5.665.038**	**198.693**	**5.863.731**	**551.875**	**25.418**	**577.293**	**464.792**	**21.106**	**485.898**	**245.217**	**6.861**	**6.926.922**	**175.910**

ALEGACIONES FORMULADAS

RELACIÓN DE ALEGACIONES FORMULADAS

1.- PRESIDENTE DE ACUAMED

2.- EX-PRESIDENTE DE ACUAMED

3.- DIRECCIÓN GENERAL DEL PATRIMONIO DEL ESTADO DEL MINISTERIO DE HACIENDA

4.- MINISTERIO DE FOMENTO

5.- EX-MINISTRO DE FOMENTO

6.- `RESODEMTE DE RENFE OPERADORA

7.- PRESIDENTA DEL ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS Y DE ADIF-ALTA VELOCIDAD

ALEGACIONES FORMULADAS

RELACIÓN DE ALEGACIONES FORMULADAS

1.- PRESIDENTE DE ACUAMED

2.- EX-PRESIDENTE DE ACUAMED

3.- DIRECCIÓN GENERAL DEL PATRIMONIO DEL ESTADO DEL MINISTERIO DE HACIENDA

4.- MINISTERIO DE FOMENTO

5.- EX-MINISTRO DE FOMENTO

6.- `RESODEMTE DE RENFE OPERADORA

7.- PRESIDENTA DEL ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS Y DE ADIF-ALTA VELOCIDAD

ALEGACIONES FORMULADAS POR EL

PRESIDENTE DE ACUAMED

C/ Albasanz, 11
28037 Madrid
Tel 91 423 45 75 – Fax 91 423 45 73
www acuamed es

GOBIERNO DE ESPAÑA · MINISTERIO PARA LA TRANSICIÓN ECOLÓGICA · acuaMed

ACUAMED
C.I.F. A-83174524
16 JUL. 2018
REGISTRO-SALIDA
644/2018

TRIBUNAL DE CUENTAS
Sección de fiscalización
Departamento de Empresas Estatales y
Otros Entes Públicos

C/ Ortega y Gasset, nº 100
28006 Madrid

D. Javier Medina Guijarro
Consejero Sección de Fiscalización

Madrid, 16 de julio de 2018

Estimado Sr.:

En respuesta a su escrito de 26 de junio de 2018, recibido el día 2 de julio en nuestras oficinas, relativo al "Anteproyecto de Informe de Fiscalización del Grado de cumplimiento por AGUAS DE LAS CUENCAS DE ESPAÑA, S.A., EL GRUPO RENFE-OPERADORA, FERROCARRILES DE VÍA ESTRECHA, EL ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS Y ADIF-ALTA VELOCIDAD, de las recomendaciones incluidas en Informes de Fiscalización", por lo que tiene que ver con esta Sociedad Estatal (ACUAMED), le comunicamos que no efectuamos alegaciones a dicho Anteproyecto de Informe.

Quedo a su disposición y le envío un cordial saludo,

Firmado digitalmente por:

Francisco J. Baratech Torres
Presidente

F. B. T. (16/07/2018 17:23)
La autenticidad de este documento puede ser comprobada en la url
https://inbox.viafirma.com/inbox/app/acuamed/v/Q871-Q004-M2JJ-Z9P9
mediante el código electrónico Q871-Q004-M2JJ-Z9P9

ALEGACIONES FORMULADAS POR EL

EX-PRESIDENTE DE ACUAMED

TRIBUNAL DE CUENTAS
Registro General
ENTRADA (JOG)
Nº Reg 5047 /RG 45978
24-7-2018 13:57:11

Nueva York, 13 de julio de 2018

TRIBUNAL DE CUENTAS
DEPARTAMENTO 4.º
FECHA 25.7.2018
ENTRADA N.º 281
SALIDA N.º

D. Javier Medina Guijarro
Consejero del Departamento de Empresas Estatales
Y otros Entes Públicos
TRIBUNAL DE CUENTAS

Estimado Consejero:

En relación con su comunicación, con fecha 26 de junio de 2018, en la que me pone de manifiesto en mi condición de anterior de Presidente de AGUAS DE LAS CUENCAS MEDITERRÁNEAS, S.A. (ACUAMED), la parte del "ANTEPROYECTO DE INFORME DE FISCALIZACIÓN DEL GRADO DE CUMPLIMIENTO POR AGUAS DE LAS CUENCAS DE ESPAÑA, S.A., AGUAS DE LAS CUENCAS MEDITERRANEAS, S.A., EL GRUPO RENFE- OPERADORA, FERROCARRILES DE VÍA ESTRECHA, EL ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS Y ADIF-ALTA VELOCIDAD, DE LAS RECOMENDACIONES INCLUIDAS EN INFORMES DE FISCALIZACIÓN", que se refiere a esa entidad, le comunico a los efectos oportunos, que hago mías las alegaciones que formulen los Ministerios de Agricultura, Pesca y Alimentación y/o para la Transición Ecológica.

Fdo: Pablo Saavedra Inaraja

ALEGACIONES FORMULADAS POR LA

DIRECCIÓN GENERAL DEL PATRIMONIODEL ESTADO DEL MINISTERIO DE HACIENDA

TRIBUNAL DE CUENTAS
DEPARTAMENTO 4.º
FECHA 25.7.2018
ENTRADA N.º 280
SALIDA N.º

MINISTERIO
DE HACIENDA

SUBSECRETARÍA

TRIBUNAL DE CUENTAS
Registro General
ENTRADA (pd)
Nº Reg 704 /RG 45880
24-7-2018 10:53:43

O F I C I O

S/REF:

N/REF: Exp. 342/18

FECHA: 20 de julio de 2018

ASUNTO: **ALEGACIONES AL ANTEPROYECTO DE INFORME DE FISCALIZACIÓN DEL TRIBUNAL DE CUENTAS SOBRE SEGUIMIENTO DE RECOMENDACIONES ACUAES y ACUAMED**

DESTINATARIO: **Sr. D. JAVIER MEDINA GUIJARRO. CONSEJERO DEL TRIBUNAL DE CUENTAS**
DEPARTAMENTO DE EMPRESAS ESTATALES Y OTROS ENTES PÚBLICOS
C/ Padre Damián, 19 – 28036 MADRID

Habiendo tenido constancia del sometimiento del informe a alegaciones de las sociedades ACUAMED y ACUAES, se remiten las alegaciones al anteproyecto de *Informe de Fiscalización del Tribunal de Cuentas del grado de cumplimiento por las Aguas de las Cuencas de España, S.A., Aguas de las Cuencas Mediterráneas, S.A., el Grupo Renfe-Operadora, Ferrocarriles de Vía Estrecha, el Administrador de Infraestructuras ferroviarias y Adif-Alta Velocidad, de las recomendaciones incluidas en informes de fiscalización*, en la parte que atañe a este Ministerio de Hacienda, formuladas por la Dirección General del Patrimonio del Estado.

LA SUBSECRETARIA DE HACIENDA,

Pilar Paneque Sosa

SUBSECRETARÍA DE HACIENDA

Ministerio de Hacienda
REGISTRO INTERNO
GABINETE TÉCNICO SUBSECRETARIA
SALIDA
N. de Registro: 20180181
Fecha: 23/07/2018

CORREO ELECTRÓNICO:
gabinete.tecnico@hacienda.gob.es

C/Alcalá, 5. Planta 2
28071- MADRID
TEL: 91.595.81.38

ALEGACIONES AL ANTEPROYECTO DE INFORME DE FISCALIZACIÓN DEL GRADO DE CUMPLIMIENTO POR AGUAS DE LAS CUENCAS DE ESPAÑA, S.A. y AGUAS DE LAS CUENCAS MEDITERRÁNEAS, S.A. DE LAS RECOMENDACIONES INCLUIDAS EN INFORMES DE FISCALIZACIÓNAPROBADOS POR EL PLENO DEL TRIBUNAL DE CUENTAS EN LOS EJERCICIOS 2014 y 2015 JULIO DE 2017

En relación con el Informe de Fiscalización del Tribunal de Cuentas, y al margen de las alegaciones formuladas por las propias sociedades, cabe realizar las siguientes observaciones:

Modificación del Convenio de Gestión Directa de Aguas de las Cuencas de España (ACUAES)

En la página 9 del Anteproyecto del informe se señala que las modificaciones autorizadas por la Adenda al CGD firmado el 30 de junio 2014 *han supuesto un descenso de la inversión prevista de 1.497,8 millones de euros, pero un incremento del 2% en el porcentaje de financiación de fondos propios de ACUAES.*

Si bien el porcentaje de financiación de fondos propios de ACUAES de la Adenda efectivamente ha aumentado un 2%, entendemos conveniente señalar que la cifra total de aportación de fondos propios prevista no se vio incrementada en términos absolutos.

Discrepancias entre el PESCO y el Anexo de Inversiones Reales de los PGE.

En las conclusiones del informe del Tribunal de Cuentas (página 54) se indica, por lo que a la planificación se refiere, que tanto en Aguas de las Cuencas de España (ACUAES) como en Aguas de las Cuencas Mediterráneas (ACUAMED) se ha comprobado que durante el periodo 2014-2017 han existido discrepancias entre el PESCO y el Anexo de Inversiones Reales, tanto respecto al montante de la inversión como el número de actuaciones recogidas en cada uno de los documentos

En relación con esta discrepancia se debe tener en cuenta que en el anexo de inversiones reales no se recogen las actuaciones que no tienen inversión prevista para los años de la programación plurianual mientras que en el PESCO figuran todas las actuaciones previstas en el Convenio de Gestión Directa.

Adicionalmente a esta diferencia entre las actuaciones incluidas en ambos documentos, también se debe tener en cuenta que la fecha de elaboración del PESCO es cuatro o cinco meses posterior a la del Anexo de Inversiones Reales, por lo que las previsiones de inversión pueden diferir significativamente. De hecho, una de las razones de ser del Presupuesto Operativo (Cuadros A) del PESCO es permitir una valoración más precisa del grado de ejecución de las obras, al elaborarse en el mes de diciembre, dado que es esperable que con posterioridad a la remisión en julio de cada año del Presupuesto de Explotación y Capital a la DG Presupuestos las previsiones de inversión puedan variar.

Actividad inversora

Cabe mencionar que la disminución en los últimos años de la actividad inversora que se menciona en el informe (páginas 11 y 17) se habría visto acompañada, tanto en ACUAES como en ACUAMED, por un incremento en la actividad de explotación correspondiente a las actuaciones ya concluidas.

18 de julio de 2018

ALEGACIONES FORMULADAS POR EL

MINISTERIO DE FOMENTO

MINISTERIO DE FOMENTO

DIRECTOR DEL GABINETE
DEL MINISTRO

Sergio Vázquez Torrón

TRIBUNAL DE CUENTAS
Registro General
ENTRADA (JOG)
Nº Reg 4789 /RG 44388
16-7-2018 09:56:19

Madrid, 13 de julio de 2018

TRIBUNAL DE CUENTAS
DEPARTAMENTO 4.º
FECHA 16.7.2018
ENTRADA N.º 271
SALIDA N.º

D. Javier Medina Guijarro
Consejero
Tribunal de Cuentas

En relación con el "Anteproyecto de informe de fiscalización del grado de cumplimiento por Aguas de las Cuencas de España, S. A., Aguas de las Cuencas Mediterráneas, S.A, el Grupo Renfe-Operadora, Ferrocarriles de Vía Estrecha, el Administrador de Infraestructuras Ferroviarias y Adif-Alta Velocidad, de las recomendaciones incluidas en informes de fiscalización, le acompaño las Alegaciones formuladas por el Administrador de Infraestructuras Ferroviarias, Adif Alta Velocidad y Renfe Operadora.

Atentamente,

Isabel Pardo de Vera
Presidenta

Adjunto se remiten las Alegaciones al anteproyecto de informe de "Fiscalización el grado de cumplimiento por Aguas de las Cuencas de España, S.A., el Grupo RENFE-Operadora, FEVE, ADIF y ADIF-Alta Velocidad, de las Recomendaciones incluidas en informes de Fiscalización".

Madrid, 12 de julio de 2018

La Presidenta de la Entidad Pública Empresarial
Administrador de Infraestructuras Ferroviarias y de
ADIF Alta Velocidad

Fdo.: Isabel Pardo de Vera

D. Javier Medina Guijarro
TRIBUNAL DE CUENTAS

ALEGACIONES AL ANTEPROYECTO DE INFORME DE FISCALIZACIÓN DEL GRADO DE CUMPLIMIENTO POR EL ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS Y ADIF ALTA VELOCIDAD, DE LAS RECOMENDACIONES INCLUIDAS EN INFORMES DE FISCALIZACION

I. ALEGACIONES

A continuación se presentan las alegaciones del Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (en adelante, ADIF) y de ADIF Alta Velocidad (ADIF AV) al Anteproyecto de Informe de Fiscalización del grado de cumplimiento de las recomendaciones incluidas en informes de fiscalización (en adelante, el informe).

Apartado: II.3.2

Firma de las actas de entrega a ADIF de la infraestructura ferroviaria de la red convencional de la RTE

Tal y como se indica en el informe, el 30 de abril de 2015, el Pleno del Tribunal de Cuentas aprobó el "Informe de Fiscalización de la financiación de las infraestructuras ferroviarias en el periodo 2011-2013", en el que se incluyó la siguiente recomendación:

"Recomendación 3ª: "A pesar de que la transmisión de la titularidad de la Red de Titularidad del Estado (RTE) a ADIF entró en vigor el 24 de febrero de 2013, en la actualidad se encuentra pendiente la firma del acta de entrega de la infraestructura ferroviaria de la red convencional de la RTE. Sería conveniente que se agilizasen los trámites de la firma del acta de entrega ya que, con ello, ADIF dispondría de información suficiente para registrar el total de las infraestructuras procedentes de la RTE".

En relación a este asunto, cabe manifestar que la infraestructura ferroviaria que hasta el 23 de febrero de 2013 era de titularidad del Estado estaba constituida por un conjunto diverso de bienes e infraestructuras:

a) Por un lado por las inversiones ejecutadas por ADIF para el Estado en virtud del Contrato Programa 2007 - 2010 y de sus prórrogas.

b) Las infraestructuras ferroviarias construidas por la Administración General del Estado, en cuya valoración se incluyen el coste de las obras, consultorías y asistencias y expropiaciones contratadas y ejecutadas por la Administración General del Estado.

c) Los terrenos por los que discurren las líneas de la red convencional, básicamente de origen histórico y que proceden de las antiguas compañías privadas del ferrocarril, para los cuales el Estado carecía una valoración.

Desde el ejercicio 2013 el informe de auditoría de ADIF incluye dos salvedades por limitación al alcance vinculadas con la valoración de la infraestructura recibida del Estado y registrada en las cuentas anuales de la citada Entidad. A fecha 31 de diciembre de 2017, las citadas salvedades indican:

".....Como se indica en la nota 3.b) de la memoria de las cuentas anuales adjunta, al 31 de diciembre de 2017 la Entidad no tenía registrados contablemente en su inmovilizado una serie de activos, fundamentalmente ***terrenos a través de los cuales discurre la traza de la vía de la mayoría de las líneas integrantes de la red convencional,*** *así como los 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"*

".....Al cierre del ejercicio 2017, tal y como se indica en las notas 3 y 4 de la memoria de las cuentas anuales adjunta, en el epígrafe de balance de Inmovilizado Material, existen infraestructuras ferroviarias e instalaciones pertenecientes a la red convencional que han sido traspasadas íntegramente a la Entidad en virtud de ciertas disposiciones legales, por un acumulado de 13.153 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 2017, de 315 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 de 2017. Nuestra opinión de auditoría sobre las cuentas anuales relativas al ejercicio 2016 incluyó una salvedad por esta cuestión."

Con el objetivo de disponer de una valoración adecuada de las infraestructuras entregadas por el Estado a ADIF en 2013 esta Entidad ha realizado tres acciones diferenciadas y complementarias para cumplir el citado objetivo.

1. Plan de acción para valorar aquellos terrenos por lo que discurre la traza de la vía y cuyas expropiaciones corresponden a los siglos XIX y XX. Se prevé que este trabajo esté culminado a finales del ejercicio 2018. A fecha actual ADIF ha dado de alta por este proceso 42.000 fincas de terrenos.

   Actualmente, ADIF ha contratado a SEGIPSA los trabajos relacionados con la delimitación, valoración y registro de los terrenos ubicados en los ejes ferroviarios 1 al 6 de la Red Convencional tanto para líneas en explotación, como para aquellas que estén cerradas al tráfico ferroviario con una longitud estimada de tramos en explotación de 10.600 km. y de tramos fuera de servicio de 5.700 km con el siguiente detalle:

   -Eje 1: Madrid Chamartín-Irún/Hendaya.
   -Eje 2: Madrid Chamartín-Zaragoza-Lleida-Barcelona-Portbou/Cerbere.
   -Eje 3: Madrid Chamartín-Valencia-San Vicente de Calders.
   Eje 4: Alcázar de San Juan-Córdoba-Sevilla-Cádiz.
   -Eje 5: Madrid Atocha-Cáceres-Valencia de Alcántara.
   -Eje 6: Venta de Baños-León-Orense-Vigo.

   Estos 16.300 km. de red ferroviaria se descomponen en una cifra aproximada de 350.000 cuotos (fincas) a delimitar y valorar.

   Estos trabajos finalizarían en 2018.

2. Solicitud al Ministerio de Fomento de la documentación soporte para la valoración de las obras, consultorías y asistencias así como expropiaciones ejecutadas por el citado organismo.

   A la fecha de redacción de estas alegaciones, se encuentran pendientes de documentar 155 expedientes relativos a obras y asistencias técnicas cuyo valor económico estimado es de 49 millones de euros, según la información facilitada por el Ministerio de Fomento. La solicitud de la documentación soporte de los citados contratos, básicamente la certificación final y el documento de liquidación que acredite el coste final, fue realizada en su día por ADIF a la extinta Dirección General de Ferrocarriles y no nos consta la recepción de la misma a la fecha de emisión de este informe.

3. En relación a las expropiaciones de terrenos realizadas por el Ministerio de Fomento y vinculadas a la infraestructura entregada por la Administración General del Estado en el ejercicio 2013, ADIF registró en su día el valor global de las citadas expropiaciones, según la información de carácter presupuestario facilitada por la extinta Dirección General de Ferrocarriles. En el ejercicio 2016 la Dirección de Patrimonio de ADIF recibió documentación soporte de los procesos expropiatorios realizados por el Ministerio de Fomento en suelos vinculados con la infraestructura ferroviaria. A fecha actual, ha comenzado un proceso de revisión de la citada documentación de forma que se pueda identificar y concretar la relación de fincas expropiadas en su día, su ubicación así como el valor de las mismas.

   El proceso mencionado anteriormente permitirá regularizar el valor contabilizado en ADIF derivado de los terrenos expropiados por el Ministerio, así como desglosar dicho valor en cada una de las fincas correspondientes. Este proceso actualizará tanto el inventario de gestión patrimonial como el inventario económico contable de ADIF. Dada la extensión de la documentación a revisar así como la complejidad en los procesos de actualización, se prevé que esté culminado en diciembre de 2020. Debe tenerse en cuenta que una vez revisada la documentación disponible puede ponerse de manifiesto la ausencia de documentación o la existencia de expedientes incompletos. Este hecho, podría demorar la regularización, el registro y valoración de los terrenos expropiados por el Ministerio de Fomento por lo que la fecha prevista de efecto en el informe de auditoría podría ser posterior a 2020.

A la vista de todo lo anterior, esta Entidad considera que el acta de entrega formal de infraestructuras ferroviarias del Estado a ADIF en virtud del Real Decreto ley 4/2013 está supeditada a la valoración definitiva de las mismas. La Entidad lleva acometido un complejo plan de acción para dar respuesta a esta recomendacón y espera que a finales del ejercicio 2020 la valoración esté finalizada a expensas de incidencias no predecibles en este momento.

En todo caso, consideramos que en el informe del Tribunal de Cuenta debería hacerse constar que la Entidad está trabajando en la ejecución de esta recomendación.

En relación a la mención de ausencia de actas de entrega formal suscritas entre SEITT, S.A. y ADIF ó ADIF AV en relación a las infraestructuras acometidas por aquella desde el ejercicio 2016, ADIF y ADIF AV considera que el proceso de recepción, registro y valoración de las infraestructuras está suficientemente formalizado habida cuenta de que consta de los siguientes elementos:

- Factura comercial emitida por SEITT a ADIF/ ADIF AV, por la entrega de bienes y servicios en la que viene valorada la infraestructura. Esta valoración podrá ser provisional o definitiva en la medida en que se disponga de la liquidación final del expediente.
- Copia de la certificación final o documento de liquidación expedida por el Director del Contrato. A este respecto debe manifestarse que actúan como directores de contratos personal contratado por ADIF o por ADIF AV.
- Copia del acta de recepción de la obra en la que además de asistir el Inspector nombrado por el Ministerio, asiste y suscribe el director del contrato, contratado por ADIF.

La suscripción de documentos adicionales a los ya mencionados, en opinión de esta Entidad no aportaría más valor al proceso de formalización y registro de la entrega. Adicionalmente tal y como ya se ha indicado anteriormente, la valoración final de las obras entregadas no siempre sería conocida en el momento de suscripción del alta de entrega sino que, en función de si existe la liquidación o no, dicho valor podría verse modificado.

En conclusión, esta Entidad considera que mediante el procedimiento descrito se cumple la recomendación emitida por el Tribunal de Cuentas con respecto a las obras ejecutadas por SEITTSA

Apartado: II.3.3

Revisión anual del criterio de amortización de las líneas de alta velocidad

En relación a la revisión del método de amortización empleado por ADIF y ADIF AV para las líneas de alta velocidad que son de su titularidad, ambas Entidades, a la vista de la serie histórica de tráficos en estas líneas y de la evolución de viajeros subidos y bajados y, contrastado con los parámetros de cálculo que soportaron la elección del mismo, considera adecuado mantener tanto el método como el coeficiente del 3% utilizado.

Tal y como se indica en el informe, el 30 de abril de 2015, el Pleno del Tribunal de Cuentas aprobó el "Informe de Fiscalización de la financiación de las infraestructuras ferroviarias en el periodo 2011-2013", en el que se incluyó la siguiente recomendación:

Recomendación 4ª. " En cuanto al criterio de amortización de las líneas de alta velocidad aplicado en el periodo fiscalizado, un método creciente en progresión geométrica del 3% anual, basado en una estimación de un crecimiento del 3% del tráfico sobre las líneas de alta velocidad, y teniendo en cuenta que en el amplio periodo de vida útil de las infraestructuras ferroviarias es probable que se produzca un estancamiento de la demanda de los servicios de alta velocidad, se debería revisar anualmente la procedencia de la aplicación de este criterio de depreciación a fin de que en el momento en que se advirtiese este estancamiento se proceda a su modificación para adaptarlo a la demanda real".

De cara al análisis de la aplicación del método y coeficiente de amortización empleado por ADIF y ADIF AV en las infraestructuras de alta velocidad, esta Entidad considera necesario tener en cuenta las siguientes circunstancias:

La parte de la infraestructura que representa el mayor peso específico corresponde a la plataforma cuyo coeficiente representa entre un 50 y un 60% del coste de la inversión. La vida útil asignada a la plataforma en estas Entidades es de 100 años por lo que consideramos que periodos de dos o tres años de estancamiento o crisis coyuntural no deberían condicionar la determinación del ratio de crecimiento estimado en estas infraestructurales. Adicionalmente debe tenerse en cuenta que su demanda está condicionada por la puesta en explotación de nuevas líneas que provocan un aumento de oferta en los servicios prestados.

Al cierre de cada ejercicio ambas Entidades actualizan las series históricas de producción en términos de kilómetros-tren de cada uno de los ejes que se encuentran puestos en explotación, así como el número de viajeros de cada estación y se calcula la media de crecimiento de cada eje y del total de los ejes. A la vista de esta información, las Entidades evalúan la razonabilidad del criterio de amortización empleado y lo compara con la media de crecimiento antes mencionada.

En este sentido, y de cara a los próximos ejercicios, hay que considerar el impacto positivo sobre el crecimiento de la demanda de la Directiva 2016/2370 que prevé la apertura a la competencia de los mercados nacionales de viajeros en 2020.

A modo de ejemplo, el impacto de la apertura del mercado de la alta velocidad más conocido es el caso de Italia donde NTV empezó a prestar servicios en 2012.

Los resultados desde ese momento pueden resumirse en un crecimiento de los viajeros desde 8,3 miles de millones de viajeros x km en 2011 (anterior a la apertura del mercado) a 15 miles de millones de viajeros x km en 2017 con una tasa de crecimiento anual acumulada del 9,4%, en la que NTV tiene ya una cuota de mercado del 35%, sólo un poco menos de todo el crecimiento acumulado del mercado). En el conjunto del país la cuota de mercado de la alta velocidad ha crecido en más de un 80%.

ADIF y ADIF AV quieren dejar constancia de que el hecho de seguir aplicando durante el periodo 2014-2017 el mismo método de amortización utilizado en el periodo 2011-2013 no significa que no se haya revisado la razonabilidad de su aplicación. En este sentido, como se ha señalado, dicha revisión se está llevando a cabo anualmente y se facilita la documentación soporte de la misma a los equipos de auditoría de cuentas y hasta la fecha no ha supuesto ninguna incidencia ni ajuste en la formulación de las cuentas anuales de ADIF o de ADIF AV.

Apartado: II.4.2

Gestión del inventario y el control de los activos en ADIF procedentes de FEVE

Los informes de auditoría de cuentas de ADIF relativos a los ejercicios 2013 y 2017 incluyen la siguiente salvedad en relación a la valoración de la infraestructura ferroviaria de ancho métrico procedente de FEVE:

Informe de auditoría 2013

"Finalmente, como también se indica en estas mismas notas 3 y 4, la Entidad ha incorporado a su Inmovilizado Material a 1 de enero de 2013 infraestructuras ferroviarias e instalaciones integrantes de la red estatal de ancho métrico segregadas de FEVE por un valor neto contable de ***524 millones de euros****. 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. En la medida que estas deficiencias de control permanecían al 31 de diciembre de 2013, a partir de la información disponible no resulta posible cuantificar el importe por el cual dichos activos se encontrarían sobrevalorados al cierre del ejercicio".

Informe de auditoría 2017

"Finalmente, como también se indica en esas mismas notas 3 y 4, la Entidad 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 2017 el ***valor neto contable de dichos activos asciende a 391 millones de euros****. En la medida que estas deficiencias de control permanecían al 31 de diciembre de 2017, 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 del ejercicio 2017. Nuestra opinión de auditoría sobre las cuentas anuales relativas al ejercicio 2016 incluyó una salvedad por esta cuestión".*

A la vista de lo anterior, cabe destacar que el importe relativo a la infraestructura ferroviaria de ancho métrico aludida en la salvedad del informe de auditoría pasa de 524 millones de euros en 2013 a 391 millones de euros en el informe de 2017. Por tanto, esta Entidad considera que debe ser matizado lo indicado en el anteproyecto y relativo a la falta de acción para depurar el inventario de estas infraestructuras.

Adicionalmente la Entidad puso de manifiesto al equipo fiscalizador la realización de un inventario físico de la red de ancho métrico en el ejercicio 2017 que provocó el registro de bajas de activos en el citado ejercicio así como la dotación de una provisión por deterioro cuando los activos no estaban en explotación.

Por último, se aportó un análisis realizado de forma interna en el que se estimaba la razonabilidad de la valoración del coste bruto de adquisición de los activos procedentes de FEVE en función de los costes actuales de renovación homogeneizados con coeficientes de IPC de ejercicios pasados hasta alcanzar el año de adquisición. En dicho informe, una vez actualizado a fecha 31 de diciembre de 2017, se estima una cifra de sobrevaloración de la superestructura de vía procedente de FEVE que asciende a un importe neto de amortización de 10.147 miles de euros, cifra que esta Entidad considera como no significativa. Este informe está pendiente de análisis y revisión conjunta con la Intervención Delegada.

Apartado: III.3

Recomendaciones primera y segunda contenidas en el Informe de Fiscalización de financiación de las infraestructuras ferroviarias en el período 2011 - 2013

En relación con la sostenibilidad financiera de ADIF Alta Velocidad, cabe señalar que esta Entidad ha adoptado todas las medidas posibles en el marco de la legislación comunitaria y nacional para optimizar los ingresos obtenidos mediante el canon de de acceso mínimo y de acceso a infraestructuras que conectan con instalaciones de servicios.

La Directiva 2012/34/UE del Parlamento Europeo y del Consejo de 21 de noviembre de 2012 por la que se establece un espacio ferroviario europeo único, prevé en su artículo 31 lo siguiente:

"El canon de acceso mínimo y de acceso a infraestructuras que conectan con instalaciones de servicio será equivalente al coste directamente imputable a la explotación del servicio ferroviario"

Asimismo, el artículo 32 establece las condiciones para poder trasladar a los operadores ferroviarios el resto de costes que soportan los administradores. En concreto, el citado artículo establece:

"Con el fin de recuperar totalmente los costes asumidos por el administrador de infraestructuras, los Estados miembros podrán, siempre que el mercado pueda aceptarlo, cobrar recargos basados en principios eficientes, transparentes y no discriminatorios, sin dejar de garantizar una competitividad óptima de los segmentos de mercado ferroviario."

Con el objetivo de definir las modalidades de cálculo de los costes directamente imputables a la explotación del servicio ferroviario, a efectos de fijar los cánones de acceso mínimo y de acceso a infraestructuras que conectan con instalaciones de servicios, la Comisión Europea publicó el Reglamento de Ejecución (UE) 2015/909 relativo a las modalidades de cálculo de los costes directamente imputables a la explotación del servicio ferroviario.

El referido Reglamento establece en su artículo 3 como se calcularán los costes directos del conjunto de la red, que se establecen como la diferencia entre los costes de prestación de los servicios del paquete de acceso mínimo y de acceso a infraestructuras que conectan con instalaciones de servicio y los costes no elegibles contemplados en el artículo 4.

En resumen, el modelo previsto en la legislación europea para el canon de acceso mínimo y de acceso a infraestructuras que conectan con instalaciones de servicio presenta tres aspectos reseñables:

a) Deberán trasladarse a los operadores ferroviarios los costes directamente imputables al servicio ferroviario.

b) El resto de costes del administrador de infraestructuras solo podrá trasladarse al operador en la medida en que el mercado puede admitir dicho recargo.

c) Los administradores de infraestructuras podrán adaptar las tarifas de este canon a las modalidades de cálculo de los costes directamente imputables a la explotación del servicio ferroviario que prevé el Reglamento 2015/909 en un período de cuatro años.

Mediante la Ley 38/2015, del Sector Ferroviario se ha traspuesto al ordenamiento jurídico nacional la Directiva 2012/34, lo que ha supuesto, considerando los plazos

establecidos en dicha norma legal, que los administradores de infraestructuras ferroviarias han aplicado por primera vez la nueva estructura y normativa de cánones con las tarifas incorporadas en los Presupuestos Generales del Estado para el ejercicio 2017, encontrándonos en la actualidad en un proceso de adaptación a la legislación europea, que exige que el modelo de cálculo de los costes directamente imputables al servicio ferroviario, que ha sido remitido al órgano regulador, CNMC, en los plazos previstos en el mencionado Reglamento, sea revisado y aprobado.

La situación actual del modelo de cánones ferroviarios aplicado por los administradores generales de infraestructuras se describe a continuación:

a) Las tarifas establecidas en la red de alta velocidad permiten la recuperación de la práctica totalidad de los costes directamente imputables al servicio ferroviario.

b) En el caso de la red convencional, las tarifas aplicadas, con la excepción de los servicios VCM, que corresponden básicamente con los trenes sujetos a obligaciones de servicio público, son inferiores a los costes directamente imputables al servicio ferroviario. No obstante, en el ejercicio 2018 se ha aplicado un incremento del entorno del 170 % a los servicios de viajeros larga distancia convencional y se ha propuesto, en la memoria económica que acompañaba a la revisión de las cuantías unitarias de los cánones para dicho año, una adecuación gradual de las tarifas a los costes directos en un plazo de cuatro años.

c) Asimismo, se han aplicado recargos (adiciones en la terminología de la Ley del Sector Ferroviario) a los trenes de viajeros que circulan por las líneas de alta velocidad Madrid - Sevilla y Madrid - Barcelona - Frontera Francesa, así como a los servicios VCM en líneas convencionales, que son los supuestos en los que la CNMC ha considerado en sus Resoluciones, tras analizar las propuestas realizadas por los administradores, que el mercado puede asumirlos.

d) En el ámbito del transporte de mercancías por ferrocarril, se están analizando las medidas que permitan incentivar el crecimiento de su cuota modal y simultáneamente recuperar los costes directos correspondientes, mediante una adaptación gradual a largo plazo de las tarifas combinada con subvenciones del Estado que permitan financiar el déficit existente.

En consecuencia, los administradores de infraestructuras ferroviarias están adaptando su política tarifaria en materia de cánones a las previsiones de la normativa comunitaria y nacional, debiéndose señalar en el informe que, al menos en este ámbito, se están poniendo en marcha los mecanismos que permitan optimizar los ingresos obtenidos por los administradores y minimizar el déficit.

Avda. Pío XII, 110
28036 Madrid

Tel: 91 300 60 02
Fax: 91 748 86 81

renfe

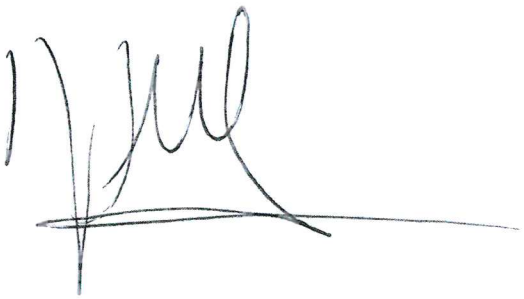
Diego Molero Alonso
Director del Gabinete de Presidencia

D. Javier Medina Guijarro
Consejero
TRIBUNAL DE CUENTAS
Sección de Fiscalización
Departamento de empresas Estatales y
Otros Entes Públicos
C/ Ortega y Gasset, nº 100
28006 Madrid

Madrid, 12 de julio de 2018

Como contestación a su escrito de fecha 26 de junio, adjunto le remito el documento que contiene las Alegaciones de RENFE-Operadora al "Anteproyecto de informe de Fiscalización del grado de cumplimiento por Aguas de las Cuencas de España, S.A., Aguas de las Cuencas Mediterráneas, S.A., El grupo Renfe Operadora, Ferrocarriles de Vía Estrecha, El Administrador de Infraestructuras Ferroviarias y ADIF-Alta Velocidad, de las recomendaciones incluidas en informes de Fiscalización".

Atentamente,



renfe
PRESIDENCIA
12 JUL 2018
ENTRADA Nº
SALIDA Nº 195

Avda. Pío XII, 110
28036 Madrid
Tel: 91 300 60 02

renfe

Isaías Táboas Suárez
Presidente

ALEGACIONES AL "ANTEPROYECTO DE INFORME DE FISCALIZACIÓN DEL GRADO DE CUMPLIMIENTO POR AGUAS DE LAS CUENCAS DE ESPAÑA, S.A, AGUAS DE LAS CUENCAS MEDITERRÁNEAS, S.A., EL GRUPO RENFE OPERADORA, FERROCARRILES DE VÍA ESTRECHA, EL ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS Y ADIF-ALTA VELOCIDAD, DE LAS RECOMENDACIONES INCLUIDAS EN INFORMES DE FISCALIZACIÓN"

Con fecha 2 de julio de 2018, se ha recibido el Anteproyecto de Informe citado, elaborado por el Tribunal de Cuentas, y remitido a esta Entidad con fecha 26 de junio de 2018.

Sobre el contenido del mismo solo se considera necesario realizar dos alegaciones:

Contabilidad analítica

Renfe considera que esta recomendación se encuentra cumplida, ya que las tres sociedades surgidas por la aplicación del Real Decreto-ley 22/2012, de 20 de julio, por el que se adoptan medidas en materia de infraestructuras y servicios ferroviarios (RENFE Viajeros, SME, SA, RENFE Mercancías, SME, SA y RENFE Fabricación y Mantenimiento, SME, SA), disponen de una contabilidad analítica, tal y como ha podido comprobar el equipo del Tribunal de Cuentas que ha realizado el trabajo que ha dado lugar al presente Anteproyecto de informe.

Para entender esta afirmación hay que distinguir claramente dos períodos. Hasta la segregación de RENFE, en virtud del Real Decreto-ley citado, y desde la misma.

Aunque la segregación tuvo efectos contables desde 1 de enero de 2013, la realidad es que las sociedades se constituyeron a finales de dicho ejercicio, debiendo considerarse 2014 como un ejercicio de transición durante el cual, además de las necesarias adaptaciones organizativas y productivas al nuevo escenario, se comenzó a trabajar en la elaboración de una contabilidad analítica y un manual asociado a la misma que fue puesto a disposición de la IGAE para la verificación de la liquidación de las OSP de dicho ejercicio 2014, en 2015.

De hecho, el primer párrafo del punto 1) de las conclusiones y recomendaciones del informe de la IGAE correspondiente a dicho ejercicio, dice textualmente:

Presidente

Avda. Pío XII, 110
28036 Madrid

Tel: 91 300 60 02
Fax: 91 314 06 65

renfe

1) *La entidad ha realizado un esfuerzo durante 2014 en materia de criterios de imputación de ingresos y gastos, introduciendo mejoras basadas en las recomendaciones de la IGAE de ejercicios anteriores. Destacando la elaboración de un manual de contabilidad analítica donde se describe el procedimiento llevado a cabo para la elaboración de las cuentas de gestión, y el procedimiento para obtener el resultado de los servicios a nivel de producto, relación y, en algunos casos, el tren.*

Y el primer párrafo del punto 2) del mismo informe, dice:

2) *La entidad debe seguir introduciendo mejoras en su sistema de contabilidad analítica que permitan obtener el coste lo más exacto posible de una relación de servicios ferroviarios.*

Y en los informes de ejercicios sucesivos, la propia IGAE ha continuado haciendo referencias al "sistema de contabilidad analítica".

Es cierto también, que, como cualquier sistema, no solo de contabilidad analítica sino de cualquier tipo, el mismo es susceptible de mejora.

Por supuesto, y año a año los propios informes de la IGAE lo ponen de manifiesto, pero eso no implica su inexistencia, sino más bien al revés. No se puede mejorar lo que no existe.

En el caso de las sociedades Renfe Mercancías y Renfe Fabricación y Mantenimiento se comparte lo reflejado en el Anteproyecto remitido.

Por todo lo anterior, se vuelve a insistir en que esta recomendación se debe considerar cumplida, sin menoscabo de que su implantación está sujeta a un mecanismo de "mejora continua".

Tratamiento de los activos de FEVE

En los puntos II.4.2 y III.4, relativos a la gestión del inventario y el control de los activos en ADIF y las entidades del Grupo RENFE-Operadora después de la supresión de FEVE, se afirma que:

"Respecto al inventario de FEVE incorporado en RENFE-Operadora cuyo importe total ascendió a 252 millones de euros, se ha verificado el balance de segregación con la carga inicial en la contabilidad de la Entidad, el posterior reparto de este entre sus cuatro Sociedades filiales y los movimientos

Presidente

Avda. Pío XII, 110
28036 Madrid

Tel: 91 300 60 02
Fax: 91 314 06 65

renfe

contables registrados durante el período 2013 a 2017, sin que se hayan detectado deficiencias." (Página 47, punto II.4.2).

"…/… se ha comprobado que los activos se integraron correctamente en el inventario de RENFE-Operadora y posteriormente en las sociedades filiales cuando esta segregó su actividad, así como las altas y las bajas producidas durante el período revisado." (Página 61, punto III.4).

Sin embargo, al evaluarse de manera conjunta el cumplimiento de esta recomendación con ADIF, la misma se sitúa "en proceso de cumplimiento".

En virtud de las propias conclusiones del informe del Tribunal de Cuentas, se solicita que se apostille en la conclusión de aplicación de la recomendación, que la misma está "en proceso de cumplimiento" por parte de ADIF y cumplida por parte de RENFE-Operadora.

Esta misma circunstancia se propone para el cuadro resumen incluido en el punto III.

Madrid, 11 de julio de 2018

renfe
PRESIDENCIA
12 JUL 2018
ENTRADA Nº
SALIDA Nº 195

ALEGACIONES FORMULADAS POR LA

EX-MINISTRA DE FOMENTO

TRIBUNAL DE CUENTAS
Registro General
ENTRADA (JOG)
Nº Reg 4867 /RG 45042
18-7-2018 12:59:07

TRIBUNAL DE CUENTAS
DEPARTAMENTO 4.º
FECHA 18.7.2018
ENTRADA N.º 275
SALIDA N.º

16.07.18

En relación con el Anteproyecto de Informe de Fiscalización del grado de cumplimiento de las recomendaciones incluidas en informes de fiscalización de diversas entidades, entre las que se encuentran el GRUPO RENFE, ADIF y FEVE, que ese Tribunal me ha remitido con fecha 3 de julio de 2018, como Ministra de Fomento durante el período fiscalizado, quiero manifestar mi reconocimiento al trabajo realizado por el Tribunal de Cuentas, su profesionalidad y buen hacer, de la que es buena muestra este Anteproyecto de informe.

Al margen de lo anterior sí estimo preciso tener en cuenta las siguientes consideraciones.

1. RENFE.

En los informes de fiscalización previos, el Tribunal de Cuentas hizo 3 recomendaciones en relación a RENFE. En el anteproyecto de informe de fiscalización que ahora se remite para alegaciones, el Tribunal de Cuentas constata que Renfe ha cumplido 1 de ellas, señalando que las otras 2 se encuentran en proceso de cumplimiento; lo que cabe valorar de forma positiva

Agradezco la mención contenida en el Anteproyecto de Informe relativa a la recomendación más significativa, que es la que tiene que ver con la implantación de un sistema de contabilidad analítica, en el sentido de que

"La entidad ha realizado un esfuerzo durante 2014 en materia de criterios de imputación de ingresos y gastos, introduciendo mejoras basadas en las recomendaciones de la IGAE de ejercicios anteriores. Destacando la elaboración de un manual de contabilidad analítica donde se describe el procedimiento llevado a cabo para la elaboración de las cuentas de gestión, y el procedimiento para obtener el resultado de los servicios a nivel de producto, relación y, en algunos casos, el tren.

Es de destacar el trabajo de mejora efectuado por RENFE en esta materia, que se impulsó desde el propio Ministerio. Así, se destaca en el Anteproyecto de Informe que RENFE VIAJEROS sí dispone de un modelo de contabilidad analítica y un manual de procedimientos aprobado por su Consejo de Administración. Respecto de la EPE, se destaca que tiene implantada una contabilidad de gestión que permite imputar cada una de las operaciones contabilizadas a un centro de costes y así obtener los resultados de cada uno de estos centros. Respecto a Renfe Fabricación y Mantenimiento se cita que tiene implantada una aplicación informática que permite presentar los ingresos, costes y márgenes por líneas de negocio.

Es respecto de Renfe Mercancías y Renfe Alquiler donde el Tribunal aprecia un menor desarrollo en la implantación de los modelos de costes, pese a constatar que se encuentran en proceso de desarrollo. Así, en relación a la primera, se afirma que cuenta también con una contabilidad de gestión y actualmente está inmersa en un proceso de desarrollo de la contabilidad analítica y en la elaboración de su propio manual. En cuanto a Alquiler, se señala que "*(...) es la sociedad que menos desarrollada tiene la contabilidad de gestión debido a las características de la propia actividad que realiza y a que los servicios que presta se derivan de un contrato*".

2. ADIF Y ADIF A.V

En los informes de fiscalización previos, el Tribunal de Cuentas hizo 6 recomendaciones en relación a RENFE. En el anteproyecto de informe de fiscalización que ahora se remite para alegaciones, el Tribunal de Cuentas señala que no se habrían cumplido ninguna de las 6.

A) Las dos primeras recomendaciones tienen que ver con la sostenibilidad financiera de ADIF señalándose la necesidad de introducir el principio de racionalidad, limitando las inversiones que sean altamente deficitarias y priorizando la evaluación socioeconómica de los proyectos que permita el empleo óptimo de los recursos financieros. Se señala así mismo la recomendación de revisar el sistema de fijación de cánones a fin de que sean suficientes para cubrir los costes de administración y mantenimiento de la red

Comparto plenamente las dos recomendaciones, de forma que la necesidad de garantizar la sostenibilidad financiera de ADIF constituyó una de las bases de mi actuación al frente del Ministerio de Fomento. En este sentido, en 2013 se procedió a la escisión de ADIF en 2 entidades, al objeto de adaptar la entidad a la entrada en vigor del SEC 2010 y hacer más eficiente la administración de la red ferroviaria.

Al objeto de garantizar la sostenibilidad financiera de los 2 ADIF, y en particular de ADIF A.V, se tomaron 4 importantes medidas:

- La primera tiene que ver con la reducción de las inversiones pendientes en alta velocidad. Así, cuando accedí al Ministerio de Fomento, el importe de las inversiones pendientes de ejecutar en líneas de alta velocidad al cierre de 2011 ascendía a 29.500 millones de euros, cifra que suponía una amenaza para la sostenibilidad financiera de la entidad. Lo que se tuvo en cuenta para fijar los ajustes de los sucesivos ejercicios.

- La segunda tiene que ver con los cánones ferroviarios. Mediante Orden FOM 2336/2012 de 31 de octubre se procedió a una revisión de la estructura y cuantía de los cánones, lo que supuso en 2013 un incremento de alrededor del 35% lo que supuso más de 120 millones de euros.

Por otro lado, en 2014 procedimos a un nuevo incremento de la cuantía de los cánones con la entrada en vigor de la Ley 22/2013, lo que tuvo un impacto de alrededor de 100 millones de euros lo que supuso un incremento de más del 20%.

Conviene precisar que se adoptaron decisiones importantes en materia de subida de cánones al objeto de asegurar la sostenibilidad financiera de ADIF, ponderando el efecto que dichas medidas tendría en el conjunto del sistema ferroviario, y en particular de RENFE, sujeto pasivo de los cánones, para quien su incremento supuso un notable aumento de sus costes de producción.

- Por otro lado se estableció que las inversiones en la red ferroviaria convencional, de la competencia de la entidad ADIF se financiasen sin recurso a la deuda, mediante la financiación procedente de fondos europeos y de las aportaciones presupuestarias del Ministerio de Fomento.

- Por último, en relación a la financiación procedente de fondos europeos con cargo al periodo de programación 2014-2020, se tomó la decisión de que la práctica totalidad de la financiación asignada a infraestructuras del transporte del ámbito del Ministerio de Fomento, 1.700 millones de euros, se destinasen al ferrocarril[1], en concreto a ADIF. Cabe destacar que frente al 100% de fondos estructurales y de cohesión destinados al ferrocarril en el periodo 2014-2020, en el periodo 2007-2013 se destinaron el 64% y en el periodo 2000-2006 un 59%.

B) Respecto de la Recomendación tercera, relativa a que se agilicen los trámites para la firma del acta de entrega de la red de titularidad del Estado (RTE).

Sobre este punto, me remito a las alegaciones que en su caso formule ADIF

C) Recomendación cuarta, relativa al criterio de amortización de las líneas de alta velocidad en 100 años mediante un sistema creciente en progresión geométrica de razón 3%.

Sobre este punto quiero señalar que el criterio de amortización señalado, durante la etapa en la que ocupé la máxima responsabilidad del Ministerio, estaba respaldado por los correspondientes informes técnicos, sin que dicho criterio fuese cuestionado por la IGAE, auditor de las cuentas de ADIF.

D) Recomendación quinta relativa a la disminución de la financiación recibida por la red convencional y la necesidad de suscribir un convenio de financiación con un ámbito temporal de 3 ó 4 años.

No se comparte la afirmación que se contiene en el anteproyecto de informe en el sentido de que se haya producido una disminución de la financiación recibida por la red convencional por parte de ADIF en el periodo fiscalizado, como resulta del cuadro adjunto

TRANSFERENCIAS a ADIF	2013	2014	2015	2016
Subv inversión red conv	181	120	220	220
Subv Admon Red conv(1)	585	585	585	585
Ap patrimonial (Cap 8)	47	0	141	154
TOTAL	813	705	946	959

[1] Una pequeña partida de alrededor de 17 millones se destinaron a inversiones en carreteras en Ceuta y Melilla

De hecho, como puede observarse que, si bien se produce una disminución en 2014, ésta se recupera en 2015, situándose en los 946 millones de euros en 2015 y 959 millones en 2016; claramente por encima de la del ejercicio 2013.

Conviene enmarcar la financiación recibida por ADIF desde el presupuesto del Ministerio, en la coyuntura económica y presupuestaria que se vivió en dichos años en los que el objetivo de política económica fundamental era el cumplimiento de los objetivos de estabilidad presupuestaria. En este contexto cabe señalar que los créditos del presupuesto del Ministerio de Fomento en el periodo a que se refiere la fiscalización, sin contar los créditos a para atender el pago de obligaciones de ejercicios anteriores, disminuyeron sensiblemente.

Es por ello que en el contexto señalado de restricción presupuestaria, hay que dar más valor al hecho de que la financiación con cargo al presupuesto del Ministerio para financiar la red convencional no sólo no bajó, sino que por el contrario se incrementó.

En cuanto a la necesidad de suscribir un convenio de financiación con un ámbito temporal de 3 ó 4 años, cabe señalar que el escenario presupuestario de consolidación fiscal durante el tiempo que estuve al frente del Ministerio hacía muy poco recomendable comprometer gasto con cargo a ejercicios posteriores por cuantías significativas. En efecto, el hecho de que los créditos del presupuesto, de un ejercicio al siguiente, descontando los dotados para hacer frente a obligaciones de ejercicios anteriores, disminuyeran, hacía especialmente difícil hacer una estimación fiable, a 4 años vista, de los recursos disponibles.

En este sentido, la incertidumbre respecto de los recursos presupuestarios del Ministerio aconsejaban no comprometer con ADIF financiación con cargo a ejercicios futuros, debido al elevado riesgo de que finalmente dichos recursos no estuviesen finalmente disponibles. El haber actuado de otra forma seguramente hubiese sido una irresponsabilidad. En su lugar mi decisión fue la de esperar cada año a que el Ministerio de Hacienda comunicara la envolvente financiera de mi Ministerio de cara a la elaboración del Presupuesto, para dentro de dicha envolvente asignar a la red convencional el máximo presupuesto posible

E) Recomendación Sexta relativa a que para lograr una mayor transparencia deberían adoptarse medidas que permitan evaluar de un modo global la gestión de la explotación de la red ferroviaria.

Se han adoptado medidas tendentes a la transparencia que el Tribunal señala. Así ADIF en su informe de gestión desglosa la cuenta de resultados por segmentos de actividad, distinguiendo los ingresos, gastos y resultados de las siguientes áreas:

- Administración de Red
- Construcción
- Gestión de estaciones y otros activos
- Energía.

Por su parte Renfe dispone de un modelo de contabilidad analítica que en el propio anteproyecto de informe se señala que:

"La entidad ha realizado un esfuerzo durante 2014 en materia de criterios de imputación de ingresos y gastos, introduciendo mejoras basadas en las recomendaciones de la IGAE de ejercicios anteriores. Destacando la elaboración de un manual de contabilidad analítica donde se describe el procedimiento llevado a cabo para la elaboración de las cuentas de gestión, y el procedimiento para obtener el resultado de los servicios a nivel de producto, relación y, en algunos casos, el tren.

Como ejercicio de transparencia, RENFE en su informe de gestión, publica la cuenta de resultados de los servicios comerciales y de los servicios declarados OSP. Dentro de estos últimos, se desagrega la cuenta de resultados de los servicios públicos de la competencia de la AGE, de la Generalitat de Cataluña y de otros convenios con CCAA.

A la vista de lo anterior, considero que la Recomendación se puede considerar cumplida

3. FEVE.

En el anteproyecto de informe de fiscalización se analizan 3 Recomendaciones, una de ellas considera el Tribunal que se encuentra cumplida y las otras 2 en proceso de cumplimiento. Respecto de esta dos últimas cabe destacar, por un lado, que las deficiencias de FEVE en el registro contable de las renovaciones, no se producen en ADIF y que el efecto que éstas pudieran tener en sus estados financieros (ADIF) es inmaterial.

Respecto a la recomendación relativa que "*se lleven a cabo las actuaciones necesarias tendentes a liquidar o resolver los convenios o contratos mediante la negociación con las otras partes, evitando acudir a la vía jurisdiccional*" , cabe señalar que se refiere al litigio surgido con VOSSLOH en relación con contratos para la adquisición de trenes tren-tram que fueron revisados de oficio y declarados nulos de pleno derecho previo dictamen del Consejo de Estado. La actuación que se ha seguido en este punto, sobre la posibilidad o no de negociar con VOSSLOH, ha estado guiada por el respeto escrupuloso a lo dispuesto en el ordenamiento jurídico respecto de los actos nulos de pleno derecho, como informó reiteradamente la Abogacía del Estado.

Madrid, 16 de julio de 2018

Ana María Pastor Julián

EXCMO. SR. D. JAVIER MEDINA GUIJARRO. CONSEJERO. DEPARTAMENTO DE EMPRESAS ESTATALES Y OTROS ENTES PÚBLICOS. SECCIÓN DE FISCALIZACIÓN. TRIBUNAL DE CUENTAS.- MADRID

ALEGACIONES FORMULADAS POR EL

PRESIDENTE DE RENFE-OPERADORA

Avda. Pío XII, 110
28036 Madrid

Tel: 91 300 60 02
Fax: 91 748 86 81

TRIBUNAL DE CUENTAS
DEPARTAMENTO 4.º
FECHA 16.7.2018
ENTRADA N.º 269
SALIDA N.º

renfe

Diego Molero Alonso
Director del Gabinete de Presidencia

TRIBUNAL DE CUENTAS
Registro General
ENTRADA (JOG)
Nº Reg 4773 /RG 44204
13-7-2018 11:17:32

D. Javier Medina Guijarro
Consejero
TRIBUNAL DE CUENTAS
Sección de Fiscalización
Departamento de empresas Estatales y
Otros Entes Públicos
C/ Ortega y Gasset, nº 100
28006 Madrid

Madrid, 12 de julio de 2018

Como contestación a su escrito de fecha 26 de junio, adjunto le remito el documento que contiene las Alegaciones de RENFE-Operadora al "Anteproyecto de informe de Fiscalización del grado de cumplimiento por Aguas de las Cuencas de España, S.A., Aguas de las Cuencas Mediterráneas, S.A., El grupo Renfe Operadora, Ferrocarriles de Vía Estrecha, El Administrador de Infraestructuras Ferroviarias y ADIF-Alta Velocidad, de las recomendaciones incluidas en informes de Fiscalización".

Atentamente,

renfe
PRESIDENCIA
12 JUL 2018
ENTRADA Nº
SALIDA Nº 195

Avda. Pío XII, 110
28036 Madrid
Tel: 91 300 60 02

renfe

Isaías Táboas Suárez
Presidente

ALEGACIONES AL "ANTEPROYECTO DE INFORME DE FISCALIZACIÓN DEL GRADO DE CUMPLIMIENTO POR AGUAS DE LAS CUENCAS DE ESPAÑA, S.A, AGUAS DE LAS CUENCAS MEDITERRÁNEAS, S.A., EL GRUPO RENFE OPERADORA, FERROCARRILES DE VÍA ESTRECHA, EL ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS Y ADIF-ALTA VELOCIDAD, DE LAS RECOMENDACIONES INCLUIDAS EN INFORMES DE FISCALIZACIÓN"

Con fecha 2 de julio de 2018, se ha recibido el Anteproyecto de Informe citado, elaborado por el Tribunal de Cuentas, y remitido a esta Entidad con fecha 26 de junio de 2018.

Sobre el contenido del mismo solo se considera necesario realizar dos alegaciones:

Contabilidad analítica

Renfe considera que esta recomendación se encuentra cumplida, ya que las tres sociedades surgidas por la aplicación del Real Decreto-ley 22/2012, de 20 de julio, por el que se adoptan medidas en materia de infraestructuras y servicios ferroviarios (RENFE Viajeros, SME, SA, RENFE Mercancías, SME, SA y RENFE Fabricación y Mantenimiento, SME, SA), disponen de una contabilidad analítica, tal y como ha podido comprobar el equipo del Tribunal de Cuentas que ha realizado el trabajo que ha dado lugar al presente Anteproyecto de informe.

Para entender esta afirmación hay que distinguir claramente dos períodos. Hasta la segregación de RENFE, en virtud del Real Decreto-ley citado, y desde la misma.

Aunque la segregación tuvo efectos contables desde 1 de enero de 2013, la realidad es que las sociedades se constituyeron a finales de dicho ejercicio, debiendo considerarse 2014 como un ejercicio de transición durante el cual, además de las necesarias adaptaciones organizativas y productivas al nuevo escenario, se comenzó a trabajar en la elaboración de una contabilidad analítica y un manual asociado a la misma que fue puesto a disposición de la IGAE para la verificación de la liquidación de las OSP de dicho ejercicio 2014, en 2015.

De hecho, el primer párrafo del punto 1) de las conclusiones y recomendaciones del informe de la IGAE correspondiente a dicho ejercicio, dice textualmente:

Presidente
Avda. Pío XII, 110
28036 Madrid
Tel: 91 300 60 02
Fax: 91 314 06 65

renfe

1) *La entidad ha realizado un esfuerzo durante 2014 en materia de criterios de imputación de ingresos y gastos, introduciendo mejoras basadas en las recomendaciones de la IGAE de ejercicios anteriores. Destacando la elaboración de un manual de contabilidad analítica donde se describe el procedimiento llevado a cabo para la elaboración de las cuentas de gestión, y el procedimiento para obtener el resultado de los servicios a nivel de producto, relación y, en algunos casos, el tren.*

Y el primer párrafo del punto 2) del mismo informe, dice:

2) *La entidad debe seguir introduciendo mejoras en su sistema de contabilidad analítica que permitan obtener el coste lo más exacto posible de una relación de servicios ferroviarios.*

Y en los informes de ejercicios sucesivos, la propia IGAE ha continuado haciendo referencias al "sistema de contabilidad analítica".

Es cierto también, que, como cualquier sistema, no solo de contabilidad analítica sino de cualquier tipo, el mismo es susceptible de mejora.

Por supuesto, y año a año los propios informes de la IGAE lo ponen de manifiesto, pero eso no implica su inexistencia, sino más bien al revés. No se puede mejorar lo que no existe.

En el caso de las sociedades Renfe Mercancías y Renfe Fabricación y Mantenimiento se comparte lo reflejado en el Anteproyecto remitido.

Por todo lo anterior, se vuelve a insistir en que esta recomendación se debe considerar cumplida, sin menoscabo de que su implantación está sujeta a un mecanismo de "mejora continua".

Tratamiento de los activos de FEVE

En los puntos II.4.2 y III.4, relativos a la gestión del inventario y el control de los activos en ADIF y las entidades del Grupo RENFE-Operadora después de la supresión de FEVE, se afirma que:

"Respecto al inventario de FEVE incorporado en RENFE-Operadora cuyo importe total ascendió a 252 millones de euros, se ha verificado el balance de segregación con la carga inicial en la contabilidad de la Entidad, el posterior reparto de este entre sus cuatro Sociedades filiales y los movimientos

Presidente

Avda. Pío XII, 110
28036 Madrid

Tel: 91 300 60 02
Fax: 91 314 06 65

renfe

contables registrados durante el período 2013 a 2017, sin que se hayan detectado deficiencias." (Página 47, punto II.4.2).

"…/… se ha comprobado que los activos se integraron correctamente en el inventario de RENFE-Operadora y posteriormente en las sociedades filiales cuando esta segregó su actividad, así como las altas y las bajas producidas durante el período revisado." (Página 61, punto III.4).

Sin embargo, al evaluarse de manera conjunta el cumplimiento de esta recomendación con ADIF, la misma se sitúa "en proceso de cumplimiento".

En virtud de las propias conclusiones del informe del Tribunal de Cuentas, se solicita que se apostille en la conclusión de aplicación de la recomendación, que la misma está "en proceso de cumplimiento" por parte de ADIF y cumplida por parte de RENFE-Operadora.

Esta misma circunstancia se propone para el cuadro resumen incluido en el punto III.

Madrid, 11 de julio de 2018

renfe
PRESIDENCIA
12 JUL 2018
ENTRADA Nº
SALIDA Nº 195

ALEGACIONES FORMULADAS POR LA

PRESIDENTA DEL ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS Y DE ADIF-ALTA VELOCIDAD

TRIBUNAL DE CUENTAS
DEPARTAMENTO 4.º
FECHA 16.7.2018
ENTRADA N.º 270
SALIDA N.º

Isabel Pardo de Vera
Presidenta

ADIF
Salida
Nº. 201870000001897
13-07-2018 12:19:18

Adjunto se remiten las Alegaciones al anteproyecto de informe de "Fiscalización el grado de cumplimiento por Aguas de las Cuencas de España, S.A., el Grupo RENFE-Operadora, FEVE, ADIF y ADIF-Alta Velocidad, de las Recomendaciones incluidas en informes de Fiscalización".

Madrid, 12 de julio de 2018

La Presidenta de la Entidad Pública Empresarial
Administrador de Infraestructuras Ferroviarias y de
ADIF Alta Velocidad

Firmado electrónicamente por: ISABEL PARDO DE VERA POSADA
12.07.2018 21:53:54 CEST

Fdo.: Isabel Pardo de Vera

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código seguro de verificación: NCG5Q087HSFNCJWRW830R3106W
Verificable en https://sede.adif.gob.es/csv/valida.jsp

D. Javier Medina Guijarro
TRIBUNAL DE CUENTAS

TRIBUNAL DE CUENTAS
Registro General
ENTRADA (JOG)
Nº Reg 4787 /RG 44315
13-7-2018 14:01:46

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código seguro de verificación: NCG5Q087HSFNCJWRW830R3106W
Verificable en https://sede.adif.gob.es/csv/valida.jsp

ALEGACIONES AL ANTEPROYECTO DE INFORME DE FISCALIZACIÓN DEL GRADO DE CUMPLIMIENTO POR EL ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS Y ADIF ALTA VELOCIDAD, DE LAS RECOMENDACIONES INCLUIDAS EN INFORMES DE FISCALIZACION

I. ALEGACIONES

A continuación se presentan las alegaciones del Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (en adelante, ADIF) y de ADIF Alta Velocidad (ADIF AV) al Anteproyecto de Informe de Fiscalización del grado de cumplimiento de las recomendaciones incluidas en informes de fiscalización (en adelante, el informe).

Apartado: II.3.2

Firma de las actas de entrega a ADIF de la infraestructura ferroviaria de la red convencional de la RTE

Tal y como se indica en el informe, el 30 de abril de 2015, el Pleno del Tribunal de Cuentas aprobó el "Informe de Fiscalización de la financiación de las infraestructuras ferroviarias en el periodo 2011-2013", en el que se incluyó la siguiente recomendación:

"Recomendación 3ª: "A pesar de que la transmisión de la titularidad de la Red de Titularidad del Estado (RTE) a ADIF entró en vigor el 24 de febrero de 2013, en la actualidad se encuentra pendiente la firma del acta de entrega de la infraestructura ferroviaria de la red convencional de la RTE. Sería conveniente que se agilizasen los trámites de la firma del acta de entrega ya que, con ello, ADIF dispondría de información suficiente para registrar el total de las infraestructuras procedentes de la RTE".

En relación a este asunto, cabe manifestar que la infraestructura ferroviaria que hasta el 23 de febrero de 2013 era de titularidad del Estado estaba constituida por un conjunto diverso de bienes e infraestructuras:

a) Por un lado por las inversiones ejecutadas por ADIF para el Estado en virtud del Contrato Programa 2007 - 2010 y de sus prórrogas.

b) Las infraestructuras ferroviarias construidas por la Administración General del Estado, en cuya valoración se incluyen el coste de las obras, consultorías y asistencias y expropiaciones contratadas y ejecutadas por la Administración General del Estado.

c) Los terrenos por los que discurren las líneas de la red convencional, básicamente de origen histórico y que proceden de las antiguas compañías privadas del ferrocarril, para los cuales el Estado carecía una valoración.

Desde el ejercicio 2013 el informe de auditoría de ADIF incluye dos salvedades por limitación al alcance vinculadas con la valoración de la infraestructura recibida del Estado y registrada en las cuentas anuales de la citada Entidad. A fecha 31 de diciembre de 2017, las citadas salvedades indican:

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código seguro de verificación: NCG5Q087HSFNCJWRW830R3106W
Verificable en https://sede.adif.gob.es/csv/valida.jsp

".....Como se indica en la nota 3.b) de la memoria de las cuentas anuales adjunta, al 31 de diciembre de 2017 la Entidad no tenía registrados contablemente en su inmovilizado una serie de activos, fundamentalmente ***terrenos a través de los cuales discurre la traza de la vía de la mayoría de las líneas integrantes de la red convencional,*** *así como los 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"*

".....Al cierre del ejercicio 2017, tal y como se indica en las notas 3 y 4 de la memoria de las cuentas anuales adjunta, en el epígrafe de balance de Inmovilizado Material, existen infraestructuras ferroviarias e instalaciones pertenecientes a la red convencional que han sido traspasadas íntegramente a la Entidad en virtud de ciertas disposiciones legales, por un acumulado de 13.153 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 2017, de 315 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 de 2017. Nuestra opinión de auditoría sobre las cuentas anuales relativas al ejercicio 2016 incluyó una salvedad por esta cuestión."

Con el objetivo de disponer de una valoración adecuada de las infraestructuras entregadas por el Estado a ADIF en 2013 esta Entidad ha realizado tres acciones diferenciadas y complementarias para cumplir el citado objetivo.

1. Plan de acción para valorar aquellos terrenos por lo que discurre la traza de la vía y cuyas expropiaciones corresponden a los siglos XIX y XX. Se prevé que este trabajo esté culminado a finales del ejercicio 2018. A fecha actual ADIF ha dado de alta por este proceso 42.000 fincas de terrenos.

   Actualmente, ADIF ha contratado a SEGIPSA los trabajos relacionados con la delimitación, valoración y registro de los terrenos ubicados en los ejes ferroviarios 1 al 6 de la Red Convencional tanto para líneas en explotación, como para aquellas que estén cerradas al tráfico ferroviario con una longitud estimada de tramos en explotación de 10.600 km. y de tramos fuera de servicio de 5.700 km con el siguiente detalle:

   -Eje 1: Madrid Chamartín-Irún/Hendaya.
   -Eje 2: Madrid Chamartín-Zaragoza-Lleida-Barcelona-Portbou/Cerbere.
   -Eje 3: Madrid Chamartín-Valencia-San Vicente de Calders.
   Eje 4: Alcázar de San Juan-Córdoba-Sevilla-Cádiz.
   -Eje 5: Madrid Atocha-Cáceres-Valencia de Alcántara.
   -Eje 6: Venta de Baños-León-Orense-Vigo.

   Estos 16.300 km. de red ferroviaria se descomponen en una cifra aproximada de 350.000 cuotos (fincas) a delimitar y valorar.

   Estos trabajos finalizarían en 2018.

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código seguro de verificación: NCG5Q087HSFNCJWRW830R3106W
Verificable en https://sede.adif.gob.es/csv/valida.jsp

2. Solicitud al Ministerio de Fomento de la documentación soporte para la valoración de las obras, consultorías y asistencias así como expropiaciones ejecutadas por el citado organismo.

   A la fecha de redacción de estas alegaciones, se encuentran pendientes de documentar 155 expedientes relativos a obras y asistencias técnicas cuyo valor económico estimado es de 49 millones de euros, según la información facilitada por el Ministerio de Fomento. La solicitud de la documentación soporte de los citados contratos, básicamente la certificación final y el documento de liquidación que acredite el coste final, fue realizada en su día por ADIF a la extinta Dirección General de Ferrocarriles y no nos consta la recepción de la misma a la fecha de emisión de este informe.

3. En relación a las expropiaciones de terrenos realizadas por el Ministerio de Fomento y vinculadas a la infraestructura entregada por la Administración General del Estado en el ejercicio 2013, ADIF registró en su día el valor global de las citadas expropiaciones, según la información de carácter presupuestario facilitada por la extinta Dirección General de Ferrocarriles. En el ejercicio 2016 la Dirección de Patrimonio de ADIF recibió documentación soporte de los procesos expropiatorios realizados por el Ministerio de Fomento en suelos vinculados con la infraestructura ferroviaria. A fecha actual, ha comenzado un proceso de revisión de la citada documentación de forma que se pueda identificar y concretar la relación de fincas expropiadas en su día, su ubicación así como el valor de las mismas.

   El proceso mencionado anteriormente permitirá regularizar el valor contabilizado en ADIF derivado de los terrenos expropiados por el Ministerio, así como desglosar dicho valor en cada una de las fincas correspondientes. Este proceso actualizará tanto el inventario de gestión patrimonial como el inventario económico contable de ADIF. Dada la extensión de la documentación a revisar así como la complejidad en los procesos de actualización, se prevé que esté culminado en diciembre de 2020. Debe tenerse en cuenta que una vez revisada la documentación disponible puede ponerse de manifiesto la ausencia de documentación o la existencia de expedientes incompletos. Este hecho, podría demorar la regularización, el registro y valoración de los terrenos expropiados por el Ministerio de Fomento por lo que la fecha prevista de efecto en el informe de auditoría podría ser posterior a 2020.

A la vista de todo lo anterior, esta Entidad considera que el acta de entrega formal de infraestructuras ferroviarias del Estado a ADIF en virtud del Real Decreto ley 4/2013 está supeditada a la valoración definitiva de las mismas. La Entidad lleva acometido un complejo plan de acción para dar respuesta a esta recomendacón y espera que a finales del ejercicio 2020 la valoración esté finalizada a expensas de incidencias no predecibles en este momento.

En todo caso, consideramos que en el informe del Tribunal de Cuenta debería hacerse constar que la Entidad está trabajando en la ejecución de esta recomendación.

En relación a la mención de ausencia de actas de entrega formal suscritas entre SEITT, S.A. y ADIF ó ADIF AV en relación a las infraestructuras acometidas por aquella desde el ejercicio 2016, ADIF y ADIF AV considera que el proceso de recepción, registro y valoración de las infraestructuras está suficientemente formalizado habida cuenta de que consta de los siguientes elementos:

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código seguro de verificación: NCG5Q087HSFNCJWRW830R3106W
Verificable en https://sede.adif.gob.es/csv/valida.jsp

- Factura comercial emitida por SEITT a ADIF/ ADIF AV, por la entrega de bienes y servicios en la que viene valorada la infraestructura. Esta valoración podrá ser provisional o definitiva en la medida en que se disponga de la liquidación final del expediente.
- Copia de la certificación final o documento de liquidación expedida por el Director del Contrato. A este respecto debe manifestarse que actúan como directores de contratos personal contratado por ADIF o por ADIF AV.
- Copia del acta de recepción de la obra en la que además de asistir el Inspector nombrado por el Ministerio, asiste y suscribe el director del contrato, contratado por ADIF.

La suscripción de documentos adicionales a los ya mencionados, en opinión de esta Entidad no aportaría más valor al proceso de formalización y registro de la entrega. Adicionalmente tal y como ya se ha indicado anteriormente, la valoración final de las obras entregadas no siempre sería conocida en el momento de suscripción del alta de entrega sino que, en función de si existe la liquidación o no, dicho valor podría verse modificado.

En conclusión, esta Entidad considera que mediante el procedimiento descrito se cumple la recomendación emitida por el Tribunal de Cuentas con respecto a las obras ejecutadas por SEITTSA

Apartado: II.3.3

Revisión anual del criterio de amortización de las líneas de alta velocidad

En relación a la revisión del método de amortización empleado por ADIF y ADIF AV para las líneas de alta velocidad que son de su titularidad, ambas Entidades, a la vista de la serie histórica de tráficos en estas líneas y de la evolución de viajeros subidos y bajados y, contrastado con los parámetros de cálculo que soportaron la elección del mismo, considera adecuado mantener tanto el método como el coeficiente del 3% utilizado.

Tal y como se indica en el informe, el 30 de abril de 2015, el Pleno del Tribunal de Cuentas aprobó el "Informe de Fiscalización de la financiación de las infraestructuras ferroviarias en el periodo 2011-2013", en el que se incluyó la siguiente recomendación:

Recomendación 4ª. " En cuanto al criterio de amortización de las líneas de alta velocidad aplicado en el periodo fiscalizado, un método creciente en progresión geométrica del 3% anual, basado en una estimación de un crecimiento del 3% del tráfico sobre las líneas de alta velocidad, y teniendo en cuenta que en el amplio periodo de vida útil de las infraestructuras ferroviarias es probable que se produzca un estancamiento de la demanda de los servicios de alta velocidad, se debería revisar anualmente la procedencia de la aplicación de este criterio de depreciación a fin de que en el momento en que se advirtiese este estancamiento se proceda a su modificación para adaptarlo a la demanda real".

De cara al análisis de la aplicación del método y coeficiente de amortización empleado por ADIF y ADIF AV en las infraestructuras de alta velocidad, esta Entidad considera necesario tener en cuenta las siguientes circunstancias:

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código seguro de verificación: NCG5Q087HSFNCJWRW830R3106W
Verificable en https://sede.adif.gob.es/csv/valida.jsp

La parte de la infraestructura que representa el mayor peso específico corresponde a la plataforma cuyo coeficiente representa entre un 50 y un 60% del coste de la inversión. La vida útil asignada a la plataforma en estas Entidades es de 100 años por lo que consideramos que periodos de dos o tres años de estancamiento o crisis coyuntural no deberían condicionar la determinación del ratio de crecimiento estimado en estas infraestructurales. Adicionalmente debe tenerse en cuenta que su demanda está condicionada por la puesta en explotación de nuevas líneas que provocan un aumento de oferta en los servicios prestados.

Al cierre de cada ejercicio ambas Entidades actualizan las series históricas de producción en términos de kilómetros-tren de cada uno de los ejes que se encuentran puestos en explotación, así como el número de viajeros de cada estación y se calcula la media de crecimiento de cada eje y del total de los ejes. A la vista de esta información, las Entidades evalúan la razonabilidad del criterio de amortización empleado y lo compara con la media de crecimiento antes mencionada.

En este sentido, y de cara a los próximos ejercicios, hay que considerar el impacto positivo sobre el crecimiento de la demanda de la Directiva 2016/2370 que prevé la apertura a la competencia de los mercados nacionales de viajeros en 2020.

A modo de ejemplo, el impacto de la apertura del mercado de la alta velocidad más conocido es el caso de Italia donde NTV empezó a prestar servicios en 2012.

Los resultados desde ese momento pueden resumirse en un crecimiento de los viajeros desde 8,3 miles de millones de viajeros x km en 2011 (anterior a la apertura del mercado) a 15 miles de millones de viajeros x km en 2017 con una tasa de crecimiento anual acumulada del 9,4%, en la que NTV tiene ya una cuota de mercado del 35%, sólo un poco menos de todo el crecimiento acumulado del mercado). En el conjunto del país la cuota de mercado de la alta velocidad ha crecido en más de un 80%.

ADIF y ADIF AV quieren dejar constancia de que el hecho de seguir aplicando durante el periodo 2014-2017 el mismo método de amortización utilizado en el periodo 2011-2013 no significa que no se haya revisado la razonabilidad de su aplicación. En este sentido, como se ha señalado, dicha revisión se está llevando a cabo anualmente y se facilita la documentación soporte de la misma a los equipos de auditoría de cuentas y hasta la fecha no ha supuesto ninguna incidencia ni ajuste en la formulación de las cuentas anuales de ADIF o de ADIF AV.

Apartado: II.4.2

Gestión del inventario y el control de los activos en ADIF procedentes de FEVE

Los informes de auditoría de cuentas de ADIF relativos a los ejercicios 2013 y 2017 incluyen la siguiente salvedad en relación a la valoración de la infraestructura ferroviaria de ancho métrico procedente de FEVE:

Informe de auditoría 2013

"Finalmente, como también se indica en estas mismas notas 3 y 4, la Entidad ha incorporado a su Inmovilizado Material a 1 de enero de 2013 infraestructuras ferroviarias e instalaciones integrantes de la red estatal de ancho métrico segregadas de FEVE por un valor neto contable de ***524 millones de euros****. 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. En la medida que estas deficiencias de control permanecían al 31 de diciembre de 2013, a partir de la información disponible no resulta posible cuantificar el importe por el cual dichos activos se encontrarían sobrevalorados al cierre del ejercicio".

Informe de auditoría 2017

'Finalmente, como también se indica en esas mismas notas 3 y 4, la Entidad 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 2017 el ***valor neto contable de dichos activos asciende a 391 millones de euros****. En la medida que estas deficiencias de control permanecían al 31 de diciembre de 2017, 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 del ejercicio 2017. Nuestra opinión de auditoría sobre las cuentas anuales relativas al ejercicio 2016 incluyó una salvedad por esta cuestión".*

A la vista de lo anterior, cabe destacar que el importe relativo a la infraestructura ferroviaria de ancho métrico aludida en la salvedad del informe de auditoría pasa de 524 millones de euros en 2013 a 391 millones de euros en el informe de 2017. Por tanto, esta Entidad considera que debe ser matizado lo indicado en el anteproyecto y relativo a la falta de acción para depurar el inventario de estas infraestructuras.

Adicionalmente la Entidad puso de manifiesto al equipo fiscalizador la realización de un inventario físico de la red de ancho métrico en el ejercicio 2017 que provocó el registro de bajas de activos en el citado ejercicio así como la dotación de una provisión por deterioro cuando los activos no estaban en explotación.

Por último, se aportó un análisis realizado de forma interna en el que se estimaba la razonabilidad de la valoración del coste bruto de adquisición de los activos procedentes de FEVE en función de los costes actuales de renovación homogeneizados con coeficientes de IPC de ejercicios pasados hasta alcanzar el año de adquisición. En dicho informe, una vez actualizado a fecha 31 de diciembre de 2017, se estima una cifra de sobrevaloración de la superestructura de vía procedente de FEVE que asciende a un importe neto de amortización de 10.147 miles de euros, cifra que esta Entidad considera como no significativa. Este informe está pendiente de análisis y revisión conjunta con la Intervención Delegada.

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código seguro de verificación: NCG5Q087HSFNCJWRW830R3106W
Verificable en https://sede.adif.gob.es/csv/valida.jsp

Apartado: III.3

Recomendaciones primera y segunda contenidas en el Informe de Fiscalización de financiación de las infraestructuras ferroviarias en el período 2011 - 2013

En relación con la sostenibilidad financiera de ADIF Alta Velocidad, cabe señalar que esta Entidad ha adoptado todas las medidas posibles en el marco de la legislación comunitaria y nacional para optimizar los ingresos obtenidos mediante el canon de de acceso mínimo y de acceso a infraestructuras que conectan con instalaciones de servicios.

La Directiva 2012/34/UE del Parlamento Europeo y del Consejo de 21 de noviembre de 2012 por la que se establece un espacio ferroviario europeo único, prevé en su artículo 31 lo siguiente:

"El canon de acceso mínimo y de acceso a infraestructuras que conectan con instalaciones de servicio será equivalente al coste directamente imputable a la explotación del servicio ferroviario"

Asimismo, el artículo 32 establece las condiciones para poder trasladar a los operadores ferroviarios el resto de costes que soportan los administradores. En concreto, el citado artículo establece:

"Con el fin de recuperar totalmente los costes asumidos por el administrador de infraestructuras, los Estados miembros podrán, siempre que el mercado pueda aceptarlo, cobrar recargos basados en principios eficientes, transparentes y no discriminatorios, sin dejar de garantizar una competitividad óptima de los segmentos de mercado ferroviario."

Con el objetivo de definir las modalidades de cálculo de los costes directamente imputables a la explotación del servicio ferroviario, a efectos de fijar los cánones de acceso mínimo y de acceso a infraestructuras que conectan con instalaciones de servicios, la Comisión Europea publicó el Reglamento de Ejecución (UE) 2015/909 relativo a las modalidades de cálculo de los costes directamente imputables a la explotación del servicio ferroviario.

El referido Reglamento establece en su artículo 3 como se calcularán los costes directos del conjunto de la red, que se establecen como la diferencia entre los costes de prestación de los servicios del paquete de acceso mínimo y de acceso a infraestructuras que conectan con instalaciones de servicio y los costes no elegibles contemplados en el artículo 4.

En resumen, el modelo previsto en la legislación europea para el canon de acceso mínimo y de acceso a infraestructuras que conectan con instalaciones de servicio presenta tres aspectos reseñables:

a) Deberán trasladarse a los operadores ferroviarios los costes directamente imputables al servicio ferroviario.

b) El resto de costes del administrador de infraestructuras solo podrá trasladarse al operador en la medida en que el mercado puede admitir dicho recargo.

c) Los administradores de infraestructuras podrán adaptar las tarifas de este canon a las modalidades de cálculo de los costes directamente imputables a la explotación del servicio ferroviario que prevé el Reglamento 2015/909 en un período de cuatro años.

Mediante la Ley 38/2015, del Sector Ferroviario se ha traspuesto al ordenamiento jurídico nacional la Directiva 2012/34, lo que ha supuesto, considerando los plazos

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código seguro de verificación: NCG5Q087HSFNCJWRW830R3106W
Verificable en https://sede.adif.gob.es/csv/valida.jsp

establecidos en dicha norma legal, que los administradores de infraestructuras ferroviarias han aplicado por primera vez la nueva estructura y normativa de cánones con las tarifas incorporadas en los Presupuestos Generales del Estado para el ejercicio 2017, encontrándonos en la actualidad en un proceso de adaptación a la legislación europea, que exige que el modelo de cálculo de los costes directamente imputables al servicio ferroviario, que ha sido remitido al órgano regulador, CNMC, en los plazos previstos en el mencionado Reglamento, sea revisado y aprobado.

La situación actual del modelo de cánones ferroviarios aplicado por los administradores generales de infraestructuras se describe a continuación:

a) Las tarifas establecidas en la red de alta velocidad permiten la recuperación de la práctica totalidad de los costes directamente imputables al servicio ferroviario.

b) En el caso de la red convencional, las tarifas aplicadas, con la excepción de los servicios VCM, que corresponden básicamente con los trenes sujetos a obligaciones de servicio público, son inferiores a los costes directamente imputables al servicio ferroviario. No obstante, en el ejercicio 2018 se ha aplicado un incremento del entorno del 170 % a los servicios de viajeros larga distancia convencional y se ha propuesto, en la memoria económica que acompañaba a la revisión de las cuantías unitarias de los cánones para dicho año, una adecuación gradual de las tarifas a los costes directos en un plazo de cuatro años.

c) Asimismo, se han aplicado recargos (adiciones en la terminología de la Ley del Sector Ferroviario) a los trenes de viajeros que circulan por las líneas de alta velocidad Madrid - Sevilla y Madrid - Barcelona - Frontera Francesa, así como a los servicios VCM en líneas convencionales, que son los supuestos en los que la CNMC ha considerado en sus Resoluciones, tras analizar las propuestas realizadas por los administradores, que el mercado puede asumirlos.

d) En el ámbito del transporte de mercancías por ferrocarril, se están analizando las medidas que permitan incentivar el crecimiento de su cuota modal y simultáneamente recuperar los costes directos correspondientes, mediante una adaptación gradual a largo plazo de las tarifas combinada con subvenciones del Estado que permitan financiar el déficit existente.

En consecuencia, los administradores de infraestructuras ferroviarias están adaptando su política tarifaria en materia de cánones a las previsiones de la normativa comunitaria y nacional, debiéndose señalar en el informe que, al menos en este ámbito, se están poniendo en marcha los mecanismos que permitan optimizar los ingresos obtenidos por los administradores y minimizar el déficit.

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código seguro de verificación: NCG5Q087HSFNCJWRW830R3106W
Verificable en https://sede.adif.gob.es/csv/valida.jsp