



TRIBUNAL DE CUENTAS

Nº 1.311

**INFORME DE FISCALIZACIÓN DE LA ACTIVIDAD DE
LAS SOCIEDADES PÚBLICAS DE INTEGRACIÓN DEL
FERROCARRIL PARTICIPADAS POR ADIF-ALTA
VELOCIDAD, A 31 DE DICIEMBRE DE 2016**

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 31 de enero de 2019, el **“Informe de Fiscalización de la actividad de las sociedades públicas de integración del ferrocarril participadas por ADIF-Alta Velocidad, a 31 de diciembre de 2016”**, 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.

ÍNDICE

I. INTRODUCCIÓN.....	9
I.1. INICIATIVA DE LA FISCALIZACIÓN	9
I.2. OBJETIVOS, ÁMBITO Y PROCEDIMIENTOS DE LA FISCALIZACIÓN	9
I.3. ANTECEDENTES Y MARCO JURÍDICO	11
I.4. RENDICIÓN DE CUENTAS	12
I.5. TRÁMITE DE ALEGACIONES	13
II. RESULTADOS DE LA FISCALIZACIÓN	13
II.1. ANÁLISIS DEL CONJUNTO DE LAS SIF	14
II.1.1. Análisis de los convenios reguladores de la integración del ferrocarril en diversas ciudades	14
II.1.2. Actividad de las SIF.....	18
II.1.3. Financiación de las SIF	21
II.1.4. Cumplimiento de la Ley Orgánica 3/2007, de 22 de mayo, para la igualdad efectiva de hombres y mujeres	28
II.1.5. Repercusión de las actividades de las SIF en el principio de estabilidad presupuestaria.....	29
II.1.6. Cumplimiento de la Ley de transparencia	30
II.2. ANÁLISIS INDIVIDUALIZADO DE LAS SIF	31
II.2.1. Alta Velocidad Alicante Nodo de Transporte, S.A. (AVANT)	31
II.2.2. Almería Alta Velocidad, S.A. (AAV)	36
II.2.3. Barcelona Sagrera, Alta Velocitat, S.A. (BSAV).....	38
II.2.4. Cartagena Alta Velocidad, S.A. (CAV).....	44
II.2.5. Gijón al Norte, S.A. (GN)	47
II.2.6. León Alta Velocidad 2003, S.A. en liquidación (LAV).....	52
II.2.7. Logroño Integración del Ferrocarril 2002, S.A. (LIF).....	54
II.2.8. Murcia Alta Velocidad, S.A. (MAV)	59
II.2.9. Palencia Alta Velocidad, S.A. (PAV)	62
II.2.10. Valencia Parque Central Alta Velocidad, S.A. (VPCAV)	64
II.2.11. Valladolid Alta Velocidad 2002, S.A. (VAV).....	70
II.2.12. Alta Velocidad Vitoria-Gasteizko Abiadura Handia, S.A. (VGAV).....	77
II.2.13. Zaragoza Alta Velocidad 2002, S.A. (ZAV)	78
III.- CONCLUSIONES.....	84
III.1. CONCLUSIONES RELATIVAS A LA RENDICIÓN DE CUENTAS	84
III.2. CONCLUSIONES RELATIVAS AL DESARROLLO DE LOS CONVENIOS DE INTEGRACIÓN FERROVIARIA.....	85
III.3. CONCLUSIONES RELATIVAS AL CUMPLIMIENTO DEL OBJETO SOCIAL DE LAS SOCIEDADES DE INTEGRACIÓN DEL FERROCARRIL.....	86
III.4. CONCLUSIONES RELATIVAS A LA FINANCIACIÓN DE LAS SOCIEDADES DE INTEGRACIÓN DEL FERROCARRIL	92
III.5. CONCLUSIONES RELATIVAS AL REGISTRO CONTABLE POR PARTE DE LAS SIF DE LAS OBLIGACIONES PACTADAS EN LOS CONVENIOS	94
III.6. CONCLUSIONES RELATIVAS AL CUMPLIMIENTO DE LA LEY ORGÁNICA 3/2007, DE 22 DE MARZO, PARA LA IGUALDAD EFECTIVA DE MUJERES Y HOMBRES	94

III.7. CONCLUSIONES RELATIVAS A LAS REPERCUSIONES DE LAS ACTUACIONES DE LAS SIF EN LA ESTABILIDAD PRESUPUESTARIA.....	95
III.8. CONCLUSIONES RELACIONADAS CON EL CUMPLIMIENTO DE LA LEY DE TRANSPARENCIA.	95
IV. RECOMENDACIONES	97

ANEXO

ALEGACIONES FORMULADAS

ÍNDICE DE SIGLAS Y ACRÓNIMOS

AAV	Almería Alta Velocidad, S.A.
ADIF	Administrador de Infraestructuras
ADIF-AV	Administrador de Infraestructuras de Alta Velocidad
AVANT	Alta Velocidad Alicante Nodo de Transporte, S.A.
BOE	Boletín Oficial del Estado
BSAV	Barcelona Sagrera, Alta Velocitat, S.A.
CAV	Cartagena Alta Velocidad S.A.
FEDER	Fondo Europeo de Desarrollo Regional
FEVE	Ferrocarriles Españoles de Vía Estrecha
GIF	Gestor de Infraestructuras Ferroviarias
GN	Gijón al Norte, S.A.
IGAE	Intervención General de la Administración del Estado
LAV	León Alta Velocidad 2003, S.A., en liquidación
LGP	Ley General Presupuestaria
LIF	Logroño Integración del Ferrocarril 2002, S.A.
MAV	Murcia Alta Velocidad, S.A.
PAI	Plan de Actuación Integrada
PAV	Palencia Alta Velocidad, S.A.
PEIT	Plan Estratégico de Infraestructura y Transporte
POU	Plan de Ordenación Urbana
RAF	Red Arterial Ferroviaria
RENFE	Red Nacional de Ferrocarriles Españoles
SIF	Sociedades de Integración del Ferrocarril
VAV	Valladolid Alta Velocidad 2003, S.A.
VGAV	Alta Velocidad Vitoria-Gasteizko Abiadura Handia, S.A.
VPCAV	Valencia Parque Central Alta Velocidad 2003, S.A.
ZAV	Zaragoza Alta Velocidad, 2002, S.A.

RELACIÓN DE CUADROS

Cuadro nº 1: Evolución global de los convenios de integración del ferrocarril	15
Cuadro nº 2: Análisis individualizado de los convenios de integración del ferrocarril	15
Cuadro nº 3: Evolución de las actuaciones de integración de infraestructura ferroviaria	16
Cuadro nº 4: Evolución de las actuaciones urbanísticas.....	17
Cuadro nº 5: Déficit de los convenios de integración del ferrocarril	18
Cuadro nº 6: Análisis por actividades de las actuaciones de las SIF	20
Cuadro nº 7: Análisis de las actuaciones de las SIF por tipo de coste.....	21
Cuadro nº 8: Importe a 31 de diciembre de 2016 del crédito pendiente de amortizar.....	22
Cuadro nº 9: Coste financiero a 31 de diciembre de 2016 del endeudamiento bancario por tipo de coste	23
Cuadro nº 10: Importancia relativa a 31 de diciembre de 2016 de los costes financieros	23
Cuadro nº 11: Coste financiero por anualidades.....	23
Cuadro nº 12: Importe comprometido a 31 de diciembre de 2016 por la suscripción de préstamos participativos.....	25
Cuadro nº 13: Importe a 31 de diciembre de 2016 de los desembolsos de los accionistas.....	25
Cuadro nº 14: Importe a 31 de diciembre de 2016 de los desembolsos de los accionistas del Grupo Fomento	26
Cuadro nº 15: Importe a 31 de diciembre de 2017 del crédito pendiente de amortizar.....	26
Cuadro nº 16: Importe a 31 de diciembre de 2017 de los desembolsos de los accionistas.....	27
Cuadro nº 17: Desembolsos a 31 de diciembre de 2017 del Grupo Fomento	28
Cuadro nº 18: Distribución por género a 31 de diciembre de 2016 de la plantilla y del Consejo de Administración de las SIF.....	29
Cuadro nº 19: Importe a 31 de diciembre de 2016 de las actuaciones de AVANT	34
Cuadro nº 20: Distribución a 31 de diciembre de 2016 de los costes financieros de 2016 AVANT por tipo de coste.....	35
Cuadro nº 21: Evolución de los costes financieros de AVANT por anualidades	36
Cuadro nº 22: Importe a 31 de diciembre de 2016 de las actuaciones de BSAV.....	42
Cuadro nº 23: Distribución a 31 de diciembre de 2016 de los costes financieros de BSAV por tipo de costes	43
Cuadro nº 24: Evolución de los costes financieros de BSAV por anualidades.....	43
Cuadro nº 25: Importe a 31 de diciembre de 2016 de las actuaciones de CAV.....	46
Cuadro nº 26: Distribución a 31 de diciembre de 2016 de los costes financieros de CAV por tipos de costes y anualidades.....	47
Cuadro nº 27: Importe a 31 de diciembre de las actuaciones de GN.....	50
Cuadro nº 28: Distribución a 31 de diciembre de 2016 de los costes financieros de GN por tipo de costes	51
Cuadro nº 29: Evolución de los costes financieros por anualidades	52
Cuadro nº 30: Importe a 31 de diciembre de 2016 de las actuaciones de LAVL	53
Cuadro nº 31: Importe a 31 de diciembre de 2016 de las actuaciones de LIF	56
Cuadro nº 32: Distribución a 31 de diciembre de 2016 de los costes financieros de LIF por tipo de costes.....	58
Cuadro nº 33: Evolución de los costes financieros por anualidades	58
Cuadro nº 34: Importe a 31 de diciembre de 2016 de las actuaciones de MAV	60
Cuadro nº 35: Distribución a 31 de diciembre de 2016 de los costes financieros de MAV por tipos de costes y anualidades.....	61
Cuadro nº 36: Importe a 31 de diciembre de 2016 de las actuaciones de PAV	63
Cuadro nº 37: Evolución del endeudamiento bancario de PAV	64
Cuadro nº 38: Importe a 31 de diciembre de 2016 de las actuaciones de VPCAV	67
Cuadro nº 39: Distribución a 31 de diciembre de 2016 de los costes financieros de VPCAV por tipos de costes.....	69
Cuadro nº 40: Evolución de los costes financieros de VPCAV por anualidades	69
Cuadro nº 41: Importe a 31 de diciembre del coste de las actuaciones de VAV.....	73

Cuadro nº 42: Distribución a 31 de diciembre de 2016 de los costes financieros VAV por tipo de costes	74
Cuadro nº 43: Evolución de los costes financieros por anualidades	75
Cuadro nº 44: Importe a 31 de diciembre de 2016 de las actuaciones de ZAV	80
Cuadro nº 45: Importe a 31 de diciembre de 2016 de las actuaciones de integración de ZAV	80
Cuadro nº 46: Importe de los costes financieros de ZAV por tipos de costes.....	82
Cuadro nº 47: Distribución por anualidades.....	82
Cuadro nº 48: Importe desembolsado a 31 de diciembre de 2016 por los préstamos participativos	83
Cuadro nº 49: Fechas de acuerdos y constitución.....	84

I. INTRODUCCIÓN

I.1. INICIATIVA DE LA FISCALIZACIÓN

El Pleno del Tribunal de Cuentas aprobó, en su sesión de 22 de diciembre de 2016, el Programa de Fiscalizaciones correspondiente al año 2017, en el que se incluye, dentro de las fiscalizaciones programadas por iniciativa del propio Tribunal, la “Fiscalización de la actividad de las sociedades públicas de integración del ferrocarril participadas por ADIF-Alta Velocidad, a 31 de diciembre de 2016”.

El Pleno, en su reunión de 29 de junio de 2017, acordó, a propuesta del Consejero ponente, el inicio de este procedimiento fiscalizador, según lo establecido en el artículo 3b) de la Ley 7/1988, de 5 de abril, de Funcionamiento del Tribunal de Cuentas y siguiendo lo dispuesto al efecto en la Norma 34 de Procedimientos del Tribunal de Cuentas. Las Directrices Técnicas conforme a las cuales se ha desarrollado la presente Fiscalización fueron aprobadas por el Pleno en su sesión de 30 de noviembre de 2017.

Esta Fiscalización se encuadró dentro del Documento Base del Plan Estratégico del Tribunal de Cuentas 2017-2021, aprobado por su Pleno en su sesión de 29 de junio de 2017, en el objetivo estratégico 1 “Contribuir al buen gobierno y a la mejora de la calidad de la actividad económico-financiera del Sector Público” y, en concreto a los objetivos específicos 1.2 “Fomentar buenas prácticas de organización, gestión y control entre las Entidades Públicas” y 1.4 “Incrementar las fiscalizaciones operativas”. Los objetivos anteriores se mantienen en el Plan Estratégico del Tribunal de Cuentas aprobado por su Pleno en su sesión de 25 de abril de 2018.

I.2. OBJETIVOS, ÁMBITO Y PROCEDIMIENTOS DE LA FISCALIZACIÓN

El objetivo general de la fiscalización, de acuerdo con las directrices técnicas aprobadas por el Pleno, ha sido el análisis de la actividad de las 13 Sociedades de Integración del Ferrocarril (SIF) participadas mayoritariamente por Administrador de Infraestructuras Ferroviarias de Alta Velocidad (ADIF-AV) a 31 de diciembre de 2016. Se trata de una fiscalización horizontal y se configura, primordialmente, como una fiscalización integral al perseguir, conjuntamente, los objetivos de una fiscalización de cumplimiento, financiera y de gestión. Sus objetivos específicos han sido los siguientes:

- a) El análisis del cumplimiento de lo pactado en los convenios iniciales, en relación tanto con las actuaciones realizadas como con la financiación prevista.
- b) La verificación de la adecuación de la actividad de las SIF a su objeto social.
- c) La comprobación de que el registro contable por parte de estas Sociedades de las obligaciones derivadas de lo pactado en los convenios se adecua a los requisitos, principios, criterios y normas contables vigentes aplicables.

Asimismo, se ha verificado el cumplimiento de las prescripciones de transparencia establecidas por la normativa aplicable en el periodo fiscalizado, la repercusión de las actividades de estas Sociedades sobre el principio de estabilidad presupuestaria y la observancia de la normativa para la igualdad efectiva de mujeres y hombres en todo aquello que, de conformidad con dicha normativa, pudiera tener relación con el objeto de las actuaciones fiscalizadoras.

El ámbito subjetivo de esta fiscalización está constituido por las 13 SIF, en cuyo capital ADIF-AV posee una participación mayoritaria:

- Alta Velocidad Alicante Nodo de Transporte, S.A. (AVANT)
- Almería Alta Velocidad, S.A. (AAV)
- Barcelona Sagrera, Alta Velocitat, S.A. (BSAV)
- Cartagena Alta Velocidad S.A. (CAV)
- Gijón al Norte, S.A. (GN)
- León Alta Velocidad 2003, S.A., en liquidación (LAV)
- Logroño Integración del Ferrocarril 2002, S.A. (LIF)
- Murcia Alta Velocidad, S.A. (MAV)
- Palencia Alta Velocidad, S.A. (PAV)
- Valencia Parque Central Alta Velocidad 2003, S.A. (VPCAV)
- Alta Velocidad Vitoria-Gasteizko Abiadura Handia, S.A. (VGAV)
- Valladolid Alta Velocidad 2003, S.A. (VAV)
- Zaragoza Alta Velocidad, 2002, S.A. (ZAV)

Su ámbito objetivo comprende el análisis de la actividad de las SIF y la adecuación de dicha actividad a su objeto social. En particular, se ha analizado el cumplimiento por las SIF de las condiciones y objetivos previstos en los acuerdos suscritos entre las distintas entidades públicas empresariales dependientes del Ministerio de Fomento y las Administraciones Públicas autonómicas y locales en los que se previó la creación de estas Sociedades.

El ámbito temporal se circunscribe a la situación a 31 de diciembre de 2016, sin perjuicio de la extensión de las verificaciones a otras fechas o periodos, en el supuesto de que se haya considerado preciso para el cumplimiento de los objetivos previstos.

En el desarrollo de las actuaciones fiscalizadoras se han aplicado las Normas de Fiscalización del Tribunal de Cuentas, aprobadas por el Pleno en su reunión de 23 de diciembre de 2013 y se han realizado todas las pruebas sustantivas y de cumplimiento estimadas necesarias para obtener los datos suficientes que han permitido fundamentar los resultados de la Fiscalización. En particular, se ha procedido al examen, verificación y análisis de la información y documentación obrantes en el Tribunal de Cuentas y de la aportada en ejecución de los trabajos de fiscalización por el socio mayoritario ADIF-AV así como por las 13 SIF que constituyen el ámbito subjetivo de esta Fiscalización.

Los trabajos de la Fiscalización se han realizado sobre la totalidad de las SIF citadas, por lo que no ha sido necesario definir una muestra para los mismos.

Todas las SIF han aportado los datos que se les han solicitado y han prestado una adecuada colaboración en el desarrollo de los trabajos de la Fiscalización. En el desarrollo de las actuaciones fiscalizadoras no se han producido limitaciones al alcance que hayan impedido cumplir los objetivos previstos.

I.3. ANTECEDENTES Y MARCO JURÍDICO

A partir de 2002 y hasta 2010, se suscribieron una serie de convenios entre el Ministerio de Fomento, las entidades públicas empresariales adscritas al mismo con competencias en materia ferroviaria [ADIF, Gestor de Infraestructuras Ferroviarias (GIF) y Red Nacional de Ferrocarriles Españoles (RENFE)] y las Administraciones Públicas implicadas en cada una de las ciudades afectadas (Comunidad Autónoma y Ayuntamiento), con la finalidad de conseguir una mejor integración urbana del ferrocarril en esas ciudades como consecuencia de la llegada a ellas de la alta velocidad.

Estos convenios contemplaban la creación de una sociedad mercantil en cada ciudad que se encargaría de gestionar el desarrollo urbanístico y ejecutar las obras de infraestructura y urbanización correspondientes en los terrenos liberados en los distintos ámbitos de actuación; de esta manera se constituyeron las SIF, distribuyéndose la participación en su capital al 50% entre la Administración General del Estado y las Administraciones local y autonómica.

Este modelo pretendía, por un lado, unir a todas las partes con intereses en el proyecto y, por otro, generar, al margen de las aportaciones que de acuerdo con cada convenio pudiesen efectuar las distintas Administraciones, recursos suficientes para la financiación del proyecto mediante la puesta en mercado de los aprovechamientos urbanísticos derivados de suelos liberados de uso ferroviario que resultaran de las actuaciones proyectadas. De modo que las SIF se configuraron como entes instrumentales para llevar a cabo un proyecto.

Las SIF se rigen por sus respectivos estatutos y, en lo no previsto en ellos, por las disposiciones legales ordinarias al régimen jurídico de las sociedades anónimas, Real Decreto Legislativo 1/2010, de 2 de julio, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley de Sociedades de Capital; y por cualesquiera otras disposiciones que le resulten de aplicación, en especial, la Ley 47/2003, de 26 de noviembre, 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, en vigor hasta la promulgación de la Ley 9/2017, de 8 de noviembre, de Contratos del Sector Público, por la que se transponen al ordenamiento jurídico español las Directivas del Parlamento Europeo y del Consejo 2014/23/UE y 2014/24/UE, de 26 de febrero de 2014; la Ley 40/2015, de 1 de octubre, de Régimen Jurídico del Sector Público; y aquellas cuantas disposiciones se refieran a su objeto social.

En total, se crearon 13 SIF con una participación 100% pública pero en las que ninguna de las Administraciones públicas ostentaba una participación superior al 50%. Como consecuencia de ello, hasta la entrada en vigor de la modificación de la disposición adicional novena de la LGP introducida por la Ley de Presupuestos Generales del Estado para 2014, estas entidades no rindieron sus cuentas al Tribunal de Cuentas a través de la Intervención General de la Administración del Estado (IGAE). Tras la citada modificación, las sociedades mercantiles en las que la participación del sector público estatal sea igual o superior al del resto de las administraciones públicas han venido remitiendo dicha información a este Tribunal a través de la IGAE. Las SIF se encuentran en este supuesto, habiendo rendido sus cuentas anuales mediante dicho procedimiento desde el ejercicio 2014. A 31 de diciembre de 2016, de las 13 SIF creadas, 1

de ellas, LAV, está en proceso de liquidación tras el acuerdo de sus accionistas de 4 de diciembre de 2012.

Las principales magnitudes de las SIF, a 31 de diciembre de 2016, tal y como se desprende del anexo de este Informe, corresponden, en su activo, a la cuenta de existencias (91,68% del total activo) que incluye, principalmente, el coste de las actuaciones realizadas por las SIF en cumplimiento de su objeto social y será objeto de análisis en los apartados posteriores de este Informe, seguida de la Tesorería (3,54% del total activo). En el caso de AAV y VGAV, debido a su escasa actividad desde su creación, el importe de las existencias es cero y las aportaciones iniciales de sus accionistas hasta que comience su actividad permanecen en sus cuentas de efectivo.

En cuanto al patrimonio neto, a 31 de diciembre de 2016, es de destacar su signo negativo en las sociedades de ZAV y de VAV, por un importe de 272.200.465 y 26.013.990 euros, respectivamente. En el primer caso, el deterioro del valor de los terrenos de su propiedad trajo como consecuencia la imposibilidad de financiar las actuaciones ya realizadas con los recursos provenientes de la Sociedad; y en el segundo, la paralización en la ejecución de las obras produjo que los gastos operativos y financieros de la Sociedad dejaran de activarse en la cuenta de existencias y pasaran a engrosar unos resultados negativos.

Dentro del pasivo destacan por su importancia cuantitativa el importe del endeudamiento bancario, tanto a largo como a corto plazo (67,62% del total pasivo) y del endeudamiento con sus accionistas (23,47% del total pasivo), financiación necesaria para acometer las actuaciones previstas hasta la obtención de ingresos como consecuencia de la venta de las parcelas liberadas del uso ferroviario al término de las obras de integración. El endeudamiento en un principio fue bancario y, posteriormente, ante los problemas financieros de las SIF que se analizan en los posteriores apartados de este Informe, se transformaron, con la suscripción de préstamos de naturaleza participativa otorgados por sus accionistas, en endeudamiento con los mismos.

I.4. RENDICIÓN DE CUENTAS

Las cuentas anuales de todas las SIF a excepción de ZAV y de AAV correspondientes al ejercicio 2016, fueron remitidas a la IGAE con posterioridad al plazo máximo señalado en el artículo 139 de la LGP para su posterior rendición al Tribunal de Cuentas, siendo especialmente importante este retraso en el caso de VAV y de AVANT, cuyas cuentas fueron remitidas a la IGAE con un retraso superior a 4 meses, a finales de diciembre de 2016. En consecuencia, las cuentas anuales tuvieron entrada en el Tribunal de Cuentas, todas ellas a excepción de ZAV y AAV, fuera del plazo legalmente previsto, el 31 de agosto. Las cuentas anuales de todas las SIF a excepción de VAV, correspondientes al ejercicio 2017 fueron remitidas en plazo a la IGAE y se recibieron en el Tribunal dentro del plazo fijado por la normativa. A la fecha de redacción de este Informe seguía pendiente la remisión de la cuenta anual de VAV y, por consiguiente su rendición a este Tribunal.

Asimismo, de los informes de auditoría que acompañan a la rendición de las cuentas anuales de las 13 SIF del ejercicio 2016, todos ellos formulan una opinión favorable sin salvedades, excepto 4 de ellos (BSAV, LAV, VPCV Y ZAV), que ponen de manifiesto una opinión favorable con salvedades.

En el caso de BSAV, las salvedades se refieren a que los auditores no dispusieron de evidencias suficientes que garantizaran que, durante 2016, ciertos miembros del Consejo de Administración o sus personas vinculadas no hubiesen incurrido en situaciones de conflictos de interés con la

Sociedad, de las previstas en el artículo 229 de la Ley de Sociedades de Capital. No obstante, dichos miembros habían cesado como administradores con anterioridad al cierre del ejercicio 2016.

En ZAV, los auditores no dispusieron de información apropiada relativa a la razonabilidad de los costes de explotación y/o financieros incorporados hasta el 31 de diciembre de 2013 en el epígrafe de existencias. Esta salvedad se subsanó en el ejercicio 2017.

En VPCAV, los auditores no dispusieron de evidencia adecuada y suficiente sobre la razonabilidad del importe registrado por la Sociedad por los derechos de aprovechamiento urbanísticos asociados a una parcela situada, en el ámbito del Parque Central, motivado por la falta de una tasación actualizada de un experto independiente.

En LAV, los auditores estimaron que, a 31 de diciembre de 2016, los epígrafes de existencias y reservas y el beneficio del ejercicio 2016 se encontraban sobrevalorados, como consecuencia de que la Sociedad no había registrado la oportuna corrección valorativa a final de ejercicio de las existencias.

I.5. TRÁMITE DE ALEGACIONES

En cumplimiento de lo establecido en el artículo 44 de la Ley 7/1988, de Funcionamiento del Tribunal de Cuentas, el Anteproyecto de Informe de esta fiscalización fue remitido al Presidente actual de todas las Sociedades de Integración del Ferrocarril activas y a los liquidadores de la Sociedad León Alta Velocidad 2003, S.A., en liquidación. El Anteproyecto de informe también fue remitido al responsable que ostentó el cargo de Presidente de todas ellas durante el periodo fiscalizado, para que alegasen y presentasen los documentos y justificantes que estimasen pertinentes. El plazo concedido para todas las Sociedades activas fue ampliado a solicitud del Presidente actual. Se han recibido alegaciones del actual Presidente y de los liquidadores de la Sociedad León Alta Velocidad 2003, S.A., en liquidación.

Las alegaciones presentadas, que se acompañan a este Informe, han sido analizadas y valoradas. Como consecuencia de ese 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 descritos 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

Los resultados de la fiscalización se exponen divididos en dos grandes apartados: el primero que ofrece la información relativa al conjunto de las SIF y el segundo los resultados obtenidos en cada una de las SIF individualmente consideradas. En cuanto a las referencias a la fecha de redacción del Informe, debe considerarse el mes de septiembre de 2018.

II.1. ANÁLISIS DEL CONJUNTO DE LAS SIF

II.1.1. Análisis de los convenios reguladores de la integración del ferrocarril en diversas ciudades

Con motivo de la planificación de la introducción de la alta velocidad en las ciudades se suscribieron a principios del Siglo XXI entre las diversas Administraciones públicas (estatal, autonómica y local) los convenios para la remodelación de la red ferroviaria para complementarse con una mejora de la integración del ferrocarril en la ciudad. La financiación de estas actuaciones de infraestructura ferroviaria y actuaciones urbanísticas se realizaría mediante el aprovechamiento urbanístico de los terrenos liberados de su uso ferroviario. En estos convenios se acordó la creación de sociedades instrumentales, denominadas SIF con participación del 50% de la Administración central, 25% de la Administración autonómica y 25% de la Administración local, siendo uno de sus principales objetivos la coordinación de estas actuaciones, para lo cual las SIF hubieron de definir el plan de etapas y el balance económico de la operación. Asimismo, las instituciones firmantes de cada convenio delegaron en las SIF, mediante la suscripción de acuerdos marcos y posteriores adendas la ejecución de determinadas obras.

Estos convenios contemplan con un reducido nivel de concreción los costes del conjunto de las actuaciones ferroviarias y urbanísticas derivadas de la integración del ferrocarril en las respectivas ciudades así como las competencias y obligaciones de los firmantes, que varía de unas sociedades a otras. Además, en la mayoría de ellos, salvo en los convenios de Valladolid, Logroño, Zaragoza y Vitoria, no se cuantifica el coste de las actuaciones urbanísticas y que constituyen uno de los objetivos fundamentales de las SIF, sino que estos son estimados con posterioridad¹. Tampoco, fueron objeto de cuantificación los costes operativos y financieros de las SIF a pesar de que para llevar a cabo las actuaciones sería preciso disponer de una financiación hasta que tuviese lugar la liberación de los suelos de su uso ferroviario y su posterior enajenación.

A 31 de diciembre de 2016, las actuaciones para la integración del ferrocarril gestionadas a través de las trece SIF en las ciudades de Alicante, Almería, Barcelona, Cartagena, Gijón, León, Logroño, Murcia, Palencia, Valencia, Valladolid, Vitoria y Zaragoza, se encontraban en diferentes grados de desarrollo. Para poder evaluar la situación global de los convenios de integración a dicha fecha, en esta Fiscalización se ha realizado un análisis comparativo de los datos recogidos en cada uno de ellos a la fecha de su suscripción respecto de la situación a 31 de diciembre de 2016 en función del coste estimado de construcción de las diferentes actuaciones. En este análisis se ha prescindido de LAV al encontrarse a dicha fecha en proceso de liquidación y pendiente su extinción.

A 31 de diciembre de 2017, la situación de las actuaciones previstas en los convenios fue básicamente similar a la del ejercicio anterior debido a una paralización generalizada en la ejecución de las mismas como consecuencia, fundamentalmente, de los problemas de financiación que impedían continuar con las actuaciones pendientes tal y como aparecían contempladas en los convenios iniciales. Durante este ejercicio se analizaron diferentes alternativas de integración de la alta velocidad en esas ciudades, estando en estudio la suscripción de nuevos convenios.

¹ En contra de lo manifestado en alegaciones, sobre la pertinencia de incluir en las cifras de los convenios iniciales el coste de las actuaciones urbanísticas, ya que se consideraron en las partes expositivas de todos los convenios, hay que señalar que en ninguno de ellos, salvo en los reseñados de Valladolid, Logroño, Zaragoza y Vitoria, fueron objeto de cuantificación ni en los anexos, en los que se recogen el importe de las obligaciones económicas suscritas por las Administraciones firmantes de los mismos, ni en la parte expositiva. Por consiguiente, los cuadros números 1 al 4 que figuran en este Informe, así como todos los cálculos relativos a las desviaciones sobre el coste inicialmente cuantificado, se consideran correctos.

Cuadro nº 1: Evolución global de los convenios de integración del ferrocarril

(en millones de euros)

ACTUACIONES	COSTE CONVENIO	COSTE ESTIMADO A 31/12/2016	EJECUTADO 31/12/2016	% Incremento	% ejecución A 31/12/2016
Integración ferroviaria	3.877,92	9.421,25	2.558,09	142,95%	27,15%
Urbanísticas	171,92	1.392,83	296,98	710,16%	21,32%
Otras actuaciones	51,67	290,32	105,5	461,87%	36,34%
Gastos financieros y operativos	0	634,44	490,04	0	77,24%
TOTAL	4.101,51	11.738,84	3.450,61	186,21%	29,39%

Fuente: Elaboración propia

En términos absolutos, a 31 de diciembre de 2016, el coste de los convenios se había incrementado en 7.637,33 millones de euros, pasando de 4.101,51 a 11.738,34 millones, correspondiendo el principal aumento a las actuaciones de integración ferroviaria por un importe de 6.863,16 millones, debido a las modificaciones de los proyectos inicialmente proyectados, descritos en los convenios de forma genérica y con estimaciones calculadas en función de los estudios informativos de las obras, cuando se concretan con un mayor grado de definición en los proyectos constructivos y, posteriormente en su ejecución contractual. En términos relativos, el incremento del coste global de los convenios con respecto a la situación inicial se situó en un 186,21%, correspondiendo los incrementos principales a las actuaciones urbanísticas, a otras actuaciones y a los gastos financieros y operativos. Los dos primeros, aunque considerados en el expositivo de los convenios, no fueron objeto de cuantificación en los mismos y los terceros ni siquiera figuraban contemplados en ellos. Por otra parte, el grado de ejecución que presentaban el conjunto de las actuaciones era del 29,39%.

A nivel individualizado, la evolución del coste de los convenios así como su grado de ejecución a 31 de diciembre de 2016 era la siguiente:

Cuadro nº 2: Análisis individualizado de los convenios de integración del ferrocarril

(en millones de euros)

ÁMBITO DE LOS CONVENIOS	CONVENIO	ESTIMADO	EJECUTADO	%	%
	INICIAL	31/12/016	31/12/2016	VARIACIÓN	EJECUCIÓN
Almería	244,16	318,52	4,67	30,46%	1,47%
Alicante.	187,92	931,84	213,53	395,87%	22,91%
Barcelona	335	2.167,07	652,18	546,89%	30,10%
Cartagena	32,8	125,18	2,45	281,65%	1,96%
Logroño:	187,16	420,76	239,16	124,81%	56,84%
Gijón	112,5	383,15	54,05	240,58%	14,11%
Murcia	195	599,17	8,78	207,27%	1,47%
Palencia	346,6	449,68	41,58	29,74%	9,25%
Vitoria Gasteizko.	511	650,15	0,6	27,23%	0,09%
Valencia	804,52	2.965,38	513,73	268,59%	17,32%
Valladolid	526,83	1.387,87	554,74	163,44%	39,97%
Zaragoza	618,02	1.340,07	1.165,14	116,83%	86,95%
TOTAL	4.101,51	11.738,84	3.450,61	186,21%	29,39%

Fuente: Elaboración propia

A 31 de diciembre de 2016, los convenios con un mayor incremento de costes respecto al cuantificado inicialmente fueron Barcelona (546,89%), Alicante (395,87%) y Cartagena (281,65%),

siendo Almería (30,46%), Vitoria (27,23%) y Palencia (29,74%) las que menos, coincidiendo estas últimas con convenios con un bajo grado de ejecución.

En cuanto a la ejecución de las actuaciones contempladas en los convenios, cabe señalar en términos generales su bajo grado de realización, a excepción de Zaragoza (86,95%) y de Logroño (56,84%), el resto no alcanzan el 50% de lo previsto.

A continuación se analiza la evolución hasta el 31 de diciembre de 2016 de las actuaciones de integración ferroviaria y las actuaciones urbanísticas de cada uno de los convenios.

Cuadro nº 3: Evolución de las actuaciones de integración de infraestructura ferroviaria

(en millones de euros)

ÁMBITO DE LOS CONVENIOS	ACTUACIONES INTEGRACIÓN FERROVIARIA				
	CONVENIO INICIAL	ESTIMADO 31/12/2016	EJECUTADO 31/12/2016	%INCREMENTO COSTE	% EJECUCIÓN
Almería	244,16	283,77	0,06	16,22%	0,02%
Alicante	187,92	858,4	189,84	356,79%	22,12%
Barcelona	335	1.477,87	532,18	341,16%	36,01%
Cartagena	32,8	108,42	1,58	230,55%	1,46%
Logroño	178,71	310,07	171,87	73,50%	55,43%
Gijón	105,3	335,34	35,39	218,46%	10,55%
Murcia	195	563,77	6,05	189,11%	1,07%
Palencia	346,6	404,46	41,1	16,69%	10,16%
Vitoria Gasteizko	476	476	0,58	0,00%	0,12%
Valencia	804,52	2.813,11	473,64	249,66%	16,84%
Valladolid	499,03	1.083,47	420,02	117,12%	38,77%
Zaragoza	472,88	706,57	685,78	49,42%	97,06%
TOTAL	3.877,92	9.421,25	2.558,09	142,95%	27,15%

Fuente: Elaboración propia

Teniendo en cuenta las estimaciones de costes a la firma de los convenios, las ciudades que presentaban mayor coste en sus actuaciones ferroviarias eran Valencia (804,52 millones) y Valladolid (499,03 millones), siendo Cartagena (32,80 millones) y Gijón (105 millones) las ciudades con menor obra ferroviaria. Considerando los datos de las actuaciones a 31 de diciembre de 2016, Valencia (2.813,11 millones) y Barcelona (1.477,87 millones) presentaban el coste de integración ferroviaria mas elevado, siendo Cartagena la menor (108,42 millones). En cuanto a las actuaciones de integración ferroviaria que supusieron un mayor incremento en sus costes, destaca Alicante (356,79%) y Barcelona (341,16%), correspondiendo el menor incremento a Vitoria-Gasteiko (0,00%), Almería (16,22%).

En cuanto al grado de ejecución de las actuaciones de integración ferroviaria, a nivel global es del 27,15% y solamente Zaragoza alcanza una ejecución cercana al 100%, eso sí después de haber eliminado las actuaciones pendientes de inicio en 2012 por un importe cercano al 20% de las inicialmente programadas, seguida de Logroño (55,43%), Valladolid (38,77%) y Barcelona (36,01%).

En relación con las actuaciones urbanísticas, según se detalla a continuación, el coste mayor corresponde a Barcelona (456,03 millones) y Zaragoza (299,1 millones y, el menor coste, a Cartagena (15,45 millones) y Gijón (12,88 millones).

Cuadro nº 4: Evolución de las actuaciones urbanísticas

(en millones de euros)

ÁMBITO DE LOS CONVENIOS	Actuaciones Urbanísticas			
	CONVENIO INICIAL	COSTE CONVENIO 31/12/2016	EJECUTADO 31/12/2016	% EJECUCIÓN 31/12/2016
Almería	0	34,6	4,6	13,29%
Alicante.	0	49,13	0,32	0,65%
Barcelona	0	456,03	15,38	3,37%
Cartagena	0	15,45	0,05	0,32%
Logroño	8,45	33,73	13,29	39,40%
Gijón	0	12,88	1,05	8,15%
Murcia	0	31,87	0,29	0,91%
Palencia	0	44,81	0,16	0,36%
Vitoria Gasteizko.	35	174	0	0,00%
Valencia	0	107,46	8,05	7,49%
Valladolid	18,8	133,77	12,45	9,31%
Zaragoza	109,67	299,1	241,34	80,69%
TOTAL	171,92	1392,83	296,98	21,32%

Fuente: Elaboración propia

En relación con el incremento de coste sobre lo inicialmente previsto, cabe señalar que la mayoría de los convenios no cuantificaron inicialmente las actuaciones urbanísticas, ya que solamente aparecen cuantificadas actuaciones en Logroño, Vitoria, Valladolid y Zaragoza. El grado de ejecución de estas actuaciones para el conjunto de las SIF fue del 21,32%, solamente Zaragoza alcanzó una ejecución superior al 50% con un porcentaje del 80,69%, seguida de Logroño con un 39,4%.

A la fecha de la suscripción de los convenios, el importe total del conjunto de las actuaciones estaba previsto que se financiase en su totalidad por las aportaciones de los socios y con los ingresos derivados de las plusvalías a obtener como consecuencia de la venta de los terrenos desafectados del uso ferroviario, por lo que inicialmente el déficit de estas actuaciones de integración era nulo. En términos generales, los convenios, con excepción de los firmados para la integración en Logroño, Murcia y Almería, no incluían el procedimiento a seguir en el caso de que se produjese un déficit de financiación de las actuaciones; por el contrario sí que regulaban la aplicación de los excedentes de financiación.

Esta situación experimentó un cambio significativo a 31 de diciembre de 2016 como consecuencia, por una parte, del incremento en el coste de las actuaciones junto con el importe de los gastos operativos y financieros no contemplados inicialmente y, por otra, de la disminución de la estimación de las plusvalías derivadas del aprovechamiento urbanístico. En la realidad, todos los convenios han resultado deficitarios, circunstancia que ha originado la liquidación de LAV, la firma de adendas para no ejecutar actuaciones pendientes de inicio en Zaragoza, la firma de un nuevo convenio en Valladolid y el acuerdo para firmar nuevos convenios en Gijón y Alicante, la demora de las actuaciones en Vitoria, Palencia, Almería y Cartagena y, por último, que en Logroño, Murcia y Valencia se esté estudiando la adopción de alternativas viables con la financiación existente que pudiera dar lugar a la firma de nuevos convenios.

Así, a 31 de diciembre de 2016, la diferencia existente entre la previsión de ingresos futuros a obtener derivados de las actuaciones contempladas en cada uno de los convenios y los costes estimados para la finalización de dichas actuaciones arrojan el siguiente déficit de financiación:

Cuadro nº 5: Déficit de los convenios de integración del ferrocarril

(en millones de euros)

ÁMBITO CONVENIO	IMPORTE DÉFICIT
Alicante	(146)
Barcelona	(55)
Cartagena	(39)
Gijón	(86)
Logroño	0
Murcia	0
Palencia	(20)
Valencia	(1.060)
Valladolid	(291)
Vitoria	(33)
Zaragoza	319
TOTAL	(2.049)

Fuente: Elaboración propia

Logroño y Murcia presentaron un déficit igual a cero debido a que su presupuesto se equilibra por aplicación de una de las cláusulas definidas en sus convenios: en Logroño el déficit es sufragado al 50% por los accionistas local y autonómico y en Murcia, en un 66% por el Grupo Fomento, en un 26% por la Comunidad Autónoma y en un 8% por el Ayuntamiento.

Con respecto al resto de convenios, la ciudad que destaca con el mayor déficit es Valencia, 1.060 millones de euros, debido principalmente al incremento en los costes de las actuaciones. A Valencia, le siguen Zaragoza y Valladolid, con un déficit de 319 y 291 millones, respectivamente y las SIF de Alicante con 146 millones, de Gijón con 86 millones, de Barcelona con 55 millones, de Cartagena con 39 millones, de Vitoria con 33 millones y de Palencia con 20 millones debido en todas ellas también, a la desviación al alza de los costes en los convenios unido al efecto que globalmente ha tenido el descenso del valor del suelo derivado de la crisis económica (de 5.211 millones de euros de ingresos previstos por venta de suelos a diciembre de 2009 han pasado a 3.363,91 millones en diciembre de 2016)

II.1.2. Actividad de las SIF

En el seno de los convenios analizados en el apartado anterior se crearon trece SIF, en las a 31 de diciembre de 2016 ADIF-AV contaba una participación mayoritaria, con el fin de facilitar la coordinación de las actuaciones de integración ferroviaria y la transformación urbanística derivada de las mismas.

El objetivo fundamental de estas SIF consiste en la gestión del desarrollo urbanístico y la ejecución de las obras de infraestructura urbana correspondientes a los terrenos liberados en ese entorno. Además, realizan las actuaciones de las diferentes encomiendas reguladas en sus acuerdos marco y posteriores adendas. A 31 de diciembre de 2016, el coste de esta actividad que para el conjunto de las SIF ascendió a 1.503.962.530 euros se registró contablemente en la cuenta de existencias², siguiendo el criterio de las normas de adaptación del Plan General de Contabilidad a las Empresas Constructoras (Orden de 27 de enero de 1993) y por tanto, las SIF aplicaron el método de contrato cumplido, según el cual los ingresos no se reconocen hasta la terminación de la obra, lo que origina que hasta que no se finalicen las obras y se registren los diversos ingresos correspondientes

² La diferencia entre este importe, 1.503.962.530 euros y el que figura en el anexo 1 de este Informe en la cuenta de existencias, 1.549.635.203 euros es debido a la compra de maquinaria realizada por VAV y a diversos anticipos a proveedores de BSAV y ZAV.

(cuotas de urbanización, venta de solares de la Sociedad y entrega de obra ferroviaria financiada) el resultado sea nulo, dado que todos los gastos aumentan el valor de las existencias de la Sociedad mientras estas alcanzan la madurez económica necesaria para su realización e ingreso.

Asimismo, para el registro contable de las actividades de adquisición y transmisión de terrenos desarrolladas por algunas SIF, estas han seguido las Normas de adaptación del Plan General de Contabilidad a las Empresas Inmobiliarias (Orden de 28 de diciembre de 1994), valorando las existencias de terrenos por su precio de adquisición de acuerdo con los criterios establecidos en dicha adaptación, de modo que los terrenos adquiridos a título de permuta se valoran por el importe estimado de la contraprestación a que se hubiera comprometido la Sociedad. Cuando el valor de mercado del terreno, de acuerdo con las tasaciones que se efectúen al efecto, sea inferior a dicho precio de adquisición, se procedió a la dotación de las correspondientes correcciones de valor.

En aplicación de las Normas contables anteriores, las SIF capitalizaron los gastos financieros así como todos los gastos operativos incurridos considerando a todas las obras, que figuran en existencias, como una única Unidad Generadora de Efectivo. En resumen, activaron como existencias aquellos costes indirectos, (gasto de personal, servicios exteriores, amortización y gastos financieros), en la medida en que dichos gastos tuviesen relación con los proyectos de integración del ferrocarril en las respectivas ciudades.

Para facilitar una visión global de las actuaciones ejecutadas por las SIF, estas se han agrupado en función de las principales actividades desempeñadas por las SIF: “propietario de terrenos”, “financiador de actuaciones ferroviarias” y “agente urbanizador”. Dentro de la actividad, agrupados de la forma descrita, de “propietario de terrenos” se han incluido las adquisiciones de terrenos para una posterior urbanización; en la de “financiador de obras ferroviarias”, los importes invertidos en estudios, proyectos y obras de actuaciones ferroviarias, como consecuencia de las actuaciones encomendadas; y en las de “agente urbanizador” se ha incluido el desarrollo urbanístico de los terrenos liberados de usos ferroviarios y adyacentes.

A 31 de diciembre de 2016, las actuaciones de las SIF presentaban la siguiente situación³:

³ En el cuadro no figura Almería Alta Velocidad S.A. y Alta Velocidad Vitoria-Gasteizko Abiadura Handia S.A. por carecer de actuaciones ejecutadas.

Cuadro nº 6: Análisis por actividades de las actuaciones de las SIF

(en euros)

SOCIEDADES	PROPIEDAD TERRENOS	FINANCIADOR INFRAESTRUCTURAS	AGENTE URBANIZADOR	TOTAL
Alta Velocidad Alicante Nodo de Transporte, S.A.	0	45.716.710	330.109	46.046.819
Barcelona Sagrera Alta Velocitat, S.A.	25.627.814	232.014.281	5.849.310	263.491.405
Cartagena Alta Velocidad, S.A.	0	1.974.058	52.786	2.026.844
Gijón al Norte, S.A.	41.303.407	32.684.456	515.433	74.503.296
León Alta Velocidad 2003, S.A. en Liquidación .	0	14.753.234	0	14.753.234
Logroño Integración del Ferrocarril 2002, S.A.	129.818	203.453.652	5.227.602	208.811.072
Murcia Alta Velocidad, S.A.	0	5.811.430	265.760	6.077.190
Palencia Alta Velocidad, S.A.	0	1.271.520	146.250	1.417.770
Valencia Parque Central Alta Velocidad 2003, S.A.	31.213.263	136.284.035	16.302.149	183.799.447
Valladolid Alta Velocidad 2003, S.A.	2.926.757	318.935.248	29.989.048	351.851.053
Zaragoza Alta Velocidad 2002, S.A.	227.071.188	107.016.910	17.096.302	351.184.400
TOTAL	328.272.247	1.099.915.534	75.774.749	1.503.962.530

Fuente: Elaboración propia

En relación con AVANT, hay que señalar que la situación a 31 de diciembre es la resultante después de la transmisión a ADIF y ADIF-AV durante 2016 de parte de las actuaciones registradas en existencias, ascendiendo el importe registrado a 31 de diciembre de 2015 de 96.004.000 euros.

A 31 de diciembre de 2016, el papel fundamental desarrollado por las SIF fue el de financiador de infraestructuras ferroviarias y de infraestructuras de integración, siendo el mismo mayoritario en todas las SIF a excepción de ZAV y de GN, que ya disponían de terrenos liberados de uso ferroviario y susceptible de venta. Estas dos SIF llevaron a cabo operaciones de venta de parcelas con reducido éxito. En ZAV se comercializaron 2 parcelas en 2007 y a mediados de 2018 se ha conseguido, tras varios intentos frustrados, la enajenación de otra, mientras que en GN, la puesta en venta de unas parcelas careció de compradores.

Como ya se ha mencionado con anterioridad, las SIF capitalizan los gastos financieros así como todos los gastos operativos incurridos desde su creación hasta la finalización de las actuaciones. Así, parte del importe anterior corresponde a coste de adquisición o producción y, el resto, a la activación de los costes financieros y de los costes operativos según el siguiente detalle:

Cuadro nº 7: Análisis de las actuaciones de las SIF por tipo de coste

(en euros)

SOCIEDADES	COSTES			
	ACTUACIONES	FINANCIEROS	OPERATIVOS	TOTALES
Alta Velocidad Alicante Nodo de Transporte, S.A.	37.112.523	7.449.207	1.485.089	46.046.819
Barcelona Sagrera Alta Velocitat, S.A.	178.015.226	69.805.000	15.671.179	263.491.405
Cartagena Alta Velocidad, S.A.	1.288.737	184.029	554.078	2.026.844
Gijón al Norte, S.A.	60.583.544	9.626.837	4.292.915	74.503.296
León Alta Velocidad 2003, S.A. en Liquidación.	11.797.211	2.113.188	842.835	14.753.234
Logroño Integración del Ferrocarril 2002, S.A.	152.902.878	46.793.627	9.114.567	208.811.072
Murcia Alta Velocidad, S.A.	4.002.069	498.217	1.576.904	6.077.190
Palencia Alta Velocidad, S.A.	1.212.706	205.064	0	1.417.770
Valencia Parque Central Alta Velocidad 2003, S.A.	152.174.301	25.426.324	6.198.822	183.799.447
Valladolid Alta Velocidad 2003, S.A.	247.406.463	96.970.905	7.473.685	351.851.053
Zaragoza Alta Velocidad 2002, S.A.	328.659.133	18.202.113	4.323.154	351.184.400
TOTAL	1.175.154.791	277.274.511	51.533.228	1.503.962.530

Fuente: Elaboración propia

Del coste total activado por las actuaciones de las diferentes SIF de 1.503.962.530 euros, el 78,14% correspondieron al coste propiamente de producción o adquisición mientras que el 21,86% restante se debieron a la activación de los costes financieros y operativos de las SIF. En CAV (63,58%), MAV (65,85%) y BSAV (67,56%), los porcentajes del coste de las actuaciones no superaron el 70% de los costes totales. Los importes de los costes financieros activados mas elevados los presentan VAV (96.970.905 euros), BSAV (69.805.000 euros) y en LIF (46.793.627 euros), mientras que los costes operativos de mayor importancia cuantitativa correspondieron a BSAV (15.671.179 euros), a LIF (9.114.567 euros) y a VAV (7.473.685 euros).

También, las cifras anteriores ponen de manifiesto un incremento del conjunto de las SIF del 27,98% sobre el coste, en sentido estricto, de producción o adquisición de las actuaciones llevadas a cabo por las SIF, como consecuencia de la capitalización de los costes financieros y operativos.

II.1.3. Financiación de las SIF

Cada una de las SIF se constituyeron con un capital inicial de 600.000 euros (excepto Gijón y León con 610.000 euros, cada una de ellas, y Zaragoza con 601.012 euros), cuantía claramente insuficiente para acometer las actuaciones millonarias previstas en cada uno de los convenios iniciales, por lo que las SIF necesitaron recurrir a la financiación bancaria para ejecutar las actuaciones que tenían encomendadas así como para sufragar sus gastos de funcionamiento hasta que comenzasen a obtener recursos derivados de las plusvalías generadas en los procesos de transformación y/o liberación de suelo ferroviario.

En un primer momento, hasta los ejercicios que van del 2008 al 2010, según el grado de avance de las obras, las SIF firmaron contratos de financiación instrumentados en pólizas de crédito en cuenta corriente que fueron posteriormente cancelados en siete Sociedades (Alicante, Barcelona, Gijón, Logroño, Valencia, Valladolid y Zaragoza) a través de pólizas de crédito sindicado de acuerdo al modelo de "Project Finance", en el que el mecanismo de financiación se sustenta en garantías de obtención de beneficios del proyecto, en este caso en garantías inmobiliarias.

Posteriormente, debido a las fluctuaciones del mercado interbancario y a la caída del mercado inmobiliario derivada de la crisis económica, surgieron las primeras dificultades para conseguir la financiación necesaria que hiciese viable las actuaciones previstas según lo acordado en los

respectivos convenios y acuerdos marcos. En esta situación de crisis, las entidades bancarias abandonaron el modelo de "Proyect Finance" que se basa en que el proyecto a financiar genere, una vez finalizado, los recursos necesarios para costear su inversión así como el endeudamiento derivado de la fase constructiva, y procedieron a sustituir en gran medida las garantías inmobiliarias por garantías corporativas desvinculadas de las futuras ventas instrumentadas mediante la firma de las correspondientes comfort letters o cartas de compromisos de los accionistas de las SIF. En definitiva, redujeron el riesgo inmobiliario asociado a sus operaciones de financiación. Como consecuencia de ello, los contratos de las pólizas de crédito sindicado iniciales fueron sustituyéndose por otro modelo en el que las entidades bancarias endurecieron sus condiciones de financiación a la vez que limitaban la disponibilidad de los créditos. En este sentido, en AVANT disminuyó el límite disponible de 90 a 71,4 millones de euros, en BSAV de 350 a 270 millones, en GN de 36 a 22,5 millones y en VPCAV de 300 a 135 millones.

Como consecuencia de la situación descrita anteriormente, los accionistas se vieron obligados a realizar aportaciones económicas directas instrumentadas mediante la figura de préstamos participativos para que las SIF pudiesen reembolsar la deuda bancaria.

De las trece sociedades, a 31 de diciembre de 2016, 7 de ellas mantenían contratos bancarios con un importe pendiente de amortizar a dicha fecha de 1.126.673.404 euros⁴.

Cuadro nº 8: Importe a 31 de diciembre de 2016 del crédito pendiente de amortizar

(en euros)	
SOCIEDAD	Importe dispuesto 31/12/2016
Alta Velocidad Alicante Nodo de Transporte, S.A.	60.065.765
Barcelona Sagrera Alta Velocitat, S.A.	189.012.912
Gijón al Norte, S.A.	22.500.000
Logroño Integración del Ferrocarril 2002, S.A.	204.000.000
Valencia Parque Central Alta Velocidad 2003, S.A.	100.000.000
Valladolid Alta Velocidad 2003, S.A.	337.500.000
Zaragoza Alta Velocidad 2002, S.A.	213.594.727
TOTAL ENDEUDAMIENTO	1.126.673.404

Fuente: Elaboración propia

Hasta el 31 de diciembre de 2016, el coste financiero de la totalidad de las pólizas y créditos bancarios suscritos por las SIF ascendió a 448.565.581 euros de los que 289.495.936 euros correspondieron a los intereses bancarios (64,54%) y el resto 159.069.645 (35,46%) a otros gastos entre los que cabe destacar los costes de cobertura de 83.354.100 euros, seguidos de los costes de apertura, de 35.155.220 euros. A continuación se muestra un desglose por conceptos de gasto y SIF.

⁴ La diferencia entre esta cifra, 1.126.673.404 euros, y la que figura contablemente en el Anexo 1 relativa a las deudas bancarias a corto y largo plazo, 1.142.977.261 euros, se debe a que el primer importe se corresponde con el valor nominal de los préstamos pendientes de amortizar mientras que en el segundo caso el importe de las deudas bancarias, conforme a lo establecido en el Plan General de Contabilidad, corresponde a su valor razonable.

Cuadro nº 9: Coste financiero a 31 de diciembre de 2016 del endeudamiento bancario por tipo de coste

(en euros)

SOCIEDADES	INTERESES	OTROS GASTOS					TOTAL
		Apertura	Reestructura	Cobertura	Otros	TOTAL	
Alta Velocidad Alicante Nodo de Transporte, S.A.	11.588.715	1.350.000	1.607.079	4.085.994	773.542	7.816.615	19.405.330
Barcelona Sagrera Alta Velocitat, S.A.	34.609.117	4.513.000	4.450.000	13.978.297	8.979.637	31.920.934	66.530.051
Cartagena Alta Velocidad, S.A.	113.352	0	5.526	0	65.151	70.677	184.029
Gijón al Norte, S.A.	8.439.099	1.216.000	0	0	1.027.510	2.243.510	10.682.609
Logroño Integración del Ferrocarril S.A.	28.133.043	4.400.000	0	12.570.266	4.161.004	21.131.270	49.264.313
Murcia Alta Velocidad, S.A.	382.427		16.782	0	99.008	115.790	498.217
Palencia Alta Velocidad, S.A.	361.769	0	0	0	0	0	361.769
Valencia Parque Central Alta Velocidad 2003, S.A.	22.226.068	300.000	2.737.500	0	618.549	3.656.049	25.882.117
Valladolid Alta Velocidad 2003, S.A.	66.881.471	12.299.000	669.664	36.605.427	14.967.922	64.542.013	131.423.484
Zaragoza Alta Velocidad 2002, S.A.	116.760.875	11.077.220	0	16.114.116	381.450	27.572.787	144.333.662
TOTAL	289.495.936	35.155.220	9.486.551	83.354.100	31.073.773	159.069.645	448.565.581

Fuente: Elaboración propia

En VAV, BSAV, LIF, AVANT y CAV los porcentajes de participación de otros gastos con respecto al total de los costes financieros fueron superiores a la media situada en el 35,46%, lo que implicó que el importe de los costes repercutidos por las entidades bancarias diferentes de los intereses bancarios fuesen netamente superiores como consecuencia, principalmente, de los contratos de cobertura de tipo de intereses suscritos con la finalidad de eliminar o reducir el riesgo derivado de las posibles variaciones alcistas de los tipos de interés y que debido a que los principales créditos bancarios se suscribieron con posterioridad a 2009, en un periodo de tendencia decreciente de los tipos de interés, los contratos de cobertura de intereses originaron unos costes de 83.354.100 euros, lo que contribuyó a un incremento del coste bancario del 22,8%.

Cuadro nº 10: Importancia relativa a 31 de diciembre de 2016 de los costes financieros

(en euros)

SOCIEDADES	INTERESES	%	OTROS	%	TOTAL
Alta Velocidad Alicante Nodo de Transporte, S.A.	11.588.715	59,72%	7.816.615	40,28%	19.405.330
Barcelona Sagrera Alta Velocitat, S.A.	34.609.117	52,02%	31.920.934	47,98%	66.530.051
Cartagena Alta Velocidad, S.A.	113.352	61,63%	70.677	38,41%	184.029
Gijón al Norte, S.A.	8.439.099	79,00%	2.243.510	21,00%	10.682.609
Logroño Integración del Ferrocarril 2002, S.A.	28.133.043	57,11%	21.131.270	42,89%	49.264.313
Murcia Alta Velocidad, S.A.	382.427	76,77%	115.790	23,24%	498.217
Palencia Alta Velocidad, S.A.	361.769	100,00%	0	0,00%	361.769
Valencia Parque Central Alta Velocidad 2003, S.A.	22.226.068	85,87%	3.656.049	14,13%	25.882.117
Valladolid Alta Velocidad 2003, S.A.	66.881.471	50,89%	64.542.013	49,11%	131.423.484
Zaragoza Alta Velocidad 2002, S.A.	116.760.875	80,90%	27.572.787	19,10%	144.333.662
TOTAL	289.495.936	64,54%	159.069.645	35,46%	448.565.581

Fuente: Elaboración propia

A continuación se muestra un detalle de los costes financieros por anualidades en el que se aprecia la aparición de dificultades financieras conforme se iba ejecutando un mayor número de actuaciones y las condiciones crediticias se endurecían.

Cuadro nº 11: Coste financiero por anualidades

(en euros)

SOCIEDADES	2004-2009	2010-2011	2012	2013	2014	2015	2016	TOTAL
Alicante Nodo de Transporte, S.A.	8.115	2.552.896	2.017.647	4.770.427	4.070.812	3.434.914	2.550.519	19.405.330
Barcelona Sagrera Alta Velocitat, S.A.	6.719.618	12.691.458	10.124.705	10.824.116	11.827.269	7.331.130	7.011.755	66.530.051
Cartagena Alta Velocidad, S.A.	0	10.337	84.350	60.426	28.897	19	0	184.029
Gijón al Norte, S.A.	671.230	1.654.104	1.760.041	1.956.700	1.624.965	1.691.789	1.323.780	10.682.609
Logroño Integración del Ferrocarril 2002 S.A.	2.386.640	8.994.232	8.254.812	8.441.630	6.451.660	6.879.453	7.855.886	49.264.313
Murcia Alta Velocidad, S.A.	0	43.402	179.764	183.921	91.130	0	0	498.217
Palencia Alta Velocidad, S.A.	0	6.325	211.545	143.899	0	0	0	361.769
Valencia Parque Central A.V. 2003, S.A.	2.120.755	4.331.337	2.631.060	1.714.587	5.557.684	4.898.672	4.628.022	25.882.117
Valladolid Alta Velocidad 2003, S.A.	2.418.649	26.165.530	18.254.171	22.083.102	22.344.655	22.062.329	18.095.048	131.423.484
Zaragoza Alta Velocidad 2002, S.A.	30.808.258	29.442.372	21.185.079	16.893.479	16.828.127	15.169.658	14.006.689	144.333.662
TOTAL	45.133.265	85.891.993	64.703.174	67.072.287	68.825.199	61.467.964	55.471.699	448.565.581

Fuente: Elaboración propia

Como consecuencia de las dificultades para conseguir financiación bancaria necesaria para continuar con la ejecución de las actuaciones encomendadas, hacer frente a las amortizaciones del principal y al coste de los intereses bancarios de los préstamos ya obtenidos, así como al importe de los gastos operativos, los accionistas de las SIF acordaron la suscripción de préstamos participativos, siendo esta la causa principal de la disminución, a partir de 2013, de los costes financieros.

A 31 de diciembre de 2016, el compromiso de aportaciones de la totalidad de los socios en los diferentes préstamos participativos suscritos, calculado mediante la suma del principal del crédito bancario pendiente de amortizar a la fecha de suscripción del préstamo incrementado por los gastos financieros devengados hasta ese momento y pendientes de liquidar y por la estimación de los intereses que generaría dicho crédito hasta su total amortización, ascendía a 940.481.330 euros, de los cuales 888.601.993 euros corresponderían al principal de los créditos y 51.879.337 euros a la actualización a final de ese ejercicio de los intereses financieros que figuran en el propio contrato de préstamo participativo, según se detalla a continuación:

Cuadro nº 12: Importe comprometido a 31 de diciembre de 2016 por la suscripción de préstamos participativos

(en euros)

SOCIEDADES	SITUACIÓN A 31/12/2016		
	IMPORTE TOTAL	PRINCIPAL	INTERESES ESTIMADOS
Alta Velocidad Alicante Nodo de Transporte, S.A.	0	0	0
Barcelona Sagrera Alta Velocitat, S.A.	241.963.197	217.163.771	24.799.426
Cartagena Alta Velocidad, S.A.	2.700.000	2.660.285	39.715
Gijón al Norte, S.A.	41.162.125	39.000.000	2.162.125
Logroño Integración del Ferrocarril 2002, S.A.	223.490.856	220.000.000	3.490.856
Murcia Alta Velocidad, S.A.	8.500.000	8.383.695	116.305
Palencia Alta Velocidad, S.A.	1.538.064	1.394.242	143.822
Valencia Parque Central Alta Velocidad 2003, S.A.	0	0	0
Valladolid Alta Velocidad 2003, S.A.	0	0	0
Zaragoza Alta Velocidad 2002, S.A.	421.127.088	400.000.000	21.127.088
TOTAL	940.481.330	888.601.993	51.879.337

Fuente: Elaboración propia

Asimismo, hasta el 31 de diciembre de 2016, los accionistas de las SIF habían desembolsado un importe de 444.392.902 euros como consecuencia de los compromisos adquiridos con la firma de los contratos de préstamos participativos, según el siguiente detalle:

Cuadro nº 13: Importe a 31 de diciembre de 2016 de los desembolsos de los accionistas

(en euros)

SOCIEDAD	TOTAL DESEMBOLSADO		
	HASTA 31/12/2016		
	IMPORTE TOTAL	PRINCIPAL	INTERESES
Alta Velocidad Alicante Nodo de Transporte, S.A.	0	0	0
Barcelona Sagrera Alta Velocitat, S.A.	35.107.094	28.150.859	6.956.235
Cartagena Alta Velocidad, S.A.	2.700.000	2.660.285	39.715
Gijón al Norte, S.A.	19.655.560	17.000.000	2.655.560
Logroño Integración del Ferrocarril 2002, S.A.	26.513.682	16.000.000	10.513.682
Murcia Alta Velocidad, S.A.	8.500.000	8.383.695	116.305
Palencia Alta Velocidad, S.A.	1.538.064	1.394.242	143.822
Valencia Parque Central Alta Velocidad 2003, S.A.	19.557.573	14.988.416	4.569.157
Valladolid Alta Velocidad 2003, S.A.	62.725.000	62.725.000	0
Zaragoza Alta Velocidad 2002, S.A.	268.095.929	184.580.700	83.515.229
TOTAL	444.392.902	335.883.197	108.509.705

Fuente: Elaboración propia

En las siguientes SIF, BSAV, VPCAV y VAV se produjeron desembolsos anteriores a la formalización definitiva de los contratos de préstamos participativos: en BSAV se desembolsaron 26.428.525 euros de marzo a septiembre de 2016 y el acuerdo se firmó en diciembre de 2016; en VPCAV los desembolsos por un importe de 19.557.572 euros tuvieron lugar durante 2016 y la firma en julio de 2017; y en VAV de los dos préstamos participativos firmados, el primero de ellos por un importe de 62.500.000 euros de fecha octubre de 2017, el desembolso de la misma cantidad se había producido en abril de 2016 y, en cuanto al segundo firmado en junio de 2017 por un

importe de 800.000 euros, el desembolso de parte de dicha cantidad de 225.000.000 euros se había realizado en diciembre de 2016.

Del total de 444.392.902 euros, los accionistas del Grupo Fomento (ADIF, ADIF-AV y RENFE-Operadora) habían desembolsado 291.641.443 euros, según se detalla en el siguiente cuadro.

Cuadro nº 14: Importe a 31 de diciembre de 2016 de los desembolsos de los accionistas del Grupo Fomento

(en euros)

SOCIEDAD	GRUPO FOMENTO		
	DESEMBOLSOS HASTA 31/12/2016		
	IMPORTE TOTAL	PRINCIPAL	INTERESES
Alta Velocidad Alicante Nodo de Transporte, S.A.	0	0	0
Barcelona Sagrera Alta Velocitat, S.A.	17.553.548	14.075.430	3.478.118
Cartagena Alta Velocidad, S.A.	1.350.000	1.330.142	19.858
Gijón al Norte, S.A.	9.827.780	8.500.000	1.327.780
Logroño Integración del Ferrocarril 2002, S.A.	13.327.434	8.000.000	5.327.434
Murcia Alta Velocidad, S.A.	4.250.000	4.191.848	58.152
Palencia Alta Velocidad, S.A.	762.009	697.121	64.888
Valencia Parque Central Alta Velocidad 2003, S.A.	13.038.382	9.992.277	3.046.105
Valladolid Alta Velocidad 2003, S.A.	62.650.000	62.650.000	0
Zaragoza Alta Velocidad 2002, S.A.	168.882.290	132.271.928	36.610.362
TOTAL	291.641.443	241.708.746	49.932.697

Fuente: Elaboración propia

En VPCAV, VAV y ZAV el total desembolsado por las entidades del Grupo Fomento fue superior a su porcentaje accionarial, en VPCAV por haberse pactado en el contrato de crédito bancario porcentajes con una ligera diferencia respecto a los accionariales; en VAV, parte del crédito bancario (62.725.000 euros) se canceló mediante aportaciones exclusivas de los accionistas del Grupo Fomento; y en ZAV motivado por las amortizaciones anticipadas de los préstamos, realizadas por las entidades públicas empresariales dependientes del Grupo Fomento.

Durante el ejercicio 2017, la evolución del endeudamiento bancario experimentó una significativa reducción. Así, el importe pendiente de amortizar a 31 de diciembre de 2017 ascendió a 541.111.299 euros, lo que supuso una disminución del 51,97% respecto al ejercicio anterior.

Cuadro nº 15: Importe a 31 de diciembre de 2017 del crédito pendiente de amortizar

(en euros)

SOCIEDAD	Importe dispuesto 31/12/2017
Alta Velocidad Alicante Nodo de Transporte, S.A.	0
Barcelona Sagrera Alta Velocitat, S.A.	148.797.399
Gijón al Norte, S.A.	9.843.750
Logroño Integración del Ferrocarril 2002, S.A.	172.000.000
Valencia Parque Central Alta Velocidad 2003, S.A.	80.000.000
Valladolid Alta Velocidad 2003, S.A.	0
Zaragoza Alta Velocidad 2002, S.A.	130.470.150
TOTAL ENDEUDAMIENTO	541.111.299

Fuente: Elaboración propia

Esta reducción del nivel de endeudamiento originada, fundamentalmente, por la amortización de los créditos bancarios de las Sociedades AVANT y VAV fue posible por la aportación de los socios. En el caso de AVANT, durante 2017 se firmó un préstamo de naturaleza mercantil por un importe de

1.281.620 euros para hacer frente al pago de los intereses del crédito bancario. Además, durante 2017 se produjeron dos desembolsos por parte de ADIF Y ADIF-AV para la cancelación del crédito bancario, el primero de ellos, por un importe de 29.595.277 euros abonado directamente a las entidades crediticias en función de los compromisos derivados de la firma de sus comfort letters y el segundo de ellos, el 28 de diciembre de 2017, por el importe restante de 31.059.207 euros, mediante aportaciones directas a AVANT instrumentadas en un préstamo mercantil.

Respecto a VAV, las entidades públicas dependientes del Ministerio de Fomento (ADIF, ADIF-AV y RENFE- Operadora) cancelaron el crédito bancario abonando, el importe pendiente resultante de la negociación con las entidades bancarias, de 342.105.278 euros en dos fechas, la primera de ellas, el 30 de junio de 2017, un importe de 145.172.098 euros correspondiente al importe derivado de la obligación asumida por las comfort letters otorgadas por estas entidades; y el importe restante, de 196.933.180 euros, a final de ejercicio. Asimismo, durante 2017, el 21 de junio de 2017, los accionistas de VAV suscribieron un préstamo participativo por un importe de 800.000 euros para evitar el déficit de tesorería de la Sociedad en el ejercicio, asumido en función de la participación en el accionariado, para dotar de liquidez a la Sociedad y poder pagar los gastos operativos y algunas facturas con proveedores; y el 14 de julio de 2017, el Consejo de Administración acordó el otorgamiento de un segundo préstamo participativo con la finalidad de atender los gastos corrientes de la Sociedad hasta finales de ese ejercicio 2017, y la inversión necesaria para iniciar el traslado y la puesta en explotación de la nueva Base de Mantenimiento Integral, incluida la finalización del Ramal en 3 Hilos, por importe total de 12.872.178 euros, también asumida por los socios en función de su porcentaje accionarial.

A 31 de diciembre de 2017, los desembolsos efectuados por los socios de las SIF por la amortización de créditos bancarios instrumentados, bien mediante préstamos mercantiles, préstamos participativos, o bien por la cancelación directa por parte de las entidades públicas empresariales dependientes del Ministerio de Fomento ascendieron a 1.068.692.996 euros tal y como se expone a continuación:

Cuadro nº 16: Importe a 31 de diciembre de 2017 de los desembolsos de los accionistas

(en euros)

SOCIEDAD	TOTAL DESEMBOLSOS		
	A 31 /12/2017		
	IMPORTE TOTAL	PRINCIPAL	INTERESES
Alta Velocidad Alicante Nodo de Transporte, S.A.	62.430.081	61.148.461	1.281.620
Barcelona Sagrera Alta Velocitat, S.A.	81.063.425	68.366.372	12.697.053
Cartagena Alta Velocidad, S.A.	2.700.000	2.660.285	39.715
Gijón al Norte, S.A.	32.451.545	29.656.250	2.795.295
Logroño Integración del Ferrocarril 2002, S.A.	65.317.863	48.000.000	17.317.863
Murcia Alta Velocidad, S.A.	8.500.000	8.383.695	116.305
Palencia Alta Velocidad, S.A.	1.538.064	1.394.242	143.822
Valencia Parque Central Alta Velocidad 2003 ,S.A.	43.408.684	34.988.416	8.420.268
Valladolid Alta Velocidad 2003, S.A.	411.841.367	396.728.156	15.113.211
Zaragoza Alta Velocidad 2002, S.A.	359.441.967	267.705.257	91.736.710
TOTAL	1.068.692.996	919.031.134	149.661.862

Fuente: Elaboración propia

A 31 de diciembre de 2017, del importe total desembolsados por los socios bien como consecuencia de la suscripción de los préstamos participativos, mercantiles o de amortizaciones directas de los accionistas con cargo a la recepción futura de obra ferroviaria de 1.068.692.996 euros, 837.630.390 euros fueron desembolsados por las entidades públicas empresariales

dependientes del Ministerio de Fomento. En VPCAV, VAV y ZAV el total desembolsado por estas entidades fue superior a su porcentaje accionarial motivado las mismas razones ya expuestas en el análisis del ejercicio 2016 y, en el caso de AVANT, las entidades empresariales del Grupo Fomento, tras los acuerdos alcanzados para la firma de un nuevo convenio, desembolsaron la práctica totalidad del crédito pendiente a final de 2016 por un importe de 62.430.081 euros.

Cuadro nº 17: Desembolsos a 31 de diciembre de 2017 del Grupo Fomento

(en euros)

SOCIEDAD	GRUPO FOMENTO		
	DESEMBOLSOS A 31/12/2017		
	IMPORTE TOTAL	PRINCIPAL	INTERESES
Alta Velocidad Alicante Nodo de Transporte, S.A.	62.354.697	61.073.077	1.281.620
Barcelona Sagrera Alta Velocitat, S.A.	40.531.713	34.183.186	6.348.527
Cartagena Alta Velocidad, S.A.	1.350.000	1.330.143	19.857
Gijón al Norte, S.A.	16.920.478	15.531.250	1.389.228
Logroño Integración del Ferrocarril 2002, S.A.	32.800.119	24.000.000	8.800.119
Murcia Alta Velocidad, S.A.	4.250.000	4.191.847	58.153
Palencia Alta Velocidad, S.A.	762.009	697.121	64.888
Valencia Parque Central Alta Velocidad 2003, S.A.	28.939.122	23.325.610	5.613.512
Valladolid Alta Velocidad 2003, S.A.	411.441.367	396.328.156	15.113.211
Zaragoza Alta Velocidad 2002, S.A.	238.280.885	199.087.714	39.193.171
TOTAL	837.630.390	759.748.104	77.882.286

Fuente: Elaboración propia

El registro contable de los desembolsos de estos préstamos se efectuó adecuadamente en el pasivo del balance en el epígrafe de deudas con empresas del grupo.

II.1.4. Cumplimiento de la Ley Orgánica 3/2007, de 22 de mayo, para la igualdad efectiva de hombres y mujeres

A efectos de evaluar el cumplimiento del principio de presencia equilibrada del personal de las Administraciones públicas consagrado en la ley Orgánica 3/2007, de 22 de marzo, para la igualdad efectiva de mujeres y hombres se ha analizado la distribución entre mujeres y hombres del personal de las SIF y de los miembros del Consejo de Administración cuyos resultados se exponen a continuación:

Cuadro nº 18: Distribución por género a 31 de diciembre de 2016 de la plantilla y del Consejo de Administración de las SIF

SOCIEDADES	PLANTILLA 31/12/2016			CONSEJO DE ADMINISTRACIÓN 31/12/2016		
	Total	Hombres	Mujeres	Nº de miembros	Hombres	Mujeres
Alta Velocidad Alicante Nodo de Transporte, S.A.	3	2	1	12	8	4
Almería Alta Velocidad S.A.	0	0	0	12	9	3
Barcelona Sagrera Alta Velocitat, S.A.	14	9	5	16	11	5
Cartagena Alta Velocidad, S.A.	0	0	0	12	7	5
Gijón al Norte, S.A.	3	0	3	16	10	6
Logroño Integración del Ferrocarril 2002, S.A.	4	1	3	12	9	3
Murcia Alta Velocidad, S.A.	1	0	1	12	9	3
Palencia Alta Velocidad, S.A.	0	0	0	12	9	3
Valencia Parque Central Alta Velocidad 2003, S.A.	3	2	1	12	9	3
Alta Velocidad Vitoria-Gasteizko Abiadura Handía, S.A.	0	0	0	12	9	3
Valladolid Alta Velocidad 2003, S.A.	4	0	4	12	11	1
Zaragoza Alta Velocidad 2002, S.A.	5	3	2	12	11	1
TOTAL	37	17	20	152	111	41

Fuente: Elaboración propia

A 31 de diciembre de 2016, las plantillas de las SIF contaban con una presencia equilibrada de hombres y mujeres. Así, de unos efectivos de personal de 37 personas, 17 eran hombres y 20 mujeres; no cabe afirmar lo mismo respecto a la distribución de los miembros del Consejo de Administración, en los que se aprecia un número considerablemente superior de hombres que de mujeres (73%-27%), incumpléndose el principio de presencia equilibrada (60%-40%), previsto en la disposición adicional primera de la Ley Orgánica 3/2007 y que es de aplicación a los titulares de los órganos directivos, de acuerdo con el artículo 52 de dicha Ley. No obstante, a nivel individualizado, CAV sí cumple con el precepto anterior.

II.1.5. Repercusión de las actividades de las SIF en el principio de estabilidad presupuestaria

De 2002 a 2010 se firmaron los convenios de colaboración entre las distintas administraciones públicas con la finalidad de ejecutar unos macro proyectos de integración del ferrocarril en sus respectivas ciudades y cuya financiación procedería de la venta de los terrenos liberados de su uso ferroviario. Este modelo se basaba en la hipótesis de que las plusvalías derivadas del aprovechamiento urbanístico de los terrenos ferroviarios liberados de su uso serían suficientes para soportar los costes de toda la actuación ferroviaria-urbanística. Por tanto, sería una operación autofinanciada que no exigiría aportación económica de las Administraciones y no afectaría al principio de estabilidad presupuestaria.

En estos convenios se contemplaba la creación de sociedades públicas instrumentales participadas por todas las Administraciones para coordinar estos macro proyectos de actuaciones ferroviarias y urbanísticas. Como ya se ha mencionado con anterioridad, debido a la necesidad de financiar las obras con anterioridad a la obtención de las plusvalías urbanísticas, estas Sociedades se vieron en la necesidad de recurrir al endeudamiento bancario que, en un principio aceptó como garantía de cobro, las futuras plusvalías.

Con el inicio de la crisis económica, la estimación de los recursos a obtener por la venta de los terrenos disminuyó drásticamente y con ello se endurecieron las condiciones de los créditos bancarios así como las garantías solicitadas por los sindicatos bancarios para la renovación o

concesión de nueva financiación. En consecuencia, se solicitó a los accionistas, las diferentes Administraciones públicas, el otorgamiento de cartas de compromiso o comfort letters con lo que se generó un riesgo de posible incidencia en la estabilidad presupuestaria. Al mismo tiempo, dado que las SIF son sociedades instrumentales, su actividad no puede considerarse, a efectos de contabilidad nacional, como una actividad de mercado por lo que formarían parte del Sector de las Administraciones Públicas; por lo tanto, las actuaciones financiadas por ellas afectan al cálculo del déficit público y su endeudamiento formaría parte de la deuda pública. Así, el importe del endeudamiento bancario de las SIF, que a 31 de diciembre de 2016 ascendía a 1.126.673.404 euros computaba en el importe de la deuda pública, contribuyendo a engrosarla.

Asimismo, la crisis económica propició la aprobación de la Ley Orgánica 2/2012, de 27 de abril, de estabilidad presupuestaria y sostenibilidad financiera que reforzaba el principio de estabilidad presupuestaria y asentaba el principio de sustentabilidad financiera en la actuación económico-financiera de las administraciones públicas limitando el volumen de la deuda pública. Además, como novedad importante, esta Ley extendió la obligación de presentar un límite de gasto, hasta ahora solo previsto para el Estado, a las Comunidades Autónomas y a las Corporaciones Locales así como la dotación en sus Presupuestos de un fondo de contingencia para atender necesidades imprevistas y no discrecionales. También, reguló en su artículo 12 la regla de gasto, según la cual la variación del gasto computable de la Administración Central, Comunidades Autónomas y Corporaciones Locales, no podría superar la tasa de referencia de crecimiento del PIB a medio plazo de la economía española. Esta regla se completó con el mandato de que cuando se obtuviesen mayores ingresos de los previstos, estos no se destinasen a financiar nuevos gastos sino a un menor recurso al endeudamiento. Como consecuencia de lo anterior, la financiación de los proyectos de integración ferroviaria pasó a incidir de forma significativa en los presupuestos de las Corporaciones locales, lo que motivó, en el caso de Valladolid, el replanteamiento de la viabilidad del proyecto inicial y su posterior modificación mediante la firma de un nuevo convenio. También, en el proyecto de Zaragoza se aprobó en la novación del crédito en 2016, una ampliación del vencimiento hasta el 2025 para facilitar que la Corporación local pudiese acometer la financiación. En Alicante, con fecha 20 de julio de 2017 se acordó una modificación del convenio en la que se pactó la transmisión de los activos ferroviarios de AVANT a ADIF-AV y ADIF ante la dificultad de las Administraciones territoriales derivadas de sus situaciones presupuestarias de aportar la financiación en proporción a su participación accionarial. Además, en las diferentes SIF se iniciaron estudios sobre la viabilidad de los proyectos inicialmente previstos teniendo en cuenta la capacidad financiera de cada uno de los accionistas.

A 31 de diciembre de 2016, los importes comprometidos por el otorgamiento de los préstamos participativos ascendían a 940.481.330 euros y su calendario de desembolsos, que habrán de incluirse en los presupuestos anuales de cada uno de los socios de las SIF, influirá en el cálculo del déficit así como en el cumplimiento de la regla de gasto.

II.1.6. Cumplimiento de la Ley de transparencia

En virtud de la Ley 19/2013, de 9 de diciembre, de transparencia, acceso a la información pública y buen gobierno, la cual tiene por objeto ampliar y reforzar la transparencia de la actividad pública, regular y garantizar el derecho de acceso a la información relativa a aquella actividad y establecer las obligaciones de buen gobierno que deben cumplir los responsables públicos. Las SIF, como sujetos comprendidos en el ámbito de aplicación de esta Ley, tienen la obligación de publicar en sus sedes electrónicas o páginas web, información institucional, organizativa de planificación así como económica, presupuestaria y estadística de acuerdo con lo dispuesto en los

artículos 6 y 8 de la mencionada Ley y además, deben dar cumplimiento al derecho de acceso a la información pública.

Las comprobaciones efectuadas relativas al contenido de los portales de internet de las SIF han puesto de manifiesto el cumplimiento por todas ellas en cuanto a la publicación de las funciones desarrolladas, la normativa de aplicación y su estructura organizativa con la identificación de los responsables de las respectivas unidades. También todas ellas publican los convenios suscritos, la información contractual así como las cuentas anuales con sus informes de auditoría, sin embargo solamente en los casos de BSAV, CAV y MAV publicaron las retribuciones de los miembros del Consejo de Administración, si bien hay que señalar que los miembros del Consejo de administración de las SIF no perciben retribuciones.

Asimismo, las SIF de BSAV, CAV, MAV y VAV presentan una mayor accesibilidad para la consulta de la información preceptiva, ya que disponen de una pestaña específica denominada ley de transparencia en la que se incluye esta información mientras que en el resto esta información se encuentra contenida en diversas pestañas, normalmente en la de inicio o Sociedad.

En términos generales, puede afirmarse que las SIF cumplen con el principio de transparencia en lo referente a la publicación de información en página web. Además, en cuanto al acceso a la información pública todas ellas constan de un apartado de contacto a realizar a través de un correo electrónico.

II.2. ANÁLISIS INDIVIDUALIZADO DE LAS SIF

II.2.1. Alta Velocidad Alicante Nodo de Transporte, S.A. (AVANT)

AVANT fue creada al amparo del acuerdo primero del Convenio suscrito el 7 de mayo de 2003 entre el Ministerio de Fomento, la Generalitat Valenciana, el Ayuntamiento de Alicante, el Gestor de Infraestructuras Ferroviarias (GIF) y RENFE para la remodelación de la Red Arterial Ferroviaria (RAF) de la ciudad de Alicante con el fin de facilitar la coordinación y ejecución de las actuaciones correspondientes a la ordenación ferroviaria y de transporte público y promover y gestionar la transformación urbanística derivada de las obras de remodelación del sistema ferroviario en Alicante.

El coste inicialmente estimado en el Convenio ascendía a 187,92 millones de euros que, según lo acordado, se financiaría de la siguiente manera: 69,5 millones por el Ministerio de Fomento, 48,42 por la Generalitat Valenciana y 70 millones por la obtención de plusvalías en el desarrollo urbanístico a realizar sobre los terrenos liberados del uso ferroviario después de considerar costes de expropiación, urbanización y financiación. En este Convenio no se cuantificaron el importe del coste de las actuaciones urbanísticas, estimadas posteriormente en 49,13 millones de euros, ni el coste de la construcción de la estación intermodal, que sería financiada con cargo al proyecto VIALIA de RENFE, ni los costes operativos y financieros en que incurriese AVANT como consecuencia de la necesidad de financiación externa. Tampoco se estableció un procedimiento específico para el supuesto de que los recursos estimados no fuesen suficientes para culminar las actuaciones previstas.

A 31 de diciembre de 2016, de los 931,84 millones de euros previstos a dicha fecha para todas las actuaciones se encontraban pendientes de ejecución 718,31 millones, lo que representaba un 77,08% del total programado, correspondiendo a las actuaciones de las Fase 3 y 4, de la variante de trazado de cercanías Alicante–Torrellano y del edificio de la estación.

La Sociedad tiene por objeto cualesquiera operaciones relacionadas con las siguientes actividades:

- a) Facilitar la coordinación de las actuaciones correspondientes al desarrollo de las obras derivadas de la remodelación de la RAF de Alicante y la promoción de la transformación urbana generada por dichas obras.
- b) El impulso, gestión, coordinación y financiación de las actuaciones comprendidas en el Convenio de 7 de mayo de 2003 que seguidamente se enumeran y las actividades complementarias de éstas, así como, en su caso, la realización de aquellas obras que los firmantes del Convenio le deleguen, que deberá ejecutar dentro de los términos del citado Convenio:
 - 1) Reconversión de los accesos ferroviarios a la nueva estación intermodal, mediante la construcción de un trazado adaptado a la nueva funcionalidad ferroviaria y a la llegada de la alta velocidad de forma que sea compatible con la red existente, incluyendo el soterramiento del pasillo ferroviario de acceso a la estación desde el entorno de la futura Vía Parque con el fin de posibilitar la permeabilización del actual trazado y liberar el suelo necesario para realizar la operación urbanística.
 - 2) La adaptación de los trazados de mercancías de acceso al puerto a la nueva situación.
 - 3) La sustitución de la actual estación RENFE de Alicante por una intermodal capaz de atender el previsible crecimiento de los servicios ferroviarios y permitir el intercambio con los restantes modos de transporte del área.
 - 4) La potenciación del servicio de cercanías, del tramo Alicante – Elche de la línea Alicante – Murcia mediante la construcción de una variante que elimine la inversión de marcha de San Gabriel y solucione los problemas de integración del ferrocarril en la zona costera situada al sur de este apeadero.
 - 5) El acondicionamiento para cercanías del tramo entre la futura vía Parque y San Vicente del Raspeig.
 - 6) La realización de operaciones urbanísticas en los terrenos que se declaren innecesarios para el ferrocarril, por haberse procedido al traslado, soterramiento o modificación de las instalaciones ferroviarias, previa realización de los trámites necesarios para proceder a la desafectación de dichos terrenos y de acuerdo con los dispuesto en el Convenio de 7 de mayo de 2003.

A la fecha de redacción de este Informe, al igual que a 31 de diciembre de 2016, los accionistas de la Sociedad eran las entidades públicas empresariales ADIF (7,5%), ADIF-AV (30%) y Renfe-Operadora (12,5%), junto con el Ayuntamiento de Alicante (25%) y la Generalitat Valenciana (25%).

En ejecución del Convenio, AVANT suscribió, con fecha 5 de mayo de 2009, el Acuerdo marco regulador de las relaciones de AVANT con ADIF para la realización de estudios, proyectos y obras correspondientes a las actuaciones derivadas del Convenio, posteriormente desarrollado, entre 2009 y 2013, mediante la suscripción de tres adendas en las que se determinan las condiciones para la realización de cada una de las actuaciones encomendadas: la redacción de los proyectos de integración del ferrocarril en Alicante; la ejecución y dirección de las obras correspondientes al Proyecto de construcción del Acceso a Alicante, Fase 2 Sección Norte; y las obras del proyecto

complementario nº 1 del contrato de obras de construcción del Nuevo acceso ferroviario de alta velocidad de Levante, Madrid-Castilla La Mancha, Comunidad Valenciana, Región de Murcia, Tramo accesos a Alicante, Fase 2 Sección Norte.

Asimismo, se suscribieron otros dos convenios. El primero de ellos para regular la aportación económica de la Generalitat comprometida en el Convenio inicial para la remodelación de la RAF de Alicante, con financiación del Fondo Europeo de Desarrollo Regional (FEDER); y el segundo, entre la Generalitat Valenciana, ADIF y AVANT, con el objeto de regular la cesión del derecho de la Generalitat Valenciana en el programa operativo FEDER CV 2007-2013, en la actuación "04.17.01 INF-DGT // Remodelación Red Arterial Ferroviaria de la Ciudad de Alicante".

Las principales actuaciones realizadas por AVANT hasta el 31 de diciembre de 2016 son: la Sección norte de la Fase 2 de las obras de acceso a Alicante, los apeaderos ferroviarios de San Vicente del Raspeig y de la Universidad de Alicante y la reposición del paso a nivel de Santo Domingo además de las actuaciones relacionadas con la ordenación urbanística relativas a la redacción del planeamiento de la zona OI/2. A finales de 2015 se paralizaron las obras de infraestructura ferroviaria debido a los problemas de financiación de las actuaciones pendientes.

Durante el ejercicio 2016 tuvo lugar la transmisión de parte del coste de estas obras a ADIF y ADIF-AV por un importe de 48.547.372 euros (51% del total de las obras ferroviarias contabilizadas), si bien hasta la fecha de redacción de este Informe no se ha firmado su recepción formal. De este importe, 45.146.815,76 euros se registraron como baja de existencias reales y 3.400.556 euros como pérdidas de la transmisión. Simultáneamente a dicha transmisión de existencias, se registró un ingreso de 45.146.816 euros en la cuenta de deudores comerciales correspondiente al importe que la sociedad recibirá como contraprestación por la transmisión de sus activos.

AVANT, siguiendo el criterio de las normas de adaptación del Plan General de Contabilidad a las Empresas constructoras (Orden de 27 de enero de 1993) registró como existencias los gastos activados tanto operativos como financieros en los que la Sociedad había incurrido desde su constitución para alcanzar los objetivos de integración previstos en el Convenio de colaboración del año 2003 hasta 2015, fecha de paralización de las obras, y que se consideraron necesarios para la adquisición y producción de las mismas.

Así, a 31 de diciembre de 2016, tras la transmisión de parte de la obra ferroviaria, las actuaciones registradas por AVANT en la cuenta de existencias presentaban el siguiente desglose:

Cuadro nº 19: Importe a 31 de diciembre de 2016 de las actuaciones de AVANT

(en euros)

CONCEPTO	IMPORTE
ACTUACIONES DE CONVENIO	
Obras Accesos a Alicante Fase 2. Sección Norte	36.782.414
Apeaderos Ferroviarios S. Vicente del Raspeig y Universidad de Alicante	0
Reposición Paso a Nivel de Sto Domingo de Obras de Accesos a Alicante Fase 2 Sección Norte	67.329
Redacción Planeamiento OI/2- Servicios Profesionales Independientes	262.780
GASTOS OPERATIVOS	1.485.089
GASTOS FINANCIEROS	7.449.207
TOTAL	46.046.819

Fuente: Elaboración propia

Para financiar la ejecución de las actuaciones encomendadas hasta que pudiesen trasladarse las instalaciones ferroviarias afectadas por la remodelación y fuese posible desafectar y poner en mercado los suelos en los que se ubicaban, AVANT suscribió una póliza de crédito sindicada el 21 de julio de 2010, por un importe máximo de 90.000.000 de euros y vencimiento en diciembre de 2015; posteriormente, esta póliza de crédito fue novada con fecha 10 de mayo de 2013, reestructurándola como préstamo, en dos tramos y por un importe total de 71.425.765 euros con vencimiento el 10 de mayo de 2017. Durante 2016, y debido a problemas de disponibilidad de tesorería, AVANT no pudo abonar en agosto y septiembre el pago de los intereses de este préstamo por un importe de 1.233.781 euros así como los intereses de demora de 26.432 euros y la comisión de agencia de 21.407 euros. Para poder hacer frente a estas cantidades impagadas en el Consejo de Administración de la Sociedad de 27 de enero de 2017 se decidió, ante la imposibilidad del Ayuntamiento y la Generalitat Valenciana de realizar aportaciones en proporción a su correspondiente participación en el capital social de AVANT que ADIF- AV anticipase a la Sociedad los fondos que le pudiesen corresponder por la cantidad restante de la ayuda FEDER. Para ello, ADIF-AV concedió a AVANT en enero de 2017 un préstamo mercantil de 1.281.620 euros.

Ante la imposibilidad de financiar la totalidad de las actuaciones inicialmente programadas según el esquema acordado en el Convenio de 7 de mayo de 2003, el Consejo de Administración con fecha 20 de julio de 2017 aprobó las bases de su modificación y que son las siguientes:

- a) La modificación del Convenio de 7 de mayo 2003 o suscripción de un nuevo convenio para su adaptación a la situación real y a los acuerdos que se adopten.
- b) La transmisión de determinados activos incluidos en el Balance de Situación de la Sociedad por un importe de 89.021.313 euros a ADIF y ADIF-AV a cambio de la cancelación de las deudas societarias. Así se propone la modificación de lo dispuesto en el Acuerdo Quinto del Convenio 2003, relativo a la puesta a disposición de los terrenos liberados del servicio ferroviario.
- c) La aprobación definitiva por el Ayuntamiento de Alicante y por la Generalitat Valenciana, en sus respectivas competencias, del Plan Especial en el Sector IO/2
- d) La financiación de las cargas de urbanización necesarias para el desarrollo de la actuación urbanística prevista en el Plan Especial citado, incluyendo los costes operativos de la Sociedad, que sea con cargo a todos los socios en función del porcentaje accionarial, mediante la suscripción de uno o varios préstamos participativos o de aportaciones económicas periódicas que serán devueltas en la medida en la que se obtengan beneficios o plusvalías por venta de suelo.

Derivado de este Acuerdo, se acordó la cancelación total del contrato de crédito para lo cual se firmó un acuerdo con las Entidades acreditantes el 31 de julio de 2017, consistente en que éstas renunciarían al cobro de 846.807 euros de los 61.501.290 euros adeudados a la fecha de la firma del acuerdo, y ADIF Y ADIF-AV abonarían un importe total de 60.654.483 euros a desembolsar fraccionado en distintas fechas, el primer desembolso por un importe de 29.595.276 euros se llevó a cabo el 31 de julio de 2017 mientras que el segundo se produciría el 28 de diciembre de 2017 instrumentado mediante un préstamo mercantil de ADIF y ADIF-AV a AVANT, con el objetivo de minimizar el impacto económico que podría provocar la demora en la tramitación y suscripción de la modificación del Convenio de 7 de mayo de 2003, no formalizada aún a 31 de diciembre de 2017, y de evitar el pago de posibles intereses moratorios por la deuda con proveedores. El importe de este préstamo ascendió a 31.251.647 euros de los que 31.059.207 euros correspondieron al importe pendiente de amortizar del crédito bancario y a una deuda con proveedores por valor de 192.440 euros.

También se acordó en el Consejo de Administración de 20 de julio de 2017, la cobertura de las necesidades financieras futuras de la Sociedad con cargo a todos los accionistas en función de su participación accionarial, para lo cual se suscribió un préstamo participativo, por un importe de 603.074 euros, que hasta la fecha de redacción de este Informe solamente ha sido desembolsado en un 50% por las entidades del Grupo Fomento.

A 31 de diciembre de 2016, los costes financieros soportados por AVANT derivados de la necesidad de financiar las obras hasta la recuperación de sus costes con la enajenación de los terrenos ascendieron a 19.405.330 euros con el siguiente desglose por conceptos de gastos.

Cuadro nº 20: Distribución a 31 de diciembre de 2016 de los costes financieros de 2016 AVANT por tipo de coste

(en euros)

CONCEPTOS	TOTAL
Intereses ordinarios	11.561.691
Intereses de demora	27.024
TOTAL INTERESES	11.588.715
Apertura	1.350.000
Comisión de agencia	147.754
Comisión de cobertura	4.085.994
Comisión de disponibilidad	625.183
Reestructuración	1.607.079
Otros gastos	605
TOTAL OTROS GASTOS	7.816.615
TOTAL	19.405.330

Fuente: Elaboración propia

Según se desprende de las cifras anteriores, los intereses bancarios ascendieron a 11.588.691 euros, (un 60%) mientras que el resto de los costes asociados con la consecución de los préstamos fueron de 7.816.615 euros (un 40%), destacando entre estos últimos los costes de apertura y reestructuración así como los costes de cobertura, especialmente elevados al suponer un 21% de los costes totales.

A continuación se muestra el importe de los gastos financieros por anualidades, desde la creación de la Sociedad hasta el 31 de diciembre de 2016, correspondiendo el mayor importe al ejercicio 2013, ejercicio en el que se produjo la novación de la póliza de crédito sindicada suscrita en 2010. De los ejercicios 2014 a 2016 destaca el aumento del importe de los intereses ordinarios como

consecuencia del endurecimiento de las condiciones de financiación pactadas en la novación del crédito sindicado.

Cuadro nº 21: Evolución de los costes financieros de AVANT por anualidades

(en euros)

GASTOS FINANCIEROS	
EJERCICIOS	IMPORTE
2008	1.857
2009	6.258
2010	1.468.958
2011	1.083.938
2012	2.017.647
2013	4.770.427
2014	4.070.812
2015	3.434.914
2016	2.550.519
TOTAL	19.405.330

Fuente: Elaboración propia

A modo de resumen, a 31 de diciembre de 2016, las actuaciones previstas en el Convenio para la remodelación de la RAF de Alicante se encontraban ejecutadas al 22,91% y prácticamente paralizadas desde 2015. Este bajo grado de ejecución, unido a la falta de aprobación definitiva del instrumento urbanístico que permita la urbanización de los terrenos, ha imposibilitado la puesta en valor de los suelos de uso ferroviario y, por tanto, la obtención de los recursos propios necesarios para continuar con las actuaciones y hacer frente a las obligaciones de la póliza de crédito sindicado suscrita en julio de 2010, novada y reestructurada en varias ocasiones. Ante la persistencia de los problemas financieros, el Consejo de Administración, en su sesión de 20 de julio de 2017, acordó la modificación del Convenio inicial o la suscripción de uno nuevo para su adaptación a la situación real, la transmisión de los activos ferroviarios a ADIF y ADIF-AV, a cambio de la cancelación por parte de estas dos entidades del contrato de crédito, y que la financiación para el desarrollo de la actuación urbanística fuese con cargo a todos los socios en función de su porcentaje accionarial.

II.2.2. Almería Alta Velocidad, S.A. (AAV)

AAV fue creada al amparo del acuerdo primero del Convenio de colaboración suscrito el 7 de mayo de 2010 entre el Ministerio de Fomento, la Junta de Andalucía, el Ayuntamiento de Almería, ADIF y RENFE para la integración urbana del ferrocarril en la ciudad de Almería, con el fin de facilitar la coordinación y ejecución de las actuaciones correspondientes a la ordenación ferroviaria y de promover y gestionar la transformación urbanística derivadas de las obras de integración del ferrocarril.

El coste estimado en el Convenio para las actuaciones ferroviarias ascendía a 244,16 millones de euros que, según se acordó en el mencionado Convenio, serían financiados de la siguiente manera: 97,46 millones por el Grupo Fomento, 18 millones por la Junta de Andalucía, 30 millones por el Ayuntamiento de Almería, y el resto 98,7 millones por los recursos económicos derivados de los aprovechamientos y las cargas urbanísticas, de los que 83,7 millones correspondieron a la Sociedad y 15 millones a los propietarios privados de estos terrenos. Además, en el caso de desequilibrio económico de la operación su financiación se realizaría en función de los porcentajes accionariales de la Sociedad. Asimismo, con posterioridad a la firma del Convenio y, por consiguiente no incluidos en el mismo, se estimaron unos costes para las actuaciones urbanísticas

de 30 millones de euros. Asimismo, a 31 de diciembre de 2016, el grado de ejecución de las actuaciones previstas en el Convenio era de tan solo un 1,47%.

AAV tiene por objetivo llevar a cabo la coordinación de las actuaciones correspondientes a la remodelación de la RAF de la ciudad de Almería, así como la coordinación de aquéllas actuaciones relativas a la transformación urbanística de los suelos ferroviarios de titularidad estatal que resulten innecesarios para la explotación ferroviaria como consecuencia del desarrollo de dichas actuaciones de remodelación.

Para la realización de su objeto social, la Sociedad:

- a) Facilita la coordinación de las actuaciones previstas en el Convenio de Colaboración suscrito en fecha 7 de mayo de 2010, y promueve la transformación urbanística de la ciudad de Almería.
- b) Coordina e impulsa los procedimientos de gestión urbanística que, conforme a la legislación vigente, resulten necesarios para la materialización del aprovechamiento urbanístico y para la completa urbanización del ámbito de la actuación.
- c) Coordina la realización de los estudios y proyectos necesarios para la ejecución de las actuaciones urbanísticas y de infraestructura de transporte a que hace mención el Convenio de Colaboración, sin perjuicio de las competencias que, en materia de ordenación del territorio y urbanístico y en materia ferroviaria, corresponden a las administraciones firmantes.
- d) Ejecuta aquellas obras que le sean encomendadas por los socios mediante acuerdos específicos, de acuerdo con la normativa aplicable y con respeto a las competencias que, para la ejecución de obras públicas, tengan aquellos atribuidas.
- e) Define el plan de etapas y el balance económico de la operación.

A la fecha de redacción de este Informe al igual que a 31 de diciembre de 2016, los accionistas de la Sociedad eran las entidades públicas empresariales ADIF (7,50%), ADIF-AV (30%) y RENFE-Operadora (12,50%), la Junta de Andalucía (25%) y el Ayuntamiento de Almería (25%).

El 31 de marzo de 2014, cuatro años después de la creación de la Sociedad, se firmó un Acuerdo marco para regular las relaciones entre la AAV, ADIF y ADIF-AV, para la realización de estudios, proyectos y obras correspondientes a las actuaciones derivadas del Convenio de colaboración inicial. A este Acuerdo marco se le añadió una adenda el 1 de abril de 2014, para la redacción y dirección del proyecto de integración del ferrocarril en la zona del Puche.

Además, se firmaron los siguientes acuerdos: Convenio de 16 de enero de 2013 entre el Ayuntamiento, ADIF y la Sociedad, para la ocupación provisional de terrenos del ámbito PESGRF-2/109 del Plan General de Ordenación Urbana (PGOU) de 1998; Concesión administrativa de 1 de julio de 2014 a favor del Ayuntamiento de Almería, para la ocupación provisional y uso dotacional público de los terrenos ferroviarios en la Estación de Almería.

Hasta el 31 de diciembre de 2016, AAV no había llevado a cabo una actividad significativa y, es por ello, que el informe de auditoría de las cuentas anuales del ejercicio 2016 contiene un párrafo de énfasis en el que se pone de manifiesto que, dado que la actividad principal, la remodelación de RAF de Almería, aún no había comenzado y se encontraba sometida a un nuevo estudio de

viabilidad, en el caso de que AAV no pudiese ejecutar esta actividad incurriría en causa de disolución según el artículo 363 de la Ley de Sociedades de Capital.

Con posterioridad al 31 de diciembre de 2016, el Consejo de Administración en sesión de fecha 27 de julio de 2017, aprobó la financiación de la ejecución del proyecto de integración del ferrocarril en la zona del Puche mediante la aportación de sus socios de acuerdo con los siguientes porcentajes derivados del anexo I del Convenio suscrito en mayo de 2010: Ayuntamiento 20,6%, Junta de Andalucía 12,4% y Grupo Fomento 67%. Además, el 20 de noviembre de 2017 el Consejo de Administración de AAV aprobó una nueva adenda al Acuerdo marco regulador de las relaciones entre la Sociedad y ADIF y ADIF-AV para la ejecución de las obras del Proyecto de integración del ferrocarril en la zona del Puche en Almería mediante la cual ADIF-AV se encargaría de la ejecución de las obras de integración del ferrocarril en El Puche (Almería), ascendiendo el precio base de licitación a 23.080.526 euros y que, incluida la dirección de obra y las asistencias técnicas, ascendería a 25.157.774 euros, que financia íntegramente AAV.

AAV a 31 de diciembre de 2016 no presentaba deuda con entidades financieras. Las actuaciones realizadas hasta esta fecha relativas a la redacción del "Proyecto de Integración del Ferrocarril en la zona de El Puche" se financiaron con las aportaciones de capital iniciales de los Socios.

II.2.3. Barcelona Sagrera, Alta Velocitat, S.A. (BSAV)

BSAV fue creada al amparo del Acuerdo de 12 de junio de 2002 entre el Ministerio de Fomento, la Generalitat de Catalunya y el Ayuntamiento de Barcelona, para el desarrollo de las actuaciones relativas a la red de alta velocidad en la ciudad de Barcelona y la correspondiente remodelación de las infraestructuras ferroviarias, en el que se preveía la constitución de una sociedad mercantil con la finalidad de facilitar la coordinación y ejecución de las actuaciones correspondientes a la ordenación ferroviaria y de transporte público, así como la promoción y la gestión de la transformación urbanística derivada de las obras de remodelación del sistema ferroviario en el ámbito de La Sagrera - Sant Andreu en Barcelona.

En este Acuerdo aparecen definidas, en su cláusula novena y en el anexo III, las actuaciones a desarrollar en el ámbito de la Sagrera. Pese a que las actuaciones se detallan en el anexo III, solamente se cuantifica la actuación relativa a la Estación de la Sagrera en 335 millones de euros. Tampoco se concretó en el Acuerdo un importe fijo para las aportaciones de las partes, limitándose a establecer la aportación máxima del Grupo Fomento en 134 millones y el resto con cargo al aprovechamiento de los aparcamientos y de los edificios de la actividad terciaria de la Estación, así como de los aprovechamientos urbanísticos. Para la realización de esta actuación se diseñó un plan de etapas consistente en la ejecución simultánea de todo el ámbito. Así, a 31 de diciembre de 2016, de los 2.167,07 millones de euros previstos a dicha fecha para todas las actuaciones se encontraban pendientes de ejecución 1.514,89 millones, lo que representaba un 69,9% del total programado.

A la fecha de redacción de este Informe, al igual que a 31 de diciembre de 2016, los accionistas de BSAV eran las entidades públicas empresariales ADIF (7,5%), ADIF-AV (30%) y RENFE-Operadora (12,5%), el Ayuntamiento de Barcelona (25%) y la Generalitat de Catalunya (25%).

BSAV tiene por objeto cualesquiera operaciones relacionadas con las siguientes actividades:

- a) La coordinación, en aras de su compatibilidad, de los diferentes proyectos que deben desarrollarse en el ámbito de la Sagrera-Sant Andreu (estación, infraestructura urbana,

metro, trazados ferroviarios, estación de autobuses, red viaria vinculada, actuaciones urbanísticas, etc.) por las diferentes administraciones competentes en razón de la materia y de la responsabilidad de financiación.

- b) La promoción y gestión del desarrollo urbanístico y la ejecución de las obras de infraestructura del ámbito, participando en el reparto de cargas y beneficios derivados del planeamiento, en razón de los terrenos aportados por los socios; así como en la enajenación y en su caso concesión por cualquier título de los aprovechamientos resultantes del planeamiento urbanístico, dando a los rendimientos resultantes el destino previsto en el Acuerdo de 12 de junio de 2002 entre el Ministerio de Fomento, la Generalitat de Catalunya y el Ayuntamiento de Barcelona para el desarrollo de las actuaciones relativas a la red de alta velocidad en la ciudad de Barcelona y la correspondiente remodelación de las infraestructuras ferroviarias.
- c) La redacción de proyectos y la ejecución de aquellas obras que le deleguen cualquiera de los socios mediante acuerdos específicos en los que se concreten las fuentes de financiación de las mismas.
- d) La redacción de proyectos y la ejecución de aquellas obras para terceros que por acuerdo unánime de los socios le sean encomendadas mediante contratos específicos en los que se concreten las fuentes de financiación de las mismas.

Para la realización de su objeto social, BSAV:

- 1) Desarrolla a nivel de anteproyectos la propuesta global de la actuación concertada en La Sagrera – Sant Andreu.
- 2) Elabora los estudios y propuestas que permitan la planificación y ejecución de actuaciones urbanísticas y de transportes, definiendo sus costes.
- 3) Propone la creación de instrumentos de gestión adecuados para llevar a cabo los Proyectos que se acuerden, asegurando la necesaria coordinación.

La ejecución de las obras de la integración de la alta velocidad, en el ámbito de actuación de la Sociedad, se rige por el Acuerdo marco entre la Sociedad y ADIF firmado el 19 de noviembre de 2007 y una serie de adendas a este último suscritas, entre 2007 y 2013, para cada una de las obras siguientes: La Sagrera-Nudo de la Trinidad. Sector Sagrera; La Sagrera-Nudo de la Trinidad. Sector Sant Andreu; deconstrucción de la antigua estación de mercancías de la Sagrera; accesos y estructura de la Estación de la Sagrera; Colector de la calle Josep Soldevilla y Colector de la rambla Prim; la dirección y redacción de los proyectos de los ámbitos de la Sagrera-Sant Andreu, de la Estación de la Sagrera y del edificio de viajeros de la Estación de cercanías de Sant Andreu Comtal. Además, se firmó un Convenio de encomienda de gestión entre el Ayuntamiento de Barcelona y BSAV, para la construcción de una pasarela provisional de conexión entre las calles Joan Comorera y Sao Paulo.

Derivado del acuerdo séptimo del Convenio inicial, BSAV ha de financiar con cargo a los futuros aprovechamientos urbanísticos la parte de la estación de la Sagrera complementaria a la aportada por el Grupo Fomento, así como las cargas urbanísticas derivadas del planeamiento urbanístico del sector de la Sagrera consistente en: los muros y las losas de cobertura, el viario segregado y de superficie, la urbanización de zonas libres y verdes y las reposiciones de servicios. Como

consecuencia de ello, en cada una de las adendas al Acuerdo marco regulador de las relaciones entre la Sociedad y ADIF se pactan los porcentajes sobre el presupuesto de cada una de las obras correspondientes a la infraestructura ferroviaria y a la actuación urbanística a financiar respectivamente por ADIF y BSAV.

A 31 de diciembre de 2016, las principales actuaciones financiadas por BSAV y ejecutadas por ADIF, de acuerdo con el porcentaje pactado en las diferentes adendas, se encontraban prácticamente paralizadas desde 2014 como consecuencia de las irregularidades detectadas en ese ejercicio en relación con la ejecución de las principales actuaciones, al comprobarse discrepancias entre el volumen ejecutado y la obra certificada. En este sentido, las obras de cobertura del Sector Sagrera cofinanciadas entre ADIF-AV (87,16%) y BSAV (12,84%) fueron recepcionadas por ADIF el 26 de enero de 2012. Con posterioridad a su entrada en funcionamiento fue objeto de un procedimiento judicial -iniciado a instancias de la Fiscalía Especial contra la Corrupción y la Criminalidad Organizada- tras recibir denuncia por parte de un subcontratista de la empresa adjudicataria de las obras del Sector Sagrera, según la cual, la medición del movimiento de tierras que abonó la contratista al subcontratista era inferior al realmente ejecutado y este a su vez, inferior a la medición reflejada en las certificaciones de obra. Como consecuencia de lo anterior, ADIF realizó la revisión del resto de los contratos incluidos en todo el ámbito de la actuación y detectó que el importe de las obras realmente ejecutadas eran inferiores a los volúmenes de certificaciones abonadas en las siguientes obras cofinanciadas por BSAV: "Accesos a la Estación de la Sagrera", "Estructura de la Estación de la Sagrera" y "Sector Sant Andreu". Irregularidad que ADIF-AV puso en conocimiento de la Fiscalía General del Estado. De las actuaciones anteriores, BSAV cofinanciaba el 55,41%, 1,28% y el 43,68%, respectivamente y su grado de ejecución a 31 de diciembre de 2016 era del 36%, 19% y 89%. Con posterioridad al 31 de diciembre de 2016, de las obras anteriores, se ha reiniciado, en 2018, las de "Estructura de la Estación" y las de "Accesos a la Estación de la Sagrera".

Asimismo, un motivo adicional al anterior para el retraso de las obras de "Estructura de la Estación" y de "Acceso a la Estación de la Sagrera" lo constituyó la falta de aprobación de un diseño definitivo para la Estación de la Sagrera, ya que esta obra, al incluir las actuaciones necesarias para ejecutar los accesos a la Estación, tanto ferroviarios como viarios, debe de ser compatibles con la futura estación y, por consiguiente para su ejecución, precisa de los datos técnicos del diseño de la Estación.

El Acuerdo inicial previó la reposición y el traslado de instalaciones ferroviarias, en concreto los talleres de RENFE-Operadora, a fin de que se pudiese actuar en los terrenos liberados del uso ferroviario para desarrollar las operaciones urbanísticas. En relación a este proyecto, a 31 de diciembre de 2016, BSAV continuaba buscando unos emplazamientos adecuados para el estacionamiento de trenes, así como la alternativa para la ubicación de los mismos en un emplazamiento fuera del ámbito de las actuaciones y dentro del área metropolitana de Barcelona, ya que el coste de un cubrimiento total bajo lasas con parque de los talleres en su emplazamiento actual, haría inviable su ejecución, lo que constituía un impedimento para el desarrollo de alguno de los sectores urbanísticos.

Respecto a las actuaciones urbanísticas, a 31 de diciembre de 2016, BSAV había financiado el derribo de la antigua estación de mercancías, la construcción del Colector Garcilaso. Además, el 17 de diciembre de 2014 se había firmado el Convenio de encomienda entre BSAV y Ayuntamiento para que ésta redactara el proyecto de la ejecución de la pasarela peatonal Joan Comorera y ejecutara las obras a financiar íntegramente por el Ayuntamiento. También, la Sociedad se encargó

de la redacción y tramitación de los documentos de planeamiento de los diversos sectores urbanísticos de su ámbito de actuación así como la redacción y tramitación de los instrumentos de gestión urbanística. En este sentido, los proyectos de urbanización del PAU 2 de Colorantes y de los sectores de Renfe-Talleres y de Defensa-Renfe se encuentran pendientes de la ubicación definitiva de los talleres de RENFE-Operadora. El PAU2 de Entorn Sagrera se podrá proceder a su urbanización cuando finalicen las obras de la estación que han sido reiniciadas en 2018 y que se encontraban paralizadas a 31 de diciembre de 2016. Para el resto de los sectores, BSAV podrá proceder a su urbanización de acuerdo con los proyectos que sean aprobados.

BSAV registró contablemente el coste de las actuaciones encomendadas en las diferentes adendas en la cuenta de existencias de la Sociedad siguiendo para ello los siguientes criterios: en la adquisición y transmisión de terrenos, las normas de adaptación del Plan General de Contabilidad a las Empresas inmobiliarias (Orden de 28/12/1994). En este sentido, BSAV registró estos bienes por su precio de adquisición corrigiendo su importe cuando el valor de mercado de estos bienes, de acuerdo con las tasaciones efectuadas al efecto, fuese inferior al precio de adquisición. En cuanto a las otras actuaciones, BSAV siguió en su registro contable los criterios contemplados en la adaptación del Plan General de Contabilidad a las Empresas constructoras, según lo establecido en el primer apartado de las mismas y, por consiguiente, aplicó el método de contrato cumplido, según el cual los ingresos no se reconocen hasta la terminación de la obra. Respecto a los trabajos relativos al desarrollo de anteproyectos, planes de mejora urbana y proyectos de urbanización e instrumentos de gestión urbanística de los diferentes sectores, se les aplicó las normas contables generales del tratamiento de existencias. Como consecuencia de ello, la Sociedad capitalizó todos los costes financieros y operativos relacionados con las existencias que tienen un ciclo de producción superior a un año conforme a criterios analíticos de reparto.

El coste de las actuaciones de integración ferroviaria y urbanísticas encomendadas a la BSAV en las diferentes adendas ascendió a 237.863.591 euros, de los cuales los costes operativos de la Sociedad ascendieron a 15.671.179 euros y los gastos financieros devengados a 69.805.000 euros. La suma de la capitalización de estos gastos, 85.476.179 euros, supuso un 36% sobre el valor total de las existencias. En el siguiente cuadro aparece detallado el coste a 31 de diciembre de 2016 de cada una de las actuaciones realizadas por la Sociedad desglosadas entre los costes de adquisición/producción y la capitalización de los otros costes.

Cuadro nº 22: Importe a 31 de diciembre de 2016 de las actuaciones de BSAV

(en euros)

ACTUACIONES URBANÍSTICAS	COSTE	FINANCIERO OPERATIVO	TOTAL
Sector Can Portabella	62.604	0	62.604
Sector Triangle Ferroviari	192.443	0	192.443
Sector Prim	656.764	0	656.764
Sector Colorantes-RENFE	719.812	0	719.812
Sector Defensa	263.776	0	263.776
Sector Entorns Sagrera	3.459.730	0	3.459.730
Sector Tallers	494.181	0	494.181
Total	5.849.310	0	5.849.310
ACTUACIONES INTEGRACIÓN			
Obras de cobertura y urbanización			
Obras Cobertura Sant Andreu	82.240.310	28.656.302	110.896.612
Obras Cobertura Sagrera	9.585.290	4.141.592	13.726.882
Obras y proyectos asociados a la Estación			
Accesos	46.783.293	47.491.200	94.274.493
Obras preparatorias	227.747	0	227.747
Estructura	143.717	1.799.517	1.943.234
Arquitectura	255.039	0	255.039
Instalaciones	151.915	0	151.915
Otras obras			
Urbanización estación Sant Andreu Comtal	17.600	0	17.600
Prueba piloto	18.536	0	18.536
Viaro Segregado	422.692	0	422.692
Colector Prim	49.403	269.175	318.578
Colector Garcilaso	3.551.048	3.118.393	6.669.441
Otros Proyectos de Fuera Sectores	3.091.511	0	3.091.511
Total	146.538.102	85.476.179	232.014.281
TOTAL ACTUACIONES	152.387.412	85.476.179	237.863.591

Fuente: Elaboración propia

En lo que se refiere a la financiación de la actividad de BSAV, el 9 de septiembre de 2009 BSAV suscribió una póliza de crédito sindicado por importe máximo total de 350.000.000 de euros al objeto de cancelar el endeudamiento existente hasta ese momento derivado de una póliza de crédito suscrita en 2008 por un importe máximo total de 150.000.000 de euros y también para, fundamentalmente, cofinanciar las obras necesarias para el desarrollo de las actuaciones relativas a la red de alta velocidad y su integración urbana en la ciudad de Barcelona y la correspondiente remodelación de las infraestructuras ferroviarias y urbanísticas en el ámbito del Proyecto comprendido entre La Sagrera-Nudo de la Trinidad. El 30 de julio de 2014, las mismas entidades que tenían suscrito el contrato de póliza de crédito anterior concedieron a la Sociedad un nuevo contrato de crédito por importe máximo de 270.000.000 de euros al objeto de cancelar el endeudamiento existente hasta ese momento (importe dispuesto de la póliza de 350 millones a 30 de julio de 2014 era de 195.540.000 euros), y financiar las obras relativas a la remodelación del sistema ferroviario en el ámbito de La Sagrera – Sant Andreu, los costes de gestión de la Sociedad y los demás costes inherentes. Este contrato de crédito tiene un calendario de amortizaciones desde el 31 de marzo de 2016 hasta el 31 de diciembre de 2020.

Los préstamos suscritos por BSAV originaron unos costes financieros de 66.530.051 euros de los que correspondían a intereses 34.609.117 euros (52,02%) y 31.920.934 euros (47,98%) a otros costes, entre los que cabe destacar los costes de cobertura de tipos de interés, 13.978.297 (21%) y los costes de no disponibilidad, 8.541.212 euros (12,84%).

A continuación se muestra el importe de los gastos liquidados por los préstamos de la Sociedad con las entidades financieras, desglosados por conceptos de gastos:

Cuadro nº 23: Distribución a 31 de diciembre de 2016 de los costes financieros de BSAV por tipo de costes

(en euros)

CONCEPTOS	TOTAL
Intereses ordinarios	34.605.272
Intereses de demora	3.845
TOTAL INTERESES	34.609.117
Apertura	4.513.000
Dirección y estructura	4.450.000
Comisión de agencia	421.017
Comisión no disponibilidad	8.541.212
Cobertura de tipos de interés	13.978.297
Otras comisiones	17.408
OTROS GASTOS	31.920.934
TOTAL	66.530.051

Fuente: Elaboración propia

El detalle de los costes anteriores por anualidades se refleja en el siguiente cuadro:

Cuadro nº 24: Evolución de los costes financieros de BSAV por anualidades

(en euros)

EJERCICIOS	INTERESES
2004-2008	255.840
2009	6.463.778
2010	4.858.703
2011	7.832.755
2012	10.124.705
2013	10.824.116
2014	11.827.269
2015	7.331.130
2016	7.011.755
TOTAL	66.530.051

Fuente: Elaboración propia

El periodo 2012 a 2014 es en el que se liquidaron un mayor importe de gastos financieros debido a las comisiones de no disponibilidad y a los costes de cobertura de la póliza de crédito de 350 millones de euros, que en 2014 fue sustituida por la póliza de 270 millones, con lo que se consiguió disminuir la comisión de disponibilidad y se suprimieron los costes de cobertura o swaps.

El 13 de diciembre de 2016, los accionistas y BSAV firmaron un contrato de préstamo participativo de 241.963.197 euros, en función del porcentaje accionarial, con el objeto de dotar de liquidez a la Sociedad para atender el principal del préstamo dispuesto, de 217.163.771 euros y los gastos financieros del contrato de crédito de 30 de julio de 2014, 24.799.426 euros, ya que seguía sin generarse ingresos derivados de los aprovechamientos urbanísticos. El vencimiento estipulado fue el del día inmediatamente siguiente al de fecha de vencimiento final del crédito sindicado. El importe desembolsado por los accionistas hasta el 31 de diciembre de 2016 fue de 35.107.094 euros, de los que 17.553.547 euros lo fueron por las entidades públicas empresariales dependientes del Ministerio de Fomento.

A modo de resumen, a 31 de diciembre de 2016, las actuaciones previstas en el Convenio para la remodelación de la RAF de Barcelona se encontraban ejecutadas al 30,10% y, prácticamente paralizadas desde 2014 como consecuencia de las irregularidades detectadas en ese ejercicio en

relación con la ejecución de las principales actuaciones, al comprobarse discrepancias entre el volumen ejecutado y la obra certificada, habiéndose reanudado parte de las obras durante 2018. Además, todavía no se había adoptado una decisión definitiva sobre la ubicación de los talleres de RENFE-Operadora y sobre el diseño de la Estación de la Sagrera.

Por otro lado, BSAV para poder acometer las obras previstas y hasta que se obtuviesen ingresos derivados de la venta de los terrenos liberados del uso ferroviario, el 9 de septiembre de 2009, suscribió una póliza de crédito sindicado por un importe máximo de 350 millones y, a 30 de julio de 2014, las mismas entidades bancarias concedieron a la Sociedad un nuevo contrato de crédito por un importe máximo de 270 millones de euros y un calendario de amortizaciones desde el 31 de marzo de 2016 hasta el 31 de diciembre de 2020, con el que se canceló el endeudamiento existente de 195 millones de euros y se estimó que el importe restante, 75 millones, sería suficiente para financiar la finalización de las actuaciones ya iniciadas. No obstante, para atender a la cancelación de este préstamo, ante la falta de ingresos, el 13 de diciembre de 2016, los accionistas y BSAV firmaron un contrato de préstamo participativo.

II.2.4. Cartagena Alta Velocidad, S.A. (CAV)

CAV fue creada al amparo del acuerdo primero del Protocolo de colaboración suscrito el 22 de junio de 2006 entre el Ministerio de Fomento, el Gobierno de la Región de Murcia, el Ayuntamiento de Cartagena y ADIF para la remodelación de la red arterial ferroviaria de la ciudad de Cartagena.

Su objeto social consiste en llevar a cabo la coordinación de las actuaciones correspondientes a la remodelación de la RAF de la ciudad de Cartagena, teniendo en cuenta la incorporación de la ciudad a la red de altas prestaciones según las previsiones del "Plan Estratégico de Infraestructuras y Transporte (PEIT) 2005-2020", así como la coordinación de las actuaciones relativas a la transformación urbanística de los suelos ferroviarios de titularidad estatal que resulten innecesarios para la explotación ferroviaria, como consecuencia del desarrollo de dichas actuaciones de remodelación, todo ello de conformidad con lo dispuesto en el Protocolo mencionado.

El coste inicialmente acordado para la ejecución de las citadas actuaciones ascendía a 32,80 millones de euros que se financiarían, por un lado, mediante las aportaciones del Ministerio de Fomento por importe de 12 millones de euros, de la Comunidad Autónoma de la Región del Murcia por importe de 1,47 millones, del Ayuntamiento de Cartagena por un importe de 0,63 millones y, el resto, 18,71 millones con los ingresos que se obtuviesen de la venta de terrenos que serían cedidos a la Sociedad.

Tanto a la fecha de redacción de este Informe como a 31 de diciembre de 2016, los accionistas de CAV eran las entidades públicas empresariales ADIF (10%) y ADIF-AV (40%), la Comunidad Autónoma de la Región de Murcia (25%) y el Ayuntamiento de Cartagena (25%).

CAV desarrolla su objeto social realizando las siguientes actividades:

- a) Define la propuesta global de la actuación concertada en este ámbito de Cartagena.
- b) Elabora los estudios y propuestas que permitan la planificación y ejecución de actuaciones urbanísticas y de transportes, definiendo sus costes.

- c) Propone la creación de instrumentos de gestión adecuados para llevar a cabo los proyectos que se acuerden, asegurando la necesaria coordinación de los mismos.
- d) Ejecuta aquellas obras que le sean encomendadas por los socios mediante acuerdos específicos, de acuerdo con la normativa aplicable y con respeto a las competencias que, para la ejecución de obras públicas, tengan atribuidas
- e) Define el plan de etapas y el balance económico de la operación, y financiará, con los recursos económicos que obtenga como consecuencia del desarrollo urbanístico del ámbito de la actuación.

En ejecución del Protocolo, CAV suscribió, con fecha 28 de septiembre de 2009, el Acuerdo marco regulador de las relaciones de la Sociedad con ADIF, para la realización de los estudios, proyectos y obras correspondientes a las actuaciones derivadas del Protocolo de 22 de junio de 2006 para la remodelación de la RAF de la ciudad de Cartagena. En desarrollo de este Acuerdo marco se suscribieron dos adendas, la primera de ellas en 2009, para la financiación y redacción de los proyectos de integración del ferrocarril en Cartagena, así como para la redacción del proyecto de la estación previsto en el Protocolo de colaboración de 22 de junio de 2006, y la segunda el 25 de marzo de 2014 para la redacción y dirección del proyecto de la nueva estación ferroviaria de la ciudad de Cartagena en la nueva ubicación propuesta por el Ayuntamiento.

El Consejo de Administración de CAV, en su reunión de 20 de febrero de 2014, acordó desarrollar la actuación de integración del ferrocarril en Cartagena en la nueva ubicación propuesta por el Ayuntamiento de Cartagena, en la zona de Mandarache, en la parcela cedida por este situada en dicha zona y la rescisión del contrato del proyecto básico. En consecuencia, en la Adenda de 25 de marzo de 2014, se contrató la redacción del proyecto de la nueva estación de Cartagena en la zona de Mandarache.

En el ejercicio 2015 nuevamente comenzó el estudio de la ubicación de la estación en el lugar previsto inicialmente, ya que la parcela de Mandarache estaba sujeta a la revisión del Plan de Ordenación Urbana (POU), no aprobado aún y, por consiguiente, no podía considerarse propiedad del Ayuntamiento, impidiendo su cesión por parte de este.

Posteriormente, el 13 de diciembre de 2016, el Consejo de Administración de CAV acordó resolver el contrato de la redacción del proyecto de la nueva estación en la zona de Mandarache y dejar sin efecto la Adenda suscrita el 25 de marzo de 2014, así como definir el nuevo esquema de integración del ferrocarril en la ciudad de Cartagena, manteniendo la ubicación de la estación existente; encomendar al Ministerio de Fomento la redacción de los estudios y análisis previos, necesarios de alternativas, y el estudio informativo correspondiente; y a ADIF-AV la redacción del proyecto que resultara.

A 31 de diciembre de 2016, no se habían ejecutado prácticamente obras de integración ferroviaria en la ciudad. Solamente se habían llevado a cabo los estudios previos de cartografía, geología y geotecnia; el proyecto básico y la redacción del proyecto de la nueva estación se habían rescindido y, de acuerdo con la decisión adoptada en el Consejo de Administración de la Sociedad el 13 de diciembre de 2016, deberán contratarse nuevamente los estudios preliminares acordes con el nuevo proyecto de integración aprobado. Por otra parte, en lo que se refiere a las actuaciones urbanísticas, CAV había demolido unas naves ferroviarias sin uso en el recinto de la estación con un coste de 500.000 euros aunque queda pendiente el proyecto de urbanización hasta que se apruebe la nueva propuesta de ubicación de la estación y el trazado ferroviario resultante.

La práctica totalidad del coste incurrido y activado como existencias, de 1.974.058 euros, se corresponde con el desarrollo de proyectos relacionados con las actuaciones ferroviarias mencionadas incrementado con el importe de los gastos financieros y operativos incurridos por CAV; el resto, 52.786 euros corresponde a las actuaciones urbanísticas, tal y como se desprende del siguiente cuadro:

Cuadro nº 25: Importe a 31 de diciembre de 2016 de las actuaciones de CAV

(en euros)

ACTUACIONES	IMPORTE
Proyectos ferroviarios	1.235.951
Proyectos urbanísticos	52.786
Gastos operativos	554.078
Gastos financieros	184.029
TOTAL	2.026.844

Fuente: Elaboración propia

Aunque a 31 de diciembre de 2016, CAV no tenía endeudamiento bancario, sin embargo para financiar la ejecución de las actuaciones encomendadas y hasta en tanto obtuviera ingresos por la venta de suelo, había suscrito un contrato de crédito en noviembre de 2009 por un importe total de 7 millones de euros garantizado por los socios mediante el otorgamiento de comfort letters en función del porcentaje accionarial.

A la fecha de vencimiento del préstamo el 18 de noviembre de 2012, CAV había dispuesto de 1.105.000 euros, pactando una novación en la que se fijó el límite del crédito en el importe dispuesto y se prorrogó su vencimiento hasta el 18 de mayo de 2013, prorrogado posteriormente hasta el 18 de febrero de 2014. Dado que a este vencimiento, los bancos no concedieron financiación a la Sociedad, los accionistas decidieron cancelar la deuda bancaria mediante un contrato de préstamo participativo suscrito el 14 de julio de 2014 por un importe de 2.700.000 euros y un plazo de amortización de tres años, importe que incluyó, además, la estimación de los costes operativos y de financiación de las actuaciones en curso. Posteriormente, el 7 de julio de 2017, se firmó la prórroga de este préstamo hasta el 31 de marzo de 2020. Durante 2014, los accionistas desembolsaron los 2.700.000 euros del préstamo participativo, de los que 2.660.285 euros eran de principal y gastos operativos y 39.715 euros de los intereses pendientes. De este importe, 1.350.000 euros fueron desembolsados por las entidades públicas empresariales dependientes del Ministerio de Fomento en proporción a su participación accionarial.

Hasta la fecha de cancelación del crédito bancario, los gastos financieros liquidados de la póliza de crédito ascendieron a 184.029 euros, de los cuales 113.352 euros correspondían a intereses bancarios y el resto, 70.677 euros, a otros gastos derivados de la aplicación de diferentes comisiones entre los que destaca la comisión de disponibilidad que supuso un 35,21 % sobre el total de gastos.

Cuadro nº 26: Distribución a 31 de diciembre de 2016 de los costes financieros de CAV por tipos de costes y anualidades

(en euros)

CONCEPTOS	2011	2012	2013	2014	2015	TOTAL
Intereses ordinarios	2.107	27.830	57.997	25.418	0	113.352
TOTAL INTERESES	2.107	27.830	57.997	25.418	0	113.352
Comisiones/tarjetas	0	4	136	105	19	264
Comisión de disponibilidad	8.230	56.516	11	32	0	64.789
Comisión renovación	0	0	2.282	3.244	0	5.526
Otros gastos	0	0	0	98	0	98
TOTAL OTROS GASTOS	8.230	56.520	2.429	3.479	19	70.677
TOTAL	10.337	84.350	60.426	28.897	19	184.029

Fuente: Elaboración propia

A modo de resumen, a 31 de diciembre de 2016, las actuaciones previstas en el Convenio para la remodelación de la RAF de Cartagena tan solo se habían ejecutado en un 1,96% como consecuencia, principalmente, de los cambios en la ubicación de la estación, necesaria para definir el proyecto de integración ferroviaria. Aunque a dicha fecha, CAV no tenía endeudamiento bancario, sin embargo para financiar la ejecución de las actuaciones encomendadas y hasta que obtuviera ingresos por la venta de suelo, había suscrito un contrato de crédito en noviembre de 2009 por un importe total de 7 millones de euros, novado y prorrogado hasta el 18 de febrero de 2014, que ante la falta de ingresos, tuvo que cancelarse por los accionistas mediante un contrato de préstamo participativo.

II.2.5. Gijón al Norte, S.A. (GN)

GN fue creada al amparo del acuerdo primero del Convenio suscrito el 2 de septiembre de 2002 entre el Ministerio de Fomento, el Principado de Asturias y el Ayuntamiento de Gijón para la integración del ferrocarril en la ciudad de Gijón. Su objeto es facilitar la coordinación de las actuaciones correspondientes a la ordenación ferroviaria del entorno de las estaciones ya existentes a la fecha del Convenio de Jovellanos y el Humedal, así como promover la transformación urbanística derivada de estas obras. Para ello debe gestionar el desarrollo urbanístico y ejecutar las obras de infraestructura urbana correspondiente a los terrenos liberados en ese entorno, el parque urbano central y la red viaria. Igualmente, GN ha de coordinar la realización de los estudios y proyectos necesarios para la ejecución de las actuaciones urbanísticas y de infraestructura de transporte.

El coste inicialmente estimado en el Convenio para las actuaciones de integración del ferrocarril en la ciudad de Gijón ascendía a 105,3 millones de euros, de los que 39,1 millones serían financiados directamente por el Ministerio de Fomento y el resto con cargo a los aprovechamientos urbanísticos a realizar sobre los terrenos liberados del uso ferroviario, después de considerar los costes de urbanización, de manera que GN financiaría las actuaciones relativas a la estación intermodal y al soterramiento y reposición de las instalaciones de Renfe-Cercanías, largo recorrido y Ferrocarriles Españoles de Vía Estrecha (FEVE) que incluían la estación provisional, las actuaciones en la calzada y Tremañes y la demolición de Jovellanos y el Humedal. Además, se contemplaba la construcción de una estación de autobuses por un importe de 7,2 millones a financiar por el Principado de Asturias. En este Convenio no se cuantificaron el importe de las actuaciones urbanísticas, estimadas posteriormente en 12,88 millones de euros, ni los costes operativos y financieros en que incurriese GN como consecuencia de la necesidad de financiación externa. Tampoco se estableció un procedimiento específico para el supuesto de que los recursos estimados inicialmente no fuesen suficientes para culminar las actuaciones previstas.

A 31 de diciembre de 2016, de los 383,15 millones de euros previstos a dicha fecha para todas las actuaciones se encontraban pendientes de ejecución 329,10 millones, lo que representaba un 85,89% del total programado, correspondiendo, fundamentalmente al túnel de conexión y a la estación intermodal.

En el ámbito del Convenio GN desarrolla las siguientes actividades:

- a) Define la propuesta global de la actuación concertada en el ámbito de Gijón.
- b) Elabora los estudios y propuestas que permitan la planificación y ejecución de actuaciones urbanísticas y de transportes, definiendo sus costes.
- c) Propone la creación de instrumentos de gestión adecuados para llevar a cabo los proyectos que se acuerden, asegurando la necesaria coordinación de los mismos.

A la fecha de redacción de este Informe al igual que a 31 de diciembre de 2016, los accionistas de la Sociedad eran las entidades públicas empresariales del Grupo Fomento ADIF (7,5%), ADIF-AV (30%) y RENFE- Operadora (12,5%), el Ayuntamiento de Gijón (25%) y el Principado de Asturias (25%).

En desarrollo de su objeto social GN suscribió dos Convenios con el Ministerio de Fomento con el objeto de ejecutar la Estación provisional de Gijón, las actuaciones complementarias en la Calzada y Tremañes y las obras de supresión de la barrera de Gijón, demoliciones y levantes de las estaciones de Jovellanos y el Humedal. Además, suscribió dos convenios con ADIF, uno de ellos para la transmisión a GN de los suelos liberados con motivo de las obras derivadas de la remodelación de la RAF de la ciudad de Gijón, y el otro de adquisición y pago por mutuo acuerdo de las fincas relativas al proyecto de expropiación de la UE-1; y un Convenio con el Ayuntamiento para la dirección y redacción del proyecto de urbanización de la UE-1A del ámbito del Plan Especial del Ferrocarril en Gijón.

En el caso de los dos convenios firmados con el Ministerio de Fomento, GN licitó los contratos de obras necesarios para llevar a cabo las actuaciones encomendadas. Ello incluyó la elaboración de los pliegos de condiciones y demás documentos contractuales, la realización de los trámites de licitación y la adjudicación del contrato. GN tiene la condición de promotor de obras.

Como consecuencia de la constatación a finales de 2012 del incremento de costes de la ejecución de la estación intermodal en el emplazamiento inicialmente previsto de la Moreda, se decidió acometer esta actuación por fases y así fue hasta que en 2015, el Ayuntamiento de Gijón expuso otra propuesta de integración consistente en la construcción de una estación intermodal soterrada en un emplazamiento mas céntrico, frente al Museo del ferrocarril, con lo que se abrió un periodo de análisis de nuevas soluciones para la integración del ferrocarril en la ciudad que fuese factible con los recursos económicos disponibles.

Además, GN tuvo que encargarse del traslado del personal que prestaba sus servicios en las oficinas de la estación del Humedal a otras dependencias, actuación no prevista en el Convenio inicial pero necesaria para poder continuar con la integración del ferrocarril en la ciudad y que supuso un coste de 7,9 millones.

Por otra parte, GN realizó una serie de actuaciones relativas al ámbito urbanístico. En este sentido, como ya se ha señalado antes, el 16 de julio de 2014 se suscribió entre ADIF y GN el Convenio

para la transmisión a esta de los suelos liberados con motivo de las obras derivadas de la transformación de la red ferroviaria de la ciudad de Gijón según lo estipulado en el Convenio de 2002. Posteriormente, el 20 de diciembre firmó con ADIF el Convenio de adquisición y pago por mutuo acuerdo de las fincas relativas al proyecto de expropiación de la UE-1 por un importe de 41.262.815 euros, según la tasación efectuada por la sociedad estatal SEGIPSA. El pago de las fincas incluidas en el Convenio se haría mediante la entrega a ADIF de obra ferroviaria realizada por GN difiriéndolas en el tiempo a medida que GN ejecutase las obras de acuerdo con la planificación ferroviaria prevista. Del justiprecio anterior, se habían entregado a ADIF obras por un importe de 8.693.260 euros.

Tras la firma de estos convenios, GN inició el procedimiento de venta de las parcelas y así, en la reunión de su Consejo de Administración de 10 de noviembre de 2015, se aprobaron los pliegos de condiciones para su venta y se estableció la realización de la enajenación mediante subasta, utilizando como presupuesto base de licitación, la tasación de SEGIPSA. El 24 de febrero de 2016, GN inscribió las parcelas en el Registro de la Propiedad y el 12 de marzo de 2016 se publicó la licitación en el BOE que fue declarada desierta el 18 de mayo de 2016. Posteriormente, el 27 de julio de 2016 se adjudicó un contrato de obras con objeto de limpiar el ámbito de las parcelas, obras que han sido ya ejecutadas, encontrándose las parcelas disponibles nuevamente para la venta.

Las actuaciones llevadas a cabo por GN en cumplimiento de lo pactado en el Convenio se han registrado en la cuenta de existencias de la Sociedad considerándolas como una única actuación y, por consiguiente, los gastos incurridos en su ejecución así como los costes operativos y financieros producidos durante la ejecución de las mismas fueron objeto de activación, siguiendo el criterio de las normas de adaptación del Plan General de Contabilidad a las Empresas inmobiliarias (Orden de 22 de diciembre de 1994).

A 31 de diciembre de 2016, el coste de la actuación de la integración del ferrocarril en la ciudad de Gijón, considerada como la única obra objeto y fin de esta Entidad, ascendió a 32.684.456 euros, de los que 13.919.752 euros (42,59%), corresponden a la activación de los costes financieros (9.626.837 euros) y a la de los operativos (4.292.9159 euros) con el siguiente desglose por actuaciones:

Cuadro nº 27: Importe a 31 de diciembre de las actuaciones de GN

(en euros)

ACTUACIONES	IMPORTE
Compra Terrenos UE 1A	41.303.407
AGENTE PROPIETARIO TERRENOS	41.303.407
Redacción Plan Especial	429.865
Redacción Anteproyecto Cubierta Estación Intermodal	203.000
Estación Provisional	12.200.178
Exposición Estación Intermodal	115.144
Demoliciones Estaciones	5.645.378
Traslados trabajadores Oficinas Humedal	171.139
GASTOS FINANCIEROS	9.626.837
GASTOS OPERATIVOS	4.292.915
FINANCIADOR FERROVIARIO	32.684.456
Adecuación Proyecto UE 1 A	487.433
Urbanización UE 1 A (Proyecto)	28.000
AGENTE URBANIZADOR	515.433
TOTAL	74.503.296

Fuente: Elaboración propia

Durante 2017, se llevaron a cabo una serie de reuniones entre los socios para intentar solucionar la integración del ferrocarril en la ciudad de un modo que resultase viable económicamente. Finalmente, el Consejo de Administración, en su reunión de 11 de julio de 2017, aprobó las bases y los criterios que deberá contener el nuevo convenio que ha de sustituir al inicial de 2 de septiembre de 2002, aunque se encontrarían pendientes de aprobación y autorización por los órganos competentes de cada accionista. En estas bases se contempla que el edificio intermodal se ubique frente al Museo del ferrocarril en lugar del ámbito del Humedal; que la aportación del Ministerio de Fomento aumente hasta 140,16 millones de euros destinados a la estación de cercanías; que el total de actuaciones a financiar por GN, sea de 263,35 millones consistente en la estación de largo recorrido, el edificio de viajeros frente al Museo del ferrocarril, el aparcamiento subterráneo, la urbanización de los suelos liberados, el edificio de oficinas, la estación de autobuses. Además, el Ministerio de Fomento realizará las actuaciones necesarias para unir el túnel, ya ejecutado, con la nueva estación con un coste estimado de 313,66 millones de euros.

Asimismo, se acordó que las aportaciones de los socios se realizarán de forma mancomunada en función de su porcentaje de participación en el capital social, a través de préstamos participativos u otras fórmulas de aportación, con lo que la financiación de GN será independiente de los ingresos de los aprovechamientos urbanísticos.

Para hacer frente a la financiación de las actuaciones que iba realizando, GN suscribió en julio de 2009 un contrato de crédito sindicado por importe de 36 millones de euros. Posteriormente, el 27 de marzo de 2013, fue objeto de una refinanciación por idéntico importe a 5 años, con dos años de carencia y vencimientos a partir de 2015 con el compromiso de los socios de desembolsar el importe de las amortizaciones y de los intereses hasta que la Sociedad pudiera hacer frente a los mismos una vez consiguiese la venta de los suelos.

El Consejo de Administración, en su reunión de 15 de diciembre de 2016, aprobó la resolución de este préstamo y la posterior suscripción de una nueva póliza de crédito con otra entidad financiera en mejores condiciones de financiación, por un importe máximo de 22.500.000 euros, inferior en 13.500.000 euros al otorgado anteriormente.

En 2014, los socios de GN otorgaron un préstamo participativo por importe de 3 millones de euros, en función de la participación accionarial para hacer frente a las necesidades de financiación estimadas para el siguiente periodo anual. El 10 de junio de 2015, concedieron nuevamente un préstamo participativo por un importe de 38.162.125 euros suscrito en función del porcentaje accionarial para la amortización de la deuda bancaria y pago de los correspondientes intereses con vencimiento el 31 de diciembre de 2021. Posteriormente, como resultado de la refinanciación de la deuda bancaria firmada el 30 de diciembre de 2016, se suscribió una adenda al contrato de préstamo participativo para adaptarlo a la nueva situación derivada del nuevo contrato de crédito. En total, a 31 de diciembre de 2016 el importe de los compromisos derivados de los préstamos participativos anteriores ascendió a 41.162.125 euros y el importe desembolsado a dicha fecha era de 19.655.560 euros de los que 9.827.780 euros lo fueron por las entidades públicas empresariales dependientes del Ministerio de Fomento.

El coste de financiación generado por el endeudamiento bancario ascendió, a 31 de diciembre de 2016, a 10.682.609 euros, de los que 8.439.099 euros corresponden a intereses bancarios y 1.216.000 a los costes derivados de la apertura y posteriores novaciones del crédito inicial. A continuación se desglosa el coste de financiación por concepto de gasto:

Cuadro nº 28: Distribución a 31 de diciembre de 2016 de los costes financieros de GN por tipo de costes

(en euros)

CONCEPTOS	TOTAL
Intereses ordinarios	8.439.099
TOTAL INTERESES	8.439.099
Apertura/Novación	1.216.000
Due Dilligence	239.904
Comisión de agencia	293.611
Comisión de disponibilidad	403.995
Comisión de Dirección	90.000
TOTAL OTROS GASTOS	2.243.510
TOTAL	10.682.609

Fuente: Elaboración propia

Respecto a la distribución temporal del coste financiero, el importe mayor se produjo en 2013 como consecuencia del coste de refinanciación del crédito sindicado suscrito en 2009, según se detalla a continuación:

Cuadro nº 29: Evolución de los costes financieros por anualidades

(en euros)

EJERCICIOS	INTERESES
2005	7.548
2006	29.401
2007	66.450
2008	35.758
2009	508.111
2010	509.390
2011	1.168.676
2012	1.760.041
2013	1.956.700
2014	1.624.965
2015	1.691.789
2016	1.323.780
TOTAL	10.682.609

Fuente: Elaboración propia

A modo de resumen, a 31 de diciembre de 2016, las actuaciones previstas en el Convenio para la remodelación de la RAF de Gijón se encontraban ejecutadas al 14,11% y prácticamente paralizadas, a la espera de la aprobación definitiva del proyecto constructivo de la estación intermodal diferente al inicialmente acordado para que fuese factible con los recursos económicos disponibles. Asimismo, GN para hacer frente a la financiación de las actuaciones que va realizando, suscribió un contrato de crédito sindicado en julio de 2009 por un importe de 36 millones, resuelto en 2016 mediante la formalización de una nueva póliza de crédito de importe inferior al anterior, 22,5 millones. A partir de 2014 y, debido a la ausencia de ingresos, los socios suscribieron una serie de préstamos participativos para hacer frente a los gastos de GN e ir amortizando la deuda bancaria a su vencimiento.

Durante 2017, se llevaron a cabo una serie de reuniones entre los socios de GN para intentar solucionar la integración del ferrocarril en la ciudad de un modo que resultase viable económicamente. Finalmente, el Consejo de Administración, en su reunión de 11 de julio de 2017, aprobó las bases y los criterios que deberá contener el nuevo convenio. En estas bases se contempla que el edificio intermodal se ubique frente al Museo del ferrocarril en lugar del ámbito inicialmente previsto al tiempo que los socios se comprometen a la financiación futura de la Sociedad y así la financiación de GN será independiente de los ingresos de los aprovechamientos urbanísticos.

II.2.6. León Alta Velocidad 2003, S.A. en liquidación (LAV)

LAV, se constituyó el 10 de enero de 2003 por tiempo indefinido, como consecuencia del Convenio firmado el 6 de noviembre de 2002 entre el Ministerio de Fomento, la Junta de Castilla y León, el Ayuntamiento de León, el Ayuntamiento de San Andrés de Rabanedo, RENFE y GIF, con el objeto de colaborar en la mejora de la integración urbana del ferrocarril en los términos municipales de León y San Andrés del Rabanedo y preparar la llegada de la alta velocidad a dichos municipios.

El coste inicial previsto en el Convenio fue de 142,78 millones de euros. En desarrollo del mismo, el 20 de junio de 2006, las partes firmaron una adenda para modificar el esquema de reubicación de las instalaciones auxiliares ferroviarias inicialmente previsto y ampliar su alcance. En febrero de 2007, se acordó, sin llegar a formalizarse en convenio, la modificación de la solución de integración

ferroviaria, ampliando la longitud total de tramos soterrados o con posibilidad de cubrición, hasta unos 3.000 metros, para incluir el soterramiento en la zona de San Andrés de Rabanedo.

La Sociedad tenía por objeto social cualesquiera operaciones relacionadas con las siguientes actividades:

- a) El impulso, gestión y financiación de todas aquellas obras necesarias para la incorporación de las instalaciones de la ciudad de León a la futura red de alta velocidad.
- b) La ejecución, de acuerdo con la normativa aplicable, de determinadas obras cuando las mismas le sean delegadas por la institución firmante competente al efecto.
- c) La realización de operaciones urbanísticas en los terrenos liberados como consecuencia de las obras que se realicen para la incorporación de las instalaciones de los municipios de León y de San Andrés de Rabanedo a la futura red de alta velocidad, así como de los nuevos espacios generados por los soterramientos de infraestructura ferroviaria.
- d) La gestión del desarrollo urbanístico, la enajenación de las parcelas resultantes y la ejecución de las obras de infraestructura correspondientes a los terrenos liberados por el traslado de instalaciones ferroviarias o por su soterramiento.

Debido a la imposibilidad de financiar las actuaciones tal y como habían sido acordadas en el Convenio, la Junta General Extraordinaria y Universal de Accionistas de fecha 4 de diciembre de 2012 acordó la liquidación de la Sociedad. En este Acuerdo se pactó la adquisición por parte de ADIF de la obra ferroviaria finalizada y la liquidación del pasivo social restante, una vez deducido el importe de la obra ferroviaria, mediante su asunción en base a los porcentajes siguientes: 50% de las deudas, La Junta de Castilla y León, el 12,5% RENFE-Operadora y el 37,5% ADIF.

Desde el Acuerdo de disolución de LAV hasta el 31 de diciembre de 2016, ADIF canceló en mayo de 2013 la deuda bancaria formalizada para la financiación de las obras mediante la formalización de un préstamo por un importe de 10 millones de euros a fin de proceder al pago de la obra finalizada y a la cancelación de la deuda con proveedores, al tiempo que seguía pendiente la extinción de LAV a la espera de la liquidación final de alguna de las obras y consiguiente firma del acta de recepción de las mismas.

Dentro de las actuaciones contempladas en el Convenio, la principal inversión acometida por LAV fue la construcción de la estación provisional cuyo coste se registró en la cuenta de existencias de la Entidad y, al igual que en el resto de las SIF, se capitalizaron los gastos financieros y operativos relacionados con las obras hasta el momento del acuerdo de liquidación.

Cuadro nº 30: Importe a 31 de diciembre de 2016 de las actuaciones de LAVL

(en euros)	
ACTUACIONES	IMPORTE
Estación provisional y otras actuaciones	10.772.410
Soterramiento andenes nueva estación	1.024.800
Gastos operativos y financieros	2.956.023
TOTAL	14.753.233

Fuente: Elaboración propia

La valoración de estas existencias a 31 de diciembre de 2016 fue reexpresada en las cuentas anuales de 2017 tras la conformidad, a 31 de diciembre de 2017, de los liquidadores de LAV con el

Informe del Comité de dirección de ADIF-AV en el que se cuantifican los activos a adquirir por ADIF- AV en 9.685.591 euros, correspondiendo 8.884.941 euros a obra ferroviaria en la estación provisional de León, 309.029 euros al acceso a la estación provisional de León, 282.523 euros al estudio y seguimiento hidrogeológico y, por último 209.098 euros a gastos financieros asociados a la estación provisional. Por tanto, el importe registrado en el epígrafe de existencias a 31 de diciembre de 2016 ascendería a 11.039.797 euros, de los que 9.685.591 euros se han considerado obra ferroviaria y, por tanto, serán adquiridos por ADIF-AV como contraprestación por el anticipo de 10.000.000 euros y 1.354.206 euros de obra no ferroviaria correspondiente a viales situados en la ciudad de León.

A modo de resumen, la imposibilidad de financiar las actuaciones tal y como habían sido acordadas en el Convenio, dio lugar a que la Junta General Extraordinaria y Universal de Accionistas de fecha 4 de diciembre de 2012 acordase la liquidación de la Sociedad y que ADIF adquiriese la obra ferroviaria. Derivado de ello, ADIF canceló en mayo de 2013 la deuda bancaria existente mediante la formalización de un préstamo por un importe de 10 millones de euros a fin de proceder al pago de la obra finalizada y a la cancelación de la deuda con proveedores.

II.2.7. Logroño Integración del Ferrocarril 2002, S.A. (LIF)

LIF fue creada al amparo del acuerdo primero del Convenio de colaboración de 25 de julio de 2002 firmado entre el Ministerio de Fomento, la Comunidad Autónoma de La Rioja, el Ayuntamiento de Logroño y RENFE, para el estudio y desarrollo de los trabajos para la integración del ferrocarril en la ciudad de Logroño con la finalidad de facilitar la coordinación y ejecución correspondiente a la ordenación ferroviaria y promover y gestionar la transformación urbanística derivada de las obras de integración del ferrocarril en la ciudad.

El coste previsto en el Convenio ascendía a 187,16 millones de euros, sin que se contemplasen en él los gastos de financiación ni los costes operativos de LIF. Su financiación sería, según el acuerdo adoptado de la siguiente forma: 30 millones por el Grupo Fomento, 95 millones por el aprovechamiento urbanístico y el resto, 62,16 millones a partes iguales entre el Ayuntamiento y la Comunidad Autónoma. Además, el Convenio preveía que del coste de la actuación, una vez deducidas las plusvalías urbanísticas que se generasen de los suelos aportados por ADIF, sería financiado íntegramente por la Comunidad Autónoma de La Rioja y el Ayuntamiento de Logroño y, por tanto, LIF sería una Sociedad con presupuesto equilibrado, ya que en caso de existir déficit en la financiación de las actuaciones, la Comunidad Autónoma y el Ayuntamiento se comprometieron a sufragarlo.

A 31 de diciembre de 2016, de los 420,76 millones de euros previstos a dicha fecha para todas las actuaciones se encontraban pendientes de ejecución 181,61 millones, lo que representaba un 43,16% sobre el total, correspondiendo a las Fases 2 y 3 del soterramiento.

Tanto a la fecha de redacción de este Informe como a 31 de diciembre de 2016, los accionistas de LIF eran las entidades públicas empresariales ADIF (7,5%), ADIF-AV (30%) y RENFE-Operadora (12,5%), el Ayuntamiento de Logroño (25%) y la Comunidad Autónoma de la Rioja (25%).

LIF tiene por objeto social la realización de las operaciones relacionadas con las siguientes actividades:

- a) La coordinación de las actuaciones correspondientes a la ordenación de la travesía ferroviaria de Logroño y su estación, y la transformación urbanística derivada de estas obras.
- b) La ejecución de las obras de infraestructura correspondientes a los terrenos afectados por las obras recogidas en la alternativa denominada 3.2, seleccionada del Estudio Informativo para la Integración del Ferrocarril en la ciudad de Logroño, y que incluye los terrenos recogidos en el ámbito del PERI nº 3 del Plan General de Ordenación Urbana (PGOU) de Logroño.
- c) El impulso, gestión y financiación de las obras de la adaptación del pasillo ferroviario y la playa de vías existentes a la llegada del tren de alta velocidad a Logroño prevista en el Plan de Infraestructuras de Transporte 2000-2007, así como de las obras de integración del ferrocarril en la ciudad de Logroño; así como, en su caso, la realización de aquellas obras que los firmantes del citado Convenio le deleguen, que deberá ejecutar de acuerdo con la normativa aplicable y con respeto a las competencias de cada administración.
- d) La realización de operaciones urbanísticas, de acuerdo con lo fijado en el Convenio de colaboración, en los terrenos que se declaren no necesarios para el ferrocarril, por haberse soterrado o trasladado las instalaciones ferroviarias, previa realización de los trámites necesarios para proceder a la desafectación de dichos terrenos.

Para la realización de su objeto social LIF:

- 1) Define la propuesta global de la actuación concertada en Logroño, impulsando la adaptación de la infraestructura ferroviaria a la llegada de la alta velocidad, la ordenación de la travesía ferroviaria y su estación, y la transformación urbanística derivada de estas obras previstas en el Convenio.
- 2) Elabora los estudios y propuestas que permitan la planificación y ejecución de actuaciones urbanísticas y de transportes, definiendo sus costes.
- 3) Propone la creación de instrumentos de gestión adecuados para llevar a cabo los Proyectos que se acuerden, asegurando la necesaria coordinación de los mismos y, en su caso, procederá a su creación.

En ejecución del Convenio de 2002, LIF suscribió, el 10 de febrero de 2004, el Contrato marco regulador de las relaciones de la Sociedad con sus socios, para la encomienda a los mismos de las actuaciones contempladas en el Convenio de colaboración celebrado el 25 de julio de 2002, desarrollado posteriormente mediante una serie de adendas suscritas entre 2004 y 2013 en las que se determinan las condiciones para la realización de cada una de las siguientes actuaciones encomendadas: la redacción de los proyectos correspondientes a las tres fases del soterramiento del trazado ferroviario en la ciudad de Logroño; la ampliación del Contrato de redacción del Proyecto de Construcción de la Integración del Ferrocarril, incorporando al mismo el edificio de la nueva estación de ferrocarril, así como la realización de los estudios necesarios a fin de aumentar la integración del ferrocarril, con un mayor alcance que los que estaban previstos en el Contrato original; la Estación provisional; las instalaciones auxiliares en Arrúbal; la redacción del Estudio de Viabilidad técnico-económica de la prolongación del soterramiento a la zona de Los Lirios; la Fase 1 de la Integración; la construcción de la Subestación; la nueva estación de autobuses; y la prolongación del cajón ferroviario.

Además, LIF firmó dos convenios de colaboración con el Ayuntamiento, el primero de ellos en 2016 para la ejecución de la obras de la futura estación de autobuses, la cúpula, el parque sobre estación de autobuses y el parque oeste y, el segundo en 2017, para el Proyecto de trazado del paso inferior existente en la calle Duques de Nájera-Lobete de Logroño.

Las actuaciones realizadas por LIF en cumplimiento de las diferentes encomiendas reguladas en el Contrato marco y posteriores adendas se registraron contablemente en la cuenta de existencias. Su valoración se efectuó al precio de adquisición o al coste de producción. Además, LIF capitalizó los gastos financieros así como todos los gastos operativos incurridos, considerando a todas las obras, que figuran en existencias, como una única Unidad Generadora de Efectivo, lo que origina que hasta que no finalicen las obras y se registren los diversos ingresos correspondientes (cuotas de urbanización, venta de solares de la Sociedad y entrega de obra ferroviaria financiada) el resultado sea nulo, dado que todos los gastos aumentan el valor de las existencias de la Sociedad mientras estas alcanzan la madurez económica necesaria para su realización e ingreso. En resumen, activa como existencias aquellos costes indirectos, (gasto de personal, servicios exteriores, amortización y gastos financieros), en la medida en que dichos gastos tienen relación con el proyecto de integración del ferrocarril en la ciudad de Logroño, de acuerdo con las normas contables de adaptación del Plan General de Contabilidad a las Empresas constructoras.

A continuación se muestra un desglose por proyectos del coste de cada una de las actuaciones ejecutadas por la Sociedad, desde su creación hasta el 31 de diciembre de 2016, como consecuencia de las diferentes encomiendas reguladas en el Contrato marco.

Cuadro nº 31: Importe a 31 de diciembre de 2016 de las actuaciones de LIF

(en euros)

ACTUACIONES	IMPORTE
Fase previa	11.330.090
Arrúbal	951.748
Estación provisional	2.161.434
Proyecto	4.881.570
Dirección de obras	303.670
Fase 1	65.428.458
Otras	65.532.989
AGENTE FERROVIARIO	150.589.959
Urbanísticas	2.731.667
AGENTE URBANIZADOR	2.731.667
Propietario terreno	129.818
PROPIETARIO DE TERRENO	129.818
TOTAL COSTE PROYECTOS	153.451.444
Gastos Financieros	46.793.628
Gastos operativos	8.566.000
TOTAL ACTIVADO	208.811.072

Fuente: Elaboración propia

Las principales actuaciones financiadas por LIF a 31 de diciembre de 2016 fueron las actuaciones ferroviarias que supusieron un 98,2% del total coste de producción de los proyectos, lo que pone de manifiesto su papel fundamental como financiador de obras ferroviarias. Obras que son contratadas por ADIF y pagadas por LIF, de conformidad con lo previsto en las distintas adendas que desarrollan el Acuerdo marco regulador de las relaciones de LIF con ADIF para la realización de estudios, proyectos y obras correspondientes a las actuaciones derivadas del Convenio de 25 de julio de 2002 para la remodelación de la RAF de la ciudad de Logroño.

La actuación de LIF como agente urbanizador, aunque constituye uno de sus objetos principales según sus estatutos, representó solamente un 1,8% del coste de los proyectos como consecuencia de la imposibilidad de ejecutar la totalidad del desarrollo urbanístico hasta que no se produzca la desafectación del uso ferroviario de los terrenos.

Como propietario de terrenos, LIF registra analíticamente la compra de suelos lucrativos propiedad de ADIF, según lo previsto en el Convenio de colaboración de 25 de julio de 2002, e incluidos en el Plan Especial de Desarrollo de Sistemas Generales e Infraestructuras y de Reforma Interior (PERI Nº 3 Ferrocarril).

Además, la financiación necesaria para poder acometer las actuaciones previstas en el Convenio hasta el momento en que se pudiesen liberar los terrenos del uso ferroviario y traspasarlos a la Sociedad para que esta inicie su comercialización junto con los costes operativos de la Sociedad, supusieron un incremento de coste adicional de 55.359.628 euros (36,08% sobre el coste de construcción de los proyectos), de los que 46.793.628 se debieron a los costes financieros y 8.566.000 euros, a los costes operativos de la Sociedad.

Para financiar la ejecución de las actuaciones encomendadas hasta que pudiesen trasladarse las instalaciones ferroviarias afectadas por la remodelación y fuese posible desafectar y poner en mercado los suelos en los que se ubicaban, LIF contrató en 2004 una línea de crédito por valor de 6 millones de euros por una duración de 2 años con el objeto de financiar el Plan especial y los gastos constructivos y de gestión. Esta póliza fue renovada en 2006, ampliando su límite a 9 millones de euros. Además, durante 2007, LIF contrató diversas pólizas de crédito para la financiación de la Fase previa. El conjunto de todas las pólizas anteriores fueron canceladas en mayo de 2009, al suscribir LIF una póliza de crédito sindicada de 220 millones de euros, garantizada por los ingresos futuros derivados de la venta de suelos y por los socios mediante el otorgamiento de comfort letters. A su vencimiento en 2014 y, dada la situación del mercado financiero e inmobiliario y la ejecución de las actuaciones, LIF aún no había obtenido ingresos por venta de suelo, por lo que el 29 de julio de 2014 suscribió un crédito sindicado de financiación estructurada por 220 millones de euros para refinanciar el importe ya dispuesto que tenía la Sociedad de 195.145.000 euros y poder finalizar las actuaciones de integración de la Fase 1.

A 31 de diciembre de 2016, LIF había dispuesto de la totalidad de los 220 millones del préstamo sindicado y el sindicato bancario, al considerar que no se cumplían todas las condiciones pactadas en el contrato de crédito, acordó con LIF que la última disposición de 22.655.000 euros quedara pignorada y depositada en una cuenta bancaria, siendo posible la solicitud de disposiciones parciales de la misma para el cumplimiento de las obligaciones de pago de LIF conforme a la cláusula 5.2 de dicho contrato.

A 31 de diciembre de 2016, los costes financieros liquidados de los préstamos anteriores ascendieron a 49.264.313 euros, de los que 28.133.043 euros (57,11%) correspondieron a intereses bancarios y el resto a diversos conceptos de costes asociados a la concesión de los diferentes préstamos, según se detalla en el siguiente cuadro, entre los que cabe destacar el coste de la comisión de cobertura de tipos de interés por un importe de 12.570.266 euros (25,52% sobre el total).

Cuadro nº 32: Distribución a 31 de diciembre de 2016 de los costes financieros de LIF por tipo de costes

(en euros)

CONCEPTOS	TOTAL	%
Intereses ordinarios	27.844.256	56,52%
Intereses de demora	288.787	0,59%
TOTAL INTERESES	28.133.043	57,11%
Apertura	4.400.000	8,93%
Comisión de cobertura	12.570.266	25,52%
Comisión de no disponibilidad	3.666.468	7,44%
Comisión de agencia	392.767	0,80%
Comisión por liquidaciones	100.000	0,20%
OTROS	1.769	0,00%
TOTAL OTROS GASTOS	21.131.270	42,89%
TOTAL	49.264.313	100,00%

Fuente: Elaboración propia

A continuación se muestra el coste distribuido por anualidades:

Cuadro nº 33: Evolución de los costes financieros por anualidades

(en euros)

EJERCICIOS	COSTES FINANCIEROS
2004	2.354
2005	12.609
2006	32.093
2007	65.081
2008	311.157
2009	1.963.346
2010	3.225.680
2011	5.768.552
2012	8.254.812
2013	8.441.630
2014	6.451.660
2015	6.879.453
2016	7.855.886
TOTAL	49.264.313

Fuente: Elaboración propia

Las anualidades que representaron un mayor importe se produjeron en los ejercicios 2012 y 2013 como consecuencia de las comisiones de cobertura del tipo de interés del préstamo sindicado formalizado en 2009 y reestructurado en 2014.

El 24 de julio de 2015, los socios de LIF suscribieron un préstamo participativo de 220 millones de euros mas los gastos financieros del préstamo sindicado, en función de su porcentaje accionarial, con el objeto de dotar de liquidez suficiente para atender los gastos financieros del préstamo sindicado de 29 de julio de 2014 y, en concreto, el pago de intereses y comisiones del préstamo. A 31 de diciembre de 2016, los compromisos derivados de este préstamo ascendían a 223.490.856 euros (220.000.000 de capital y 3.490.856 de intereses) y el importe desembolsado a 26.513.682 euros de los que 13.327.435 euros lo fueron por las entidades públicas empresariales dependientes del Ministerio de Fomento.

Posteriormente, durante 2017 los socios continuaron desembolsando las cantidades pactadas por un importe total de 38.804.181 euros (32.000.000 de principal y 6.804.181 de intereses) y a 31 de diciembre de 2017 quedaría pendiente de amortizar del crédito sindicado un principal de 172 millones de euros con sus correspondientes intereses.

A modo de resumen, a 31 de diciembre de 2016, las actuaciones previstas en el Convenio para la remodelación de la RAF de Logroño se encontraban ejecutadas al 56,84%, quedando pendiente, ante la falta de recursos financieros, las Fases 2 y 3 del soterramiento inicialmente acordado. LIF para financiar la ejecución de las actuaciones ya realizadas, básicamente las Fases Previa y 1 del soterramiento y la Subestación de Arrubal, hasta que fuese posible obtener los ingresos del aprovechamiento urbanístico, suscribió en 2009 una póliza de crédito sindicada por un importe de 220 millones de euros, amortizada en 2014 mediante la formalización de otro crédito sindicado por el mismo importe y que para hacer frente a su amortización, los socios de LIF, el 24 de julio de 2015, suscribieron un crédito participativo.

II.2.8. Murcia Alta Velocidad, S.A. (MAV)

MAV fue creada al amparo del acuerdo primero del Protocolo de Colaboración suscrito el 22 de junio de 2006 entre el Ministerio de Fomento, el Gobierno de la Región de Murcia, el Ayuntamiento de Murcia y ADIF para la remodelación de la RAF de la ciudad de Murcia.

La Sociedad tiene por objeto social llevar a cabo la coordinación de las actuaciones correspondientes a la remodelación de la RAF de la ciudad de Murcia, en el marco constituido por el "Plan Estratégico de Infraestructuras y Transporte (PEIT) 2005-2020", así como la coordinación de aquellas actuaciones relativas a la transformación urbanística de los suelos ferroviarios de titularidad estatal que resulten innecesarios para la explotación ferroviaria como consecuencia del desarrollo de dichas actuaciones de remodelación, todo ello de conformidad con lo dispuesto en el Protocolo de Colaboración de 22 de junio de 2006.

Para el desarrollo de su objeto, MAV realiza estudios, proyectos, y, en su caso, obras, todo ello de acuerdo con los acuerdos que los socios tomen en el órgano de administración de la Sociedad o en el marco de la Junta General de Accionistas.

Tanto a la fecha de redacción de este Informe como a 31 de diciembre de 2016, los accionistas de la MAV eran las entidades públicas empresariales ADIF (10%) y ADIF-AV (40%), la Comunidad Autónoma de la Región de Murcia (25%) y el Ayuntamiento de Murcia (25%).

El 28 de septiembre de 2009, se suscribió el Acuerdo marco regulador de las relaciones de MAV con ADIF, para la realización de los estudios, proyectos y obras correspondientes a las actuaciones derivadas del Protocolo de 22 de junio de 2006. En desarrollo de este Acuerdo marco se suscribieron una serie de adendas para la encomienda de las siguientes actuaciones: los proyectos de integración del ferrocarril en Murcia y la redacción del proyecto de la Estación, prevista en el Protocolo inicial; la redacción del estudio funcional de la entrada ferroviaria en Murcia soterrada en relación con el proyecto básico de plataforma de la remodelación de la RAF de Murcia; y la regularización de los trabajos realizados por ADIF-AV en relación con el estudio funcional para la nueva estación de Murcia.

El coste del proyecto inicial de la integración ferroviaria proveniente de la firma del Protocolo ascendía a 195 millones de euros de los cuales los socios financiarían 111 millones de euros y el resto, 84 millones, se obtendrían del aprovechamiento urbanístico. Además, en el supuesto de que la financiación de las actuaciones fuese deficitaria, todas las partes se comprometieron a cubrir la totalidad de los costes, una vez descontadas las plusvalías obtenidas de la operación urbanística, ajustándose a la siguiente distribución: Ministerio de Fomento, el 66%; Región de Murcia, el 26%, y el Ayuntamiento de Murcia, el 8%.

A 31 de diciembre de 2016, las actuaciones para la integración del ferrocarril en la ciudad de Murcia presentaban un escaso grado de avance, por las dificultades de financiación de MAV que determinó la aprobación por su Consejo de Administración el 14 de febrero de 2014 del desarrollo del proyecto global de integración del ferrocarril en Murcia mediante la definición de las etapas a ejecutar en la medida en que se obtuviesen los recursos económicos.

En el Consejo de Administración, celebrado el 2 de octubre de 2017, para asegurar la integración global del ferrocarril en la ciudad de Murcia, se aprobó la futura estructura de la financiación de las actuaciones necesarias para la integración en función de los porcentajes establecidos en el Acuerdo VI del Protocolo de 2006 (66% Ministerio de Fomento, 26% Comunidad Autónoma, y 8% Ayuntamiento). A la fecha de redacción de este Informe, se encontraba en elaboración un nuevo convenio para la financiación de las actuaciones contempladas en el Protocolo inicial a fin de actualizar la estimación de su coste y su financiación.

Las actuaciones ejecutadas hasta el 31 de diciembre de 2016 por MAV en desarrollo del Acuerdo marco suscrito con ADIF y posteriores adendas fueron: la cartografía; el estudio geológico-geotécnico; el estudio y seguimiento hidrológico; la redacción y dirección del proyecto básico de plataforma de la RAF de Murcia; la redacción y dirección del estudio funcional de la entrada en Murcia; la redacción y dirección del estudio funcional de la estación de Murcia; la redacción, dirección y construcción del proyecto constructivo Fase I de la llegada del Ave; y la redacción y dirección del proyecto de soterramiento del resto de las fases.

En relación con las actuaciones urbanísticas, en 2011 MAV redactó los proyectos de urbanización y reparcelación que se encuentran en la actualidad pendientes de aprobación al estar sujetos a la solución definitiva del diseño del proyecto ferroviario.

MAV capitaliza como mayor valor de existencias la totalidad de los gastos devengados en el ejercicio de su actividad social debido a que, una vez completadas las obras de soterramiento y terminado el proceso de cesión de aprovechamientos urbanísticos de los terrenos de titularidad de ADIF previsto en el Protocolo de 2006, podrá proceder a la enajenación de esos aprovechamientos y recuperar, total o parcialmente, los gastos incurridos durante los periodos previos.

A continuación se detalla el coste de estas actuaciones realizadas por MAV desde su creación hasta el 31 de diciembre de 2016, en relación con los cuales cabe destacar el elevado porcentaje (25,95%) que ha supuesto los costes operativos sobre el coste total de los proyectos.

Cuadro nº 34: Importe a 31 de diciembre de 2016 de las actuaciones de MAV

(en euros)		
CONCEPTOS	IMPORTE	% total
Proyectos ferroviarios	3.736.309	61,48%
Proyectos urbanísticos	265.760	4,37%
Gastos operativos	1.576.904	25,95%
Gastos financieros	498.217	8,20%
TOTAL	6.077.190	100,00%

Fuente: Elaboración propia

A 31 de diciembre de 2016, la Sociedad no tenía endeudamiento bancario. No obstante, para poder llevar a cabo sus actuaciones, con fecha 18 de noviembre de 2009, MAV suscribió un contrato de crédito bancario por un importe máximo total de 10 millones de euros y vencimiento el 18 de noviembre de 2010, prorrogable tácitamente por otros dos periodos de doce meses. De estos 10 millones, hasta el 17 de noviembre de 2012 se encontraban dispuestos un total de 3.370.000 de

euros, produciéndose una modificación consistente en fijar el crédito en el saldo dispuesto a esa fecha y se prorrogó expresamente su vencimiento hasta el 18 de mayo de 2013.

El 17 de mayo de 2013 se firmó nuevamente otra prórroga para aplazar la amortización de la deuda hasta el 18 de febrero de 2014 al tiempo que se iniciaron negociaciones con la finalidad de procurar la viabilidad de la actividad empresarial de la Sociedad a la fecha de cancelación del contrato de crédito. Estas negociaciones culminaron en la firma de un nuevo contrato bancario el 21 de febrero de 2014, por un importe de 3.370.000 euros, que pospuso el vencimiento al 31 de julio de 2014. Sin embargo, con anterioridad a dicha fecha, el 25 de julio de 2014, se canceló dicho préstamo mediante la suscripción de un préstamo participativo con vencimiento del 31 de marzo de 2017, por un importe de 8.500.000 euros, a desembolsar por cada uno de los accionistas en función de su participación accionarial, pudiendo las partes acordar una prórroga del plazo de duración del préstamo por un periodo máximo de tres años desde la fecha de vencimiento fijada, opción que fue acordada en el Consejo de Administración de MAV el 10 de julio de 2017, por lo que el vencimiento de este préstamo quedó fijado para el 31 de marzo de 2020. El importe de 8.500.000 del préstamo participativo incluye, además de la cancelación de la cantidad dispuesta del crédito bancario, la estimación de los costes operativos a fin de que MAV pueda continuar en funcionamiento y hacer frente al coste de las obras proyectadas. A 31 de diciembre de 2016, los socios habían desembolsado la totalidad del importe del préstamo, del que correspondió a las entidades públicas del Grupo Fomento, según su porcentaje de participación accionarial, 4.250.000 euros.

Desde la formalización del crédito bancario a finales de 2009 hasta su cancelación, mediante la suscripción del préstamo participativo en julio de 2014, el coste financiero líquido ascendió a 498.217 euros de los que 382.427 euros (76,76%) correspondieron a intereses bancarios y el resto, 115.790 (23,24%) a diversas comisiones bancarias entre las que destaca la comisión de disponibilidad.

Cuadro nº 35: Distribución a 31 de diciembre de 2016 de los costes financieros de MAV por tipos de costes y anualidades

(en euros)

CONCEPTOS	2010	2011	2012	2013	2014	TOTAL	PORCENTAJE
Intereses	1.388	32.031	91.071	176.856	81.081	382.427	76,76%
TOTAL INTERESES	1.388	32.031	91.071	176.856	81.081	382.427	76,77%
Comisiones/tarjetas	0	0	0	73	117	190	0,04%
Comisión de disponibilidad	0	9.983	88.693	34	6	98.716	19,81%
Comisión renovación	0	0	0	6.958	9.824	16.782	3,37%
OTROS GASTOS	0	9.983	88.693	7.065	10.049	115.790	(23,24%)
TOTAL	1.388	42.014	179.764	183.921	9 91.130	498.217	100,00%

Fuente: Elaboración propia

A modo de resumen, a 31 de diciembre de 2016, las actuaciones previstas en el Convenio para la remodelación de la RAF de Murcia tan solo se habían ejecutado en un 1,47% como consecuencia, principalmente, de las dificultades de financiación que llevaron al Consejo de Administración de la Sociedad, en su sesión de 14 de febrero de 2014, a aprobar la ejecución de la integración del ferrocarril por etapas en la medida en que se obtuviesen los recursos económicos. Aunque, a 31 de diciembre de 2016, MAV no tenía endeudamiento bancario, sin embargo para financiar la ejecución de las actuaciones encomendadas hasta que no obtuviera ingresos por la venta de suelo, había suscrito un contrato de crédito, el 8 de noviembre de 2009, por un importe total de 10 millones de euros, modificado en varias ocasiones y que, ante la falta de ingresos, el 25 de julio de 2014, fue cancelado por los accionistas mediante la suscripción de un contrato de préstamo participativo.

II.2.9. Palencia Alta Velocidad, S.A. (PAV)

PAV se creó en 2008 como consecuencia del acuerdo cuarto del Protocolo de colaboración firmado el 25 de marzo de 2008 entre el Ministerio de Fomento, el Ministerio de Medioambiente, la Junta de Castilla y León, el Ayuntamiento de Palencia y ADIF para la integración del ferrocarril en Palencia. El coste estimado en el Protocolo para estas actuaciones ascendía a 346 millones de euros de los que 173,7 millones serían aportados por la Administración General del Estado (Ministerios de Fomento y de Medioambiente), 15 millones por la Junta de Castilla y León, 15 millones por el Ayuntamiento de Palencia y el resto, 142,9 millones, se obtendrían de los aprovechamientos urbanísticos.

PAV tiene por objeto llevar a cabo la coordinación de las actuaciones correspondientes a la remodelación de la RAF de la ciudad de Palencia, así como la coordinación de aquellas actuaciones relativas a la transformación urbanística de los suelos ferroviarios de titularidad estatal que resulten innecesarios para la explotación ferroviaria como consecuencia del desarrollo de dichas actuaciones de remodelación.

Para la realización de su objeto social, la Sociedad:

- a) Define la propuesta global de la actuación concertada en el ámbito urbanístico.
- b) Coordina la realización de los estudios y proyectos necesarios para la ejecución de las actuaciones urbanísticas y de infraestructura del transporte para la remodelación de la red arterial ferroviaria de la ciudad de Palencia.
- c) Elabora los estudios y propuestas para la planificación y ejecución de las actuaciones urbanísticas y de transporte.
- d) Coordina las actuaciones que se acuerden.
- e) Ejecuta las obras que le sean encomendadas por sus socios accionistas.
- f) Define el plan de etapas y el balance económico de la operación.

A 31 de diciembre y a la fecha de redacción de este Informe los accionistas de la Sociedad eran las entidades públicas empresariales ADIF (10%) y ADIF-AV (40%), la Junta Castilla y León (25%) y el Ayuntamiento de Palencia (25%).

En ejecución del Protocolo, PAV suscribió el 11 de marzo de 2010 el Acuerdo marco regulador de las relaciones de PAV con ADIF, para la realización de estudios, proyectos y obras correspondientes a las actuaciones derivadas del Protocolo de colaboración de marzo de 2008, desarrollado posteriormente mediante la suscripción de una serie de adendas, entre 2010 y 2011, para la realización de las siguientes actuaciones: la redacción de estudios y proyectos para la integración del ferrocarril en Palencia; el aparcamiento provisional de la Estación de Palencia y las obras de acondicionamiento y el equipamiento de la sede social de PAV en la Estación de Palencia.

Además, se firmó el siguiente contrato de arrendamiento: Contrato de arrendamiento, de 23 de junio de 2014, entre ADIF-AV y PAV, del aparcamiento ubicado junto a la estación de ferrocarril de Palencia.

Las actuaciones efectuadas por PAV consistieron en una serie de estudios relacionados con la integración del ferrocarril en la ciudad cuyos costes, desglosados a continuación, se registraron contablemente en la cuenta de existencias, siguiendo para ello los criterios contenidos en la adaptación al Plan General de Contabilidad a las Empresas constructoras, procediendo, por consiguiente a la activación de los costes financieros incurridos hasta la terminación del proyecto de integración.

Cuadro nº 36: Importe a 31 de diciembre de 2016 de las actuaciones de PAV

(en euros)

ACTUACIONES	IMPORTE
Estudio geológico - técnico	360.724
Cartografía	28.582
Proyecto plataforma	677.150
Ordenación y POU	146.250
Gastos financieros	205.064
TOTAL	1.417.770

Fuente: Elaboración propia

Los costes sufragados por PAV incluidos hasta el 31 de diciembre de 2016 para la futura realización del proyecto de integración del AVE en la ciudad de Palencia, mediante la realización de las obras de soterramiento, ascendieron a 1.417.770 euros, de los cuales 205.064 (un 14,46%) correspondieron a la capitalización de los gastos financieros derivados del endeudamiento bancario hasta la fecha de paralización de las obras.

Además de las actuaciones anteriores, PAV construyó las instalaciones y acondicionó el aparcamiento ubicado junto a la estación ferroviaria de Palencia, en terrenos de ADIF, cuyo coste por un importe de 464.496 euros, se registró en la cuenta de Inmovilizado inmobiliario, al estar cedida su explotación al Ayuntamiento de Palencia.

A 31 de diciembre de 2016, solo se había ejecutado la Fase 1 de la adaptación de los accesos ferroviarios, encontrándose el proyecto de integración de la alta velocidad en Palencia paralizado y sometido a un nuevo estudio de rentabilidad económica y viabilidad, siendo una incertidumbre incluso la ejecución de dicho proyecto. Por ello, los accionistas de PAV a la fecha de redacción de este Informe están analizando diversas alternativas a fin de disponer de un proyecto de integración del ferrocarril que sea viable y permita llevar a cabo esta actividad, ya que en otro caso la Sociedad estaría incurso en causa de disolución, según el artículo 363 de la Ley de Sociedades de Capital, al no poder cumplir su objeto social.

A 31 de diciembre de 2016, PAV no presentaba deuda con entidades financieras; sin embargo para financiar las actuaciones ejecutadas a dicha fecha y hasta que se pudiesen trasladar las instalaciones ferroviarias afectadas por la remodelación y fuese posible desafectar y poner en mercado los suelos en los que se ubicaban, el 9 de abril de 2010 había suscrito un contrato de crédito por un importe total de 12 millones de euros y vencimiento abril de 2012, garantizado por los socios mediante el otorgamiento de comfort letters en función de su porcentaje accionarial. Llegado el vencimiento, PAV no pudo hacer frente a las amortizaciones del crédito bancario del que había dispuesto 894.242 euros, con un coste financiero de 361.769, (40,4%) del crédito dispuesto, de los que quedaban pendientes de abonar 143.822 euros y, dado que los bancos denegaron la concesión de una nueva financiación, los accionistas acordaron cancelar la deuda bancaria con sus aportaciones, en función de su porcentaje accionarial, mediante un contrato de préstamo participativo que fue suscrito en mayo de 2013, con vencimiento en diciembre de 2018.

Cuadro nº 37: Evolución del endeudamiento bancario de PAV

(en euros)				
AÑO	Importe dispuesto	Intereses bancarios	Otros costes	TOTAL
2010	33.541	22	6	28
2011	899.673	6.294	3	6.297
2012	961.956	210.763	782	211.545
2013	894.242	143.712	187	143.899
TOTAL		360.791	978	361.769

Fuente: Elaboración propia

El importe total del préstamo participativo ascendió a 1.038.064 euros de los que 894.242 euros correspondieron a amortización del principal del crédito bancario y 143.822 euros a los intereses de demora generados por él. Además, el 30 de junio de 2014 se firmó otro préstamo participativo también suscrito en función de su porcentaje accionarial por un importe de 500.000 euros y vencimiento en diciembre de 2018 para evitar el déficit de tesorería y poder hacer frente a la finalización de las actuaciones que tenía en marcha. Como consecuencia de la firma de estos dos préstamos participativos, a 31 de diciembre de 2016, el importe comprometido y desembolsado en su totalidad ascendía a 1.538.064 euros, siendo el desembolso de las entidades públicas empresariales dependientes del Ministerio de Fomento de 762.009 euros.

A modo de resumen, a 31 de diciembre de 2016, las actuaciones previstas en el Convenio para la remodelación de la RAF de Palencia se encontraban ejecutadas en un 9,25%, paralizada y en estudio su realización. Aunque a dicha fecha PAV no tenía endeudamiento bancario, sin embargo para financiar la ejecución de las actuaciones encomendadas hasta que no obtuviera ingresos por la venta de suelo, había suscrito un contrato de crédito, el 9 de abril de 2010, por un importe total de 12 millones de euros. Llegado el vencimiento, PAV no pudo hacer frente a las amortizaciones y los bancos denegaron la concesión de una nueva financiación. Como consecuencia de ello, los accionistas decidieron cancelar la deuda bancaria mediante un contrato de préstamo participativo.

II.2.10. Valencia Parque Central Alta Velocidad, S.A. (VPCAV)

VPCAV fue creada al amparo del acuerdo primero del Convenio suscrito el 26 de febrero de 2003 entre el Ministerio de Fomento, la Generalitat Valencia, el Ayuntamiento de Valencia, RENFE y GIF para la remodelación de la RAF de la ciudad de Valencia.

El coste de la remodelación inicialmente estimado en el Convenio ascendía a 804,52 millones de euros que, según se acordó en el mismo, serían financiados: 419 millones por el Grupo Fomento, 75 millones por la Generalitat Valenciana y 310,52 millones por VPCAV a través de la obtención de plusvalías en el desarrollo urbanístico a realizar sobre los terrenos liberados de uso ferroviario después de considerar los costes de urbanización. Según el acuerdo undécimo del Convenio, VPCAV debería contribuir financieramente en los proyectos de Canal de Acceso Fase 3 y Estación Central, mediante las aportaciones de la Generalitat y con los resultados del desarrollo urbanístico.

Al no establecerse en el Convenio un procedimiento específico para el supuesto de que los recursos estimados no fuesen suficientes para culminar las actuaciones previstas, los socios interpretaron que la resolución de esta situación sería mediante acuerdo expreso y posterior de los accionistas.

El objeto social de VPAV consiste en:

- a) La coordinación de la actuación urbanística denominada Actuación Parque Central, gestionando el desarrollo urbanístico y ejecutando las obras de infraestructura urbana correspondiente a los terrenos liberados en ese entorno: parque urbano central y red viaria estructurante.
- b) El impulso, gestión, coordinación y financiación de las actuaciones enumeradas seguidamente, así como la realización de las obras que los firmantes del Convenio le deleguen:
- La construcción del nudo sur.
 - El impulso y financiación de la remodelación de la Estación Central de Valencia.
 - El impulso y financiación de la reposición y concentración, en el complejo ferroviario Fuente de San Luis, de las instalaciones ferroviarias existentes en Valencia-Grao y en las zonas adyacentes a la estación central y construcción de las necesarias para el tratamiento de los trenes de alta velocidad.
 - El Impulso y financiación de la construcción de un Eje pasante ferroviario⁵.
- c) La realización de operaciones urbanísticas en los terrenos que se declaren innecesarios para el ferrocarril.

A 31 de diciembre de 2016, de los 2.965,37 millones de euros previstos para las actuaciones contempladas en el Convenio se encontraban pendientes de ejecución 2.451,65 millones, es decir el 82,68% de lo inicialmente previsto que correspondían a las actuaciones del Eje pasante ferroviario, a la Fase 3 del canal de soterramiento, a la Estación Central de Valencia y al Centro de Transferencia de Tecnología de ancho internacional.

Tanto a la fecha de redacción de este Informe como a 31 de diciembre de 2016, los accionistas de VPCAV eran las entidades públicas empresariales ADIF (7,5%), ADIF-AV (30%) y RENFE-Operadora (12,5%), el Ayuntamiento de Valencia (25%) y la Generalitat Valenciana (25%).

En ejecución del Convenio, VPCAV suscribió con fecha 1 de febrero de 2008 el Acuerdo marco regulador de las relaciones de la Sociedad y ADIF, para la realización de estudios, proyectos y obras derivadas de las actuaciones del Convenio, desarrollado posteriormente mediante la suscripción de una serie de adendas, entre 2008 y 2013, en las que se determinan las condiciones para la realización de cada una de las siguientes actuaciones encomendadas: las obras, dirección de obras y asistencias técnicas del Canal de Acceso Fase 1, Fase 2 y descontaminación de suelos de la Fase 2 del Canal de Acceso; la redacción del Proyecto del Canal de Acceso Fase 3; la redacción y dirección de obra del Proyecto de la pasarela Amparo Iturbi; la redacción y dirección de un estudio de diseño y fases de construcción de las actuaciones pendientes de ejecutar (Canal de Acceso, Estación Central y Túnel pasante) y su anexo ampliatorio. Además, VPCAV y ADIF suscribieron un Convenio para la transmisión a la Sociedad de los suelos liberados de uso ferroviario como consecuencia de la remodelación de la RAF de la ciudad.

⁵ El Eje pasante ferroviario de Valencia consiste en la conexión entre la Estación Central y la línea Valencia-Barcelona al norte de la ciudad con el fin de convertir a la estación en pasante y eliminar su disposición actual en fondo de saco. Su trazado discurre en túnel en un primer tramo de unos 5 km de longitud a partir de la estación del Norte y a cielo abierto en un segundo tramo de unos 4 km.

Para la realización de su objeto social VPCAV:

- 1) Define la propuesta global de la actuación, impulsando la adaptación de la infraestructura ferroviaria a la llegada de la alta velocidad, la ordenación de la travesía ferroviaria y su estación, y la transformación urbanística derivada de estas obras previstas en el Convenio.
- 2) Elabora los estudios y propuestas que permitan la planificación y ejecución de actuaciones urbanísticas y de transportes, definiendo sus costes.
- 3) Propone la creación de instrumentos de gestión adecuados para llevar a cabo los proyectos que se acuerden, asegurando la necesaria coordinación de los mismos y, en su caso, procediendo a a su creación.

Las principales actuaciones acometidas por VPCAV en materia de infraestructura ferroviaria fueron el Canal de Acceso Fase 1 y el Canal de Acceso Fase 2 que incluye la estación provisional de Joaquín Sorolla y sus vías de acceso. De las obras inicialmente planificadas quedaba pendiente de ejecución el Canal de Acceso Fase 3 y el Eje pasante así como la nueva Estación Central. El incremento de coste de estas obras respecto a lo previsto inicialmente, la paralización del mercado inmobiliario y la reducción del precio del suelo desde 2009, así como el escenario de restricciones presupuestarias de las administraciones públicas desde 2010 originaron que el Consejo de Administración de VPCAV, en su reunión de 12 de junio de 2013, considerase necesario analizar la posibilidad de establecer una estrategia de construcción por fases de las obras ferroviarias de soterramiento pendientes de ejecutar bajo la codirección del Ministerio de Fomento y de ADIF, mediante la elaboración de un estudio de alternativas de diseño, cuyos resultados fueron expuestos en la reunión del Consejo de Administración de 17 de noviembre de 2015, en la que se acordó la convocatoria de una Comisión Ejecutiva que analizase los resultados y elevara sus conclusiones al Consejo de Administración. Finalmente, el 9 de mayo de 2017 el Consejo de Administración de VPCAV acordaría seguir con las actuaciones pendientes según la alternativa propuesta por la Comisión Ejecutiva.

Respecto a las actuaciones urbanísticas realizadas, el planeamiento urbanístico fue finalmente aprobado el 6 de marzo de 2007 y en septiembre de 2009 se suscribió un Acuerdo para regular las relaciones entre el Ayuntamiento de Valencia y VPCAV para encomendar a esta la ejecución del desarrollo urbanístico por gestión directa. Posteriormente, el Pleno del Ayuntamiento de Valencia aprobó el 27 de junio de 2014 el Plan de Actuación Integrada (PAI). Este PAI contemplaba el desarrollo urbanístico en 3 fases: Fase 1A, Fase 1B y Fase 2, según la posibilidad de disposición temporal de los terrenos. A 31 de diciembre de 2016, la Sociedad había iniciado la tramitación del proyecto de reparcelación de los terrenos de la Fase 1 A y su urbanización.

El coste de las actuaciones realizadas por VPCAV en desarrollo del proyecto de integración del ferrocarril en la ciudad de Valencia se registró contablemente en la cuenta de existencias de la Sociedad, siguiendo los criterios contemplados en la adaptación al Plan de Contabilidad a las Empresas constructoras. Por ello, VPCAV capitalizó todos los costes financieros y operativos relacionados con las existencias que tienen un ciclo de producción superior a un año, conforme a criterios analíticos de reparto.

Las actuaciones de VPCAV presentan una triple dimensión como agente urbanizador, propietario de terrenos y financiador de obras ferroviarias. A continuación se muestra un desglose por proyectos del coste de cada una de las actuaciones ejecutadas por la Sociedad, desde su creación como consecuencia de las diferentes encomiendas reguladas en el Acuerdo marco y sus adendas:

Cuadro nº 38: Importe a 31 de diciembre de 2016 de las actuaciones de VPCAV

(en euros)

ACTUACIONES	IMPORTE
AGENTE URBANIZADOR	16.302.149
Obras Fase 1A	5.704.809
Obras Fase 1B	1.137.421
Dirección Facultativa Fase 1A	311.593
Dirección Facultativa Fase 1B	82.400
Estudios / Proyectos	3.554.988
Gastos de urbanización	462.542
Gastos de descontaminación	703.402
Otros gastos	209.254
Gastos financieros	1.037.023
Gastos operativos	3.098.717
PROPIETARIO DE TERRENOS	31.213.263
Adquisición (Finca ADIF 2007)	29.542.234
Gastos financieros	121.677
Gastos operativos	1.549.352
FINANCIADOR DE OBRAS FERROVIARIAS	136.284.035
Canal de Acceso Fase 1	32.242.686
Canal de Acceso Fase 2	76.693.193
Canal de Acceso Fase 3	801.698
Estudio de diseño de fases pendientes	314.482
Otras obras (Pasarela peatonal Amparo Iturbi)	413.597
Gastos financieros	24.267.625
Gastos operativos	1.550.754
TOTAL	183.799.447

Fuente: Elaboración propia

Del cuadro anterior se desprende que las principales actuaciones efectuadas por VPCAV hasta el 31 de diciembre de 2016 fueron las ferroviarias, que supusieron un 74,1%, seguidas de la adquisición de un solar a ADIF en 2007 (17,5%) y, en último término, de las actuaciones urbanísticas, con un 8,9% sobre el total del coste registrado en las existencias. Por otra parte, la financiación necesaria para poder acometer las actuaciones previstas en el Convenio hasta el momento en que se pudiesen liberar los terrenos del uso ferroviario y traspasarlos a la Sociedad para que esta pudiera iniciar su comercialización, así como los costes operativos de la Sociedad supusieron un incremento de coste adicional de 31.625.148 euros (17,2%), de los que 25.426.325 euros (13,8%) se debieron a los costes financieros y 6.198.823 euros (3,4%) a los costes operativos de la Sociedad.

En el ejercicio 2007, la Sociedad adquirió a ADIF el primer terreno desafectado de su uso ferroviario y que figura registrado contablemente por un importe de 31.213.263 euros. Este terreno se segregó en dos partes en 2009, cediéndose una parte al Ayuntamiento al tiempo que VPCAV mantenía la titularidad de la reserva de aprovechamiento urbanístico asociado a la parcela cedida. El informe de auditoría sobre las cuentas anuales de 2016 pone de manifiesto como salvedad la imposibilidad de determinar la razonabilidad del importe registrado por los citados derechos de aprovechamiento urbanístico al no disponer de una tasación actualizada por un experto independiente de los terrenos del ámbito de actuación de Parque Central donde se encuentra enclavada la misma.

Para financiar la ejecución de las actuaciones encomendadas hasta que pudiesen trasladarse las instalaciones ferroviarias afectadas por la remodelación y fuese posible desafectar y poner en mercado los suelos en los que se ubicaban, VPCAV contrató en 2006 y 2008 dos créditos en cuenta corriente; el primero de ellos de 1 millón de euros y el segundo por un importe máximo de 4

millones de euros. Su vencimiento, dado que no se habían obtenido ni estaba previsto a corto plazo, ingresos por la venta de los terrenos desafectados del uso ferroviario, VPCAV suscribió una póliza de crédito, el 19 de diciembre de 2008, por un importe máximo de 300 millones de euros y vencimiento el 31 de diciembre de 2013, siendo la garantía de la devolución de la deuda los ingresos por la venta del futuro suelo a desarrollar y las garantías aportadas por los socios mediante el otorgamiento de Comfort Letter en función de su porcentaje accionarial. El importe dispuesto exigible a la fecha de vencimiento ascendía a 133.600.000 euros.

Al vencimiento del contrato, dada la situación del mercado financiero e inmobiliario, la Sociedad aún no había obtenido ingresos por venta de suelo, por lo que el 31 de marzo de 2014, se firmó la reestructuración del importe que tenía ya dispuesto y un adicional para gastos corrientes de 135 millones de euros, sin posibilidad de más disposiciones, con vencimiento en marzo de 2021 y amortizaciones semestrales a partir del 31 de marzo 2016. Se garantizó su amortización y gastos financieros mediante el fortalecimiento de las comfort letters otorgadas anteriormente en el caso de que la Sociedad no dispusiese de suficiencia financiera por sus propios ingresos con origen en la venta de suelos. En esta operación se generaron unos intereses de demora de 1.053.728 euros.

El nuevo contrato bancario contemplaba el Convenio entre Generalitat Valenciana, ADIF-AV, y la Sociedad, de 30 de diciembre de 2013, para la Cesión del Derecho FEDER de la Generalitat Valenciana ADIF de importe 53.526.316 euros, en el que se acordó con el sindicato bancario que 20 millones, correspondientes a las obligaciones de la Generalitat Valenciana adquiridas en la comfort letter, se destinarían a la cancelación parcial del préstamo y el resto, 33.526.316 millones, a financiar las obras urbanísticas pendientes de ejecutar.

En el mes de mayo de 2014, VPCAV obtuvo 48.006.527 euros, provenientes del mencionado Convenio, por lo que procedió a amortizar anticipadamente 20 millones de euros y, según lo acordado, obtuvo tesorería para hacer frente a las obras urbanísticas en ejecución, siendo el importe pendiente del préstamo a 31 de diciembre de 2015 de 115 millones de euros.

Durante el ejercicio 2016, la Sociedad pudo hacer frente a las cuotas de amortización prevista en el contrato, así como al coste financiero con las aportaciones de los socios, en función de los compromisos de aportación de fondos firmados en el expositivo XIII del contrato de crédito bancario, quedando pendiente de amortizar a 31 de diciembre de 2016, 100 millones de euros. Así, el importe desembolsado por los socios durante 2016 para hacer frente a las obligaciones derivadas del crédito bancario ascendió a 19.557.573 euros de los que 14.988.416 euros correspondieron a la amortización del principal y 4.569.157 euros a sus intereses, de estos desembolsos a las entidades públicas dependientes del Grupo Fomento correspondieron 13.038.382 euros. Estas aportaciones se efectuaron con anterioridad a la formalización del préstamo participativo en 2017 como consecuencia de la inicial discrepancia de uno de los socios con el texto presentado a aprobación. Su registro contable, a pesar de que no se había formalizado aún el contrato de préstamo participativo, se realizó en la cuenta de préstamos recibidos.

El endeudamiento bancario originó gastos financieros por un importe de 25.882.117 euros, de los que 21.072.281 euros se debieron a intereses bancarios ordinarios, 1.057.453 euros a intereses de demora y el resto a diversos costes relacionados con la consecución de los créditos, destacando entre ellos los costes de reestructuración de los créditos anteriores que ascendieron a 2.737.500 euros. En el siguiente cuadro figura un desglose de los gastos financieros por tipo de gasto:

Cuadro nº 39: Distribución a 31 de diciembre de 2016 de los costes financieros de VPCAV por tipos de costes

(en euros)

CONCEPTOS	IMPORTE
Intereses ordinarios	21.072.437
Intereses de demora	1.057.453
Intereses de amortización anticipada	96.178
TOTAL INTERESES	22.226.068
Apertura	300.000
Reestructuración	2.737.500
Notaría constitución	90.307
Comisión de agencia	308.009
Tasaciones	58.000
Audidores de proyectos y obras	80.500
Asesores Legales	30.150
Auditoría seguros	7.060
Notaría cancelación garantías	43.083
Amortización anticipada	1.440
OTROS GASTOS	3.656.049
TOTAL	25.882.117

Fuente: Elaboración propia

A continuación se muestra, por anualidades, el importe de los gastos financieros por anualidades habidos desde la creación de la Sociedad hasta el 31 de diciembre de 2016, correspondiendo el mayor importe al ejercicio 2014, ejercicio en el que se produjo la reestructuración del crédito bancario suscrito en 2008 con vencimiento el 31 de diciembre de 2013 y se devengaron unos intereses de demora de 1.053.728 euros.

Cuadro nº 40: Evolución de los costes financieros de VPCAV por anualidades

(en euros)

GASTOS FINANCIEROS	
EJERCICIOS	IMPORTE
2006	76
2007	18.400
2008	1.580.564
2009	521.715
2010	1.609.345
2011	2.721.992
2012	2.631.060
2013	1.714.587
2014	5.557.684
2015	4.898.672
2016	4.628.022
TOTAL	25.882.117

Fuente: Elaboración propia

El 9 de mayo de 2017 el Consejo de Administración de VPCAV aprobó la suscripción de un préstamo participativo por un importe de 115 millones de principal incrementado por los gastos, para instrumentar las aportaciones efectuadas durante 2016 así como las siguientes hasta 2021, fecha de vencimiento de la póliza de crédito. Además, en este Consejo de Administración se analizaron las 3 alternativas finalistas de construcción para finalizar la integración del ferrocarril a fin de que los proyectos fueran acordes con la capacidad de financiación de los socios de VPCAV. La primera alternativa examinada fue la establecida originalmente en el Convenio consistente en la ejecución simultánea de las principales actuaciones pendientes de ejecución: canal de acceso, estación central y túnel pasante. La segunda alternativa descompone la actuación en 3 fases relativamente independientes, de forma que se adapta con mayor facilidad a las disponibilidades

presupuestarias pero sin embargo produce restricciones importantes de tránsito ferroviario. Finalmente, la tercera alternativa o solución mixta consistente en una combinación de elementos de las anteriores, tendría dos fases independientes, un nuevo canal de acceso, y una segunda fase sincronizada de construcción de la estación central y el túnel pasante, con lo que la realización de las obras se ajusta más aproximadamente a las previstas inicialmente al tiempo que su realización por fases, facilitaría la financiación. En este Consejo de Administración resultó elegida esta última alternativa.

Los desembolsos efectuados por los socios durante 2017 correspondientes al préstamo participativo ascendieron a 23.851.111 euros, de los que 20.000.000 de euros correspondieron al principal del crédito bancario y 3.851.111 a sus intereses; de ellos 15.900.741 euros lo fueron por las entidades dependientes de Fomento.

A modo de resumen, a 31 de diciembre de 2016, las actuaciones previstas en el Convenio para la remodelación de la RAF de Valencia se encontraban ejecutadas al 17,32% y, prácticamente paralizadas desde 2015, a la espera de la conclusión del estudio de alternativas de construcción de las obras ferroviarias pendientes acordado en el Consejo de Administración de VPCAV, de 17 de noviembre de 2015. Esta decisión fue consecuencia del encarecimiento de parte de las obras inicialmente previstas: Eje pasante, Fase 3 del Canal de Acceso y Estación Central, 697,25, 438,05 y 753,67 millones de euros, respectivamente; y de la reducción de la estimación de los ingresos a obtener con la venta futura de los terrenos liberados del uso ferroviario. Asimismo, VPCAV para poder acometer las obras previstas y hasta que se obtuviesen ingresos derivados de la venta de los terrenos, suscribió una póliza de crédito, el 19 de diciembre de 2008, por un importe máximo de 300 millones de euros, reestructurado posteriormente el 31 de marzo de 2014. Para poder hacer frente a sus cuotas de amortización, los socios aportaron, durante 2016, los importes correspondientes, que fueron formalizados posteriormente en el siguiente ejercicio, mediante la formalización de un contrato de préstamo participativo.

II.2.11. Valladolid Alta Velocidad 2002, S.A. (VAV)

VAV fue creada al amparo del acuerdo primero del convenio suscrito con fecha 6 de noviembre de 2002 entre el Ministerio de Fomento, la Junta de Castilla y León y el Ayuntamiento de Valladolid, para el desarrollo de las obras derivadas de la transformación de la RAF de Valladolid.

El coste inicialmente estimado en el convenio para estas actuaciones ascendió a 526,83 millones de euros que, según se acordó en el mismo, serían financiados por el Grupo Fomento, 163,58 millones, por la Comunidad Autónoma, 24 millones, y por las plusvalías obtenidas en el desarrollo urbanístico a realizar sobre los terrenos liberados de uso ferroviario, 339,25 millones, después de considerar los costes de urbanización. En el Convenio no se estableció el procedimiento a seguir en el caso de que se produjese un déficit en la financiación de las actuaciones, ni se presupuestaron gastos financieros ni los gastos operativos de la Sociedad. Además, en el desarrollo de este Convenio se llevaron a cabo dos actuaciones inicialmente no previstas: el soterramiento de San Cristóbal y el soterramiento y urbanización del Pinar de Antequera.

A 31 de diciembre de 2016, de los 1.387,87 millones de euros previstos a dicha fecha para todas las actuaciones se encontraban pendientes de ejecución 833,12 millones, lo que representaba un 60,03% del total programado, correspondiendo a las actuaciones del tramo del soterramiento urbano de Valladolid, de la Fase 2 del Complejo ferroviario y de la Estación de viajeros

El objeto social de VAV consiste en la realización de las operaciones relacionadas con las siguientes actividades:

- a) La promoción de la transformación urbanística derivada de las obras de remodelación del sistema ferroviario de Valladolid.
- b) El impulso, gestión y financiación de las obras de la Variante Este Exterior a Valladolid, las de soterramiento y permeabilidad transversal de la travesía, la construcción de la nueva estación de viajeros de Campo Grande y accesos viarios, así como las de traslado de las instalaciones ferroviarias existentes, reubicándose dichas instalaciones en los terrenos de la Plataforma Logística de Valladolid.
- c) La realización de operaciones urbanísticas en los terrenos que se declaren no necesarios para el ferrocarril, por haberse trasladado las instalaciones ferroviarias, previa realización de los trámites necesarios para proceder a la desafectación de dichos terrenos.
- d) La gestión del desarrollo urbanístico, la enajenación de las parcelas resultantes y la ejecución de las obras de infraestructura correspondientes a los terrenos liberados por el traslado de las instalaciones ferroviarias que, de forma esquemática, coinciden con los terrenos del pasillo ferroviario, la estación de Ariza, estación de Campo Grande y Taller Central de Reparaciones, así como los terrenos ocupados actualmente por la estación de autobuses de Valladolid.

Tanto a la fecha de redacción de este Informe como a 31 de diciembre de 2016, los accionistas de la Sociedad eran las entidades públicas empresariales ADIF (7,5%), ADIF-AV (30%) y RENFE-Operadora (12,5%), el Ayuntamiento de Valladolid (25%) y la Junta de Castilla y León (25%).

En ejecución del Convenio, VAV suscribió con fecha 7 de noviembre de 2005 el Acuerdo Marco regulador de las relaciones de la Sociedad y ADIF, para la encomienda entre ellos de la realización de estudios, proyectos y obras derivadas de las actuaciones del Convenio, desarrollado mediante una serie de adendas suscritas entre 2009 y 2011, en las que se determinan las condiciones para la realización de cada una de las siguientes actuaciones: las obras del Proyecto constructivo de Plataforma Túnel Urbano de Valladolid-Nudo Norte; la dirección y redacción del Proyecto del Nuevo Complejo Ferroviario; la dirección y redacción del Estudio de Viabilidad Técnica y Económica de la prolongación del soterramiento del ferrocarril hasta los barrios de la zona sur de Valladolid en el tramo comprendido entre la calle Daniel del Olmo y la futura ronda exterior sur; la redacción del estudio funcional, proyecto básico y constructivo de la estación ferroviaria, de la estación de autobuses, la plaza intermodal y la redacción del plan especial de la estación; Proyecto de obra civil, vía y electrificación de la Fase 1; la ejecución de la Subestación e Instalaciones de seguridad y comunicaciones; la ejecución del Ramal de Acceso de tres Hilos; la regularización y financiación de los costes de la dirección de las obras del Complejo Ferroviario de la Fase 1. También VAV suscribió dos convenios con ADIF para la transmisión a VAV de los suelos liberados con motivo de las obras derivada de la transformación de la red ferroviaria de Valladolid; y para la cofinanciación de las obras del nuevo Acceso Ferroviario Tramo: Río Duero–Pinar de Antequera. Además, formalizó un convenio con el Ministerio de Fomento para la cofinanciación de las obras de la Variante Este Ferroviaria de Valladolid.

La actividad principal de la Sociedad desde su constitución ha consistido en llevar a cabo las tareas de impulso y coordinación necesarias para el inicio de los proyectos incluidos en el Convenio, la ejecución de proyectos y obras definidas y aprobadas por el Consejo de Administración de la

Sociedad y la búsqueda de financiación para los mismos. Las actuaciones de VAV se fueron ejecutando simultáneamente en los siguientes proyectos: en la Variante Este Exterior de Valladolid, en las vías generales y en la estación así como en el traslado de las instalaciones del complejo ferroviario, de manera que RENFE- Operadora y ADIF irían poniendo a disposición de VAV los terrenos según se fuesen liberando del uso ferroviario y siempre garantizando el funcionamiento de las actuales instalaciones ferroviarias hasta la efectiva disponibilidad de las nuevas. Debido a los retrasos en la ejecución de las obras así como de los derivados de la ordenación urbana de los terrenos donde se ubica el nuevo complejo ferroviario y a una serie de incidencias acaecidas con la compra de la maquinaria necesaria para el equipamiento del nuevo complejo ferroviario y su puesta en funcionamiento, el traslado de los antiguos talleres que hubiesen permitido la venta de los terrenos sobre los que se asentaban con su posterior obtención de recurso no pudo llevarse a cabo. Este retraso en la ejecución de las obras junto con la situación del mercado inmobiliario propiciaron que aparecieran problemas de financiación y la paralización de las obras.

Como consecuencia de las variaciones no previstas inicialmente en la ejecución de las obras y la deficiente situación económico-financiera de VAV, en la reunión de su Consejo de Administración de 25 de febrero de 2016, se acordó revisar el Convenio y desarrollar un Plan de Viabilidad de la Sociedad; tras el análisis de las actuaciones pendientes, se contemplaron tres alternativas: mantener el Plan Rogers -soterramiento- con un coste estimado de 995,03 millones de euros; realizar un soterramiento a ambos lados de la estación conservando esta en superficie con un coste estimado de 660,96 millones de euros; o realizar una integración permeable ferrocarril-ciudad, es decir sin soterramiento, con un coste estimado de 460,97 millones.

A 31 de diciembre de 2016, el Convenio inicial seguía en revisión a fin de adecuar los costes estimados de los proyectos en ejecución o los pendientes de realizar a la financiación disponible. Finalmente, el 20 de noviembre de 2017 se firmó un nuevo Convenio para el desarrollo de las obras derivadas de la transformación de la RAF de Valladolid. En él se recoge la integración permeable ferrocarril-ciudad, manteniendo la estación e infraestructuras ferroviarias en superficie a su paso por Valladolid. En este Convenio se acordó la aportación de 299,08 millones de euros por todos los socios según su porcentaje accionarial así como las siguientes actuaciones: las obras pendientes en la variante este (Ramal de Tres Hilos) por importe de 0,87 millones, la liquidación de la obra Soterramiento Pinar de Antequera por 1,82 millones, la finalización del nuevo taller y su equipamiento industrial y la ejecución de la segunda fase del Complejo Ferroviario por importe de 55,92 millones, la ejecución de la integración urbana del ferrocarril (sin soterramiento) por importe de 112,08 millones, las actuaciones urbanísticas por importe de 89,85 millones y la estación de autobuses por 28,60 millones.

VAV registró el coste de las actuaciones realizadas en la cuenta de existencias, siguiendo el criterio contable contenido en las normas de adaptación del Plan General de Contabilidad a las Empresas constructoras según el cual se imputan a los productos en curso derivados de la realización de las obras el importe de los gastos financieros y operativos de la entidad relacionados con ellos.

A continuación se detalla el importe de las obras llevadas a cabo por VAV hasta el 31 de diciembre de 2016 distinguiendo entre los costes directos, los costes financieros y los costes operativos asignados a cada uno de los proyectos según criterios analíticos.

Cuadro nº 41: Importe a 31 de diciembre del coste de las actuaciones de VAV

(en euros)

ACTUACIONES	IMPORTE COSTES			
	DIRECTOS	FINANCIEROS	OPERATIVOS	TOTAL
FINANCIADOR FERROVIARIO				
Obra Variante Este	19.431.345	13.645.277	804.002	33.880.624
Soterramiento Pinar de Antequera	55.237.300	17.599.252	2.344.951	75.181.503
Nuevo complejo ferroviario	117.202.193	51.801.076	3.033.136	172.036.405
Soterramiento Nudo-Norte	13.335.820	2.512.781	465.895	16.314.496
Soterramiento Canal fase I	12.252.619	3.210.278	173.388	15.636.285
Gastos seguridad, vigilancia	5.148.457	730.672	6.806	5.885.935
TOTAL ACTUACIONES FERROVIARIAS	222.607.734	89.499.336	6.828.178	318.935.248
AGENTE URBANÍSTICO				
PGOU y Plan Especial ferroviario	3.673.000	1.957.386	309.870	5.940.256
Proyecto de descontaminación del suelo	43.299	9458	1.095	53.852
TCR	7.669	0	113	7.782
Estudio Hidrogeológico	303.000	206.070	4.835	513.905
Proyecto del arco del ladrillo	208.000	149.389	2.920	360.309
Proyecto depósito locomotoras	206.000	123.565	8.754	338.319
Actuaciones plan de comunicación	300.000	300.046	17.418	617.464
Proyecto actuación ay. Valladolid	77.300	23.912	1.598	102.810
Proyecto básico Urbanización	1.074.000	410.768	25.978	1.510.746
Redacción proyectos ferroviarios	33.140	0	0	33.140
Subestación eléctrica NCF	2.584.709	812.096	56.035	3.452.840
Ramal 3 hilos	11.417.435	3.458.528	126.202	15.002.165
Urbanización Pinar de Antequera	2.031.254	20.354	3.852	2.055.460
TOTAL ACTUACIONES URBANÍSTICAS	21.958.806	7.471.572	558.670	29.989.048
TOTAL PROPIETARIO DE TERRENOS	2.839.922	0	86.835	2.926.757
TOTAL	247.406.462	96.970.908	7.473.683	351.851.053

Fuente: Elaboración propia

Para financiar la ejecución de las actuaciones encomendadas, hasta que pudiesen trasladarse las instalaciones ferroviarias afectadas por la remodelación y fuese posible desafectar y poner en mercado los suelos en los que se ubicaban, VAV obtuvo en 2007 una línea de crédito por un importe de 3 millones de euros, cancelada mediante la suscripción de un contrato de crédito sindicado en 2008 de 200 millones, el cual fue novado en 2009 y 2010 y, posteriormente, reestructurado en 2011 por un importe máximo de 400 millones y un vencimiento final en diciembre de 2021, con reducciones del importe máximo disponible a partir del 1 de enero de 2016 (275 millones de euros en enero de 2016; 200 millones en 2017; 175 millones en 2018; 125 millones en 2019 y 50 millones (el 1 de enero de 2020), garantizado por los socios mediante el otorgamiento de comfort letters.

En enero de 2016, el importe dispuesto alcanzó el máximo de 400 millones y, como consecuencia de las dificultades financieras que atravesaba la Sociedad derivadas de la falta de ingresos por la venta del suelos, VAV no pudo hacer frente a la devolución de la deuda que tenía que amortizar en enero de 2016 por un importe de 125 millones de euros, por lo que fue necesario novar la póliza de crédito el 4 de abril de 2016, acordándose que las entidades del Grupo Fomento aportasen 62,5 millones de euros, importe correspondiente a lo garantizado en las comfort letters, y que las cantidades correspondientes al Ayuntamiento y la Comunidad Autónoma se aplazasen hasta el 1 de enero de 2017.

Asimismo, se aplazó al 1 de octubre de 2016 el pago de los intereses ordinarios que deberían ser abonados el 1 de julio de 2016 y se acordó la resolución de la novación en el supuesto de que antes del 30 de noviembre de 2016 no estuviesen ratificadas las comfort letters por todos los

socios o su sustitución por el otorgamiento de otras garantías. Ante la imposibilidad de cumplir con las condiciones impuestas por el sindicato bancario, al haber declarado el Ayuntamiento la nulidad de pleno derecho de la comfort letter otorgada en garantía del préstamo de 2011, encontrándose vencidos a dicha fecha 72,2 millones de euros correspondientes a los desembolsos del Ayuntamiento y la Comunidad Autónoma, (62,2 millones de principal y 9,7 millones de intereses), en la reunión del Consejo de Administración de 27 de diciembre de 2016 se convocó la celebración de una Junta General Extraordinaria para el 16 de febrero de 2017 con la finalidad de que este órgano tomara las decisiones oportunas y necesarias dentro del marco normativo vigente y de conformidad con las posibilidades financieras que cada uno de los accionistas pudiera asumir.

La evolución del endeudamiento bancario originó unos gastos financieros por un importe de 131.423.484 euros de los que correspondieron a intereses bancarios 66.881.471 euros y el resto a diversos costes relacionados con la obtención de los créditos, destacando entre ellos las comisiones de cobertura por un importe de 36.605.427, lo que representó un porcentaje del 27,85% de los gastos financieros totales.

Cuadro nº 42: Distribución a 31 de diciembre de 2016 de los costes financieros VAV por tipo de costes

(en euros)

CONCEPTOS	TOTAL
Intereses ordinarios	66.440.187
Intereses de demora	441.284
TOTAL INTERESES	66.881.471
Apertura/ Novación	12.299.000
Comisión de Disponibilidad	12.806.747
Comisión de agencia	355.883
Comisión de cobertura	36.605.427
Comisión de estructura	669.664
Gastos diversos	1.805.292
TOTAL OTROS GASTOS	64.542.013
TOTAL	131.423.484

Fuente: Elaboración propia

En el siguiente cuadro se refleja el coste del endeudamiento bancario por anualidades, en el que cabe señalar el aumento significativo experimentado en 2011 debido a la reestructuración del contrato de crédito sindicado en la que se obtuvo una ampliación del límite de crédito de 200 a 400 millones de euros.

Cuadro nº 43: Evolución de los costes financieros por anualidades

(en euros)

GASTOS FINANCIEROS	
EJERCICIOS	IMPORTE
2006	20.799
2007	194.334
2008	1.005.660
2009	1.197.856
2010	2.221.627
2011	23.943.903
2012	18.254.171
2013	22.083.101
2014	22.344.656
2015	22.062.329
2016	18.095.048
TOTAL	131.423.484

Fuente: Elaboración propia

A 31 de diciembre de 2016, VAV presentaba un patrimonio neto negativo de 26.013.990 euros derivado de la ausencia de obtención de recursos procedentes del aprovechamiento urbanístico y en otros casos de la demora y paralización de las obras a ejecutar, de manera que dejaron de activarse el importe correspondiente de los gastos financieros, pasando estos a engrosar las pérdidas de la Sociedad.

Como consecuencia del aumento del coste de las actuaciones previstas en el Convenio, de la disminución drástica en la estimación de los ingresos futuros a obtener por la venta del suelo libre del uso ferroviario así como de la precaria situación financiera de VAV, el 27 de enero de 2017 el sindicato bancario declaró vencido la totalidad del importe del préstamo más sus intereses por un importe de 360.340.867 euros.

En esta situación, con el objeto de hacer viable el proyecto de integración y la actuación de la Sociedad, en la Junta General Extraordinaria y Universal celebrada el 16 de febrero de 2017, se acordó la elaboración de un plan financiero en el que el Grupo Fomento adelantaría los importes correspondientes a la deuda pendiente de la Sociedad, basándose en que las obras de infraestructura ferroviaria registradas en el Balance de la Sociedad era aproximadamente un 92% del total de la deuda que alcanzaba; que las futuras actuaciones de VAV se costearían por los accionistas en función de su porcentaje accionarial; que los ingresos por la venta futura de los terrenos se aplicarían en primer lugar a compensar los desembolsos realizados por las entidades del Grupo Fomento; y por último, se adquirió el compromiso de la firma de un nuevo convenio en el que se preveía la integración permeable del ferrocarril en la ciudad en lugar de la integración inicialmente prevista.

En relación con la deuda bancaria, el 30 de junio de 2017, las entidades del Grupo Fomento llegaron a un acuerdo con el sindicato bancario para su cancelación, según el cual las entidades bancarias renunciaron al cobro de 18.235.589 millones de euros y las entidades del Grupo Fomento abonaron el importe adeudado a 31 de diciembre de 2016, que ascendía a 342.105.278 euros en dos plazos, el primero de ellos, por un importe de 145.172.098 euros correspondiente a las obligaciones derivadas de las comfort letters y el importe restante, 196.933.180 euros una vez suscrito el nuevo convenio.

El nuevo Convenio se firmó el 20 de noviembre de 2017 y en él se acordó la integración permeable del ferrocarril en la ciudad; la finalización de la variante este; la liquidación de las obras de

soterramiento del Pinar de Antequera; la finalización de la primera fase del complejo ferroviario y la ejecución de la segunda; la estación de viajeros en superficie; la adaptación del planeamiento urbanístico; la construcción de la nueva estación de autobuses subterránea; la nueva estación de mercancías; la construcción de un nuevo centro CTV (centro de tecnología de vía); y la aplicación de los posibles ingresos generados por la enajenación de los terrenos a reembolsar a las entidades del Grupo Fomento de las cantidades aportadas para la cancelación del préstamo. Además, los accionistas en función de su participación accionarial, se comprometieron a aportar 299.080.000 euros instrumentados mediante préstamos participativos.

Conviene señalar que pese a que durante el ejercicio 2016 no se formalizaron préstamos participativos se realizaron desembolsos por parte de los accionistas para hacer frente a la cancelación del crédito que serían formalizados en el ejercicio posterior. Así, el 4 de abril de 2016, ADIF, ADIF-AV y RENFE-Operadora desembolsaron 62.500.000 euros instrumentados en un préstamo participativo que fue formalizado el 27 de octubre de 2017 con vencimiento el 31 de diciembre de 2033. Asimismo, el Consejo de Administración de la Sociedad celebrado el 27 de diciembre de 2016 acordó la suscripción de un préstamo participativo por un importe de 300.000 euros para atender los costes corrientes de funcionamiento de la entidad a desembolsar por todos los accionistas en función de su porcentaje accionarial. Posteriormente, la Junta de accionistas celebrada el 16 de febrero de 2017 acordó la suscripción de otro préstamo participativo por un importe de 500.000 euros con la misma finalidad que el anterior, estos dos préstamos fueron finalmente formalizados el 21 de junio de 2017 con un vencimiento al 31 de diciembre de 2033.

Asimismo, en el Consejo de Administración de fecha 14 de julio de 2017, con la finalidad de atender los gastos corrientes de la Sociedad hasta finales de ese ejercicio 2017, y la inversión necesaria para iniciar el traslado y la puesta en explotación de la nueva Base de Mantenimiento Integral, incluida la finalización del Ramal en 3 Hilos, se aprobó la suscripción de otro préstamo participativo, por importe total de 12.872.178 euros, cuyo desembolso se realizó en función de su porcentaje accionarial.

Hasta el 31 de diciembre de 2017 los socios habían desembolsado, bien por la cancelación del crédito bancario, o bien por el otorgamiento de préstamos de naturaleza participativa, un total de 411.841.367 euros de los cuales, la práctica totalidad, 411.441.367 euros lo fueron por las entidades públicas empresariales dependientes del Ministerio de Fomento. Además, como consecuencia de la suscripción del nuevo Convenio, todos los socios en función de su porcentaje de participación, se comprometerían a aportar otros 299.080.000 euros adicionales a los anteriores.

A modo de resumen, a 31 de diciembre de 2016, las actuaciones previstas en el Convenio para la remodelación de la RAF de Valladolid se encontraban ejecutadas en un 39,97% y prácticamente paralizadas desde 2015 como consecuencia de las variaciones en el coste de las obras y del retraso en la puesta en funcionamiento del Nuevo Complejo Ferroviario que posibilitaría el traslado de los antiguos talleres, y con ello la obtención de los recursos derivados de la venta de los terrenos sobre los que se asentaban. Ante la deficiente situación económico-financiera de la Sociedad, el Consejo de Administración, en su sesión de 25 de febrero de 2016, aprobó la revisión del Convenio y el estudio de un plan de viabilidad económica que culminó en los acuerdos de la reunión del Consejo de Administración de 16 de febrero de 2017, por los que las entidades del Grupo Fomento, como receptores de las obras ferroviarias, adelantarían los importes de la deuda pendiente de la Sociedad; las futuras actuaciones de VAV se costearían por los accionistas en función de su porcentaje accionarial; y se firmaría un nuevo Convenio en el que se preveía la

integración permeable del ferrocarril en la ciudad en lugar de la integración soterrada inicialmente prevista.

II.2.12. Alta Velocidad Vitoria-Gasteizko Abiadura Handia, S.A. (VGAV)

El 5 de marzo de 2010 se firmó un Protocolo de colaboración entre el Ministerio de Fomento, e Gobierno Vasco, La Diputación Foral de Navarra, el Ayuntamiento de Vitoria-Gasteiz y ADIF para la remodelación de la red arterial ferroviaria de la ciudad de Vitoria-Gasteiz, en el marco constituido por el Plan Estratégico de Infraestructura y Transporte (PEIT) 2005-2020.

VGAV fue creada al amparo del acuerdo primero del Protocolo de colaboración con el objetivo principal de la mejora de los servicios de viajeros, mediante el traslado de la actual estación de pasajeros a la nueva área de centralidad prevista al norte de la ciudad y su transformación en una estación intermodal de transporte capaz de atender en condiciones adecuadas el crecimiento de los servicios ferroviarios, de mejorar su accesibilidad y de permitir el intercambio con los restantes modos de transporte con rapidez y comodidad.

El Anexo del Protocolo de colaboración contiene una estimación preliminar del coste de las actuaciones definidas genéricamente como obras ferroviarias y como obras de urbanización por un importe de 511 millones de euros que serían financiados de la siguiente manera: 142 millones por el Grupo Fomento, 67 millones por el Ayuntamiento de Vitoria-Gasteiz, 117 millones por el Gobierno Vasco, 50 millones por la Diputación Foral de Álava y 135 millones por los recursos económicos obtenidos por la actuación urbanística a realizar por la Sociedad.

VGAV tiene por objeto llevar a cabo la coordinación de las actuaciones correspondientes a la remodelación de la red arterial ferroviaria de la ciudad de Vitoria-Gasteiz, en el marco constituido por el PEIT 2005-2020, así como la coordinación de aquellas actuaciones relativas a la transformación urbanística de los suelos ferroviarios que resulten innecesarios como consecuencia de dicha remodelación. Para realizar estas actuaciones, VGAV:

- a) Facilita la coordinación de las actuaciones.
- b) Coordina e impulsa los procedimientos de gestión urbanística
- c) Coordina la realización de los estudios y proyectos necesarios para la ejecución de las actuaciones urbanísticas y de infraestructura del transporte.
- d) Define la propuesta global de la actuación urbanística
- e) Elabora los estudios y propuestas que permitan la planificación y ejecución de actuaciones urbanísticas y de transporte, definiendo sus costes.
- f) Propone la creación de instrumentos de gestión adecuados para llevar a cabo los proyectos que se acuerden, asegurando la necesaria coordinación entre ellos.
- g) Ejecuta las obras encomendadas por los socios
- h) Define el plan de etapas y el balance económico de la operación.

A 31 de diciembre de 2016 y a la fecha de redacción de este Informe, los accionistas de VGAV eran las entidades públicas empresariales ADIF (10%) y ADIF-AV (40%), el Gobierno Vasco (25%), la Diputación Foral de Álava (10%) y el Ayuntamiento de Vitoria-Gasteiz (15%).

A 31 de diciembre de 2016, la actividad de esta Sociedad se encontraba paralizada. La única actuación que ha venido desarrollando desde su creación ha sido la redacción de la primera fase del proyecto de integración del ferrocarril correspondiente a la llegada de la alta velocidad en superficie, y que está siendo financiada a través de la aportación del Grupo Fomento; por consiguiente, y dado que la actividad principal de la Sociedad, la remodelación de la red ferroviaria de la ciudad de Vitoria-Gasteiz, aún no ha comenzado y además, se encuentra en ejecución un nuevo estudio de viabilidad económica y técnica, constituyendo incluso una incertidumbre la ejecución de la misma, por lo que en caso de no encontrarse una solución, AVV estaría en causa de disolución, según el artículo 363 de la Ley de Sociedades de Capital al no poder cumplir con su objeto social. Posteriormente, en febrero de 2017, las administraciones competentes aprobaron el Acuerdo para la integración del ferrocarril en la ciudad, iniciándose el 6 de septiembre de 2017 la redacción del estudio informativo. No obstante, una vez finalizada su redacción, los acuerdos sobre la redacción de los proyectos constructivos y la ejecución de las obras deberán adoptarse en el seno de la Sociedad, analizándose la necesidad de suscribir un nuevo Convenio o modificar el vigente. Por consiguiente, hasta que no se apruebe la solución definitiva sobre la ejecución y financiación de las actuaciones, persiste la incertidumbre acerca de la posibilidad de que AVV pueda cumplir con su objeto social.

II.2.13. Zaragoza Alta Velocidad 2002, S.A. (ZAV)

ZAV es una sociedad mercantil creada en desarrollo del Convenio suscrito el 23 de marzo de 2002 por el Ministerio de Fomento, la Diputación General de Aragón, el Ayuntamiento de Zaragoza, GIF y RENFE, con el objetivo fundamental de la gestión del desarrollo urbanístico y la ejecución de las obras de infraestructura correspondientes a los terrenos clasificados en el Plan General de Ordenación Urbana de Zaragoza como de sistema general ferroviario sujetos a convenio que, de forma esquemática coinciden con los terrenos de El Portillo, Delicias, La Almozara y el Corredor Oliver-Valdefierro, así como las obras de traslado de los talleres ferroviarios y la estación de clasificación existentes en el entorno Delicias-Almozara.

El coste de las actuaciones previsto en el Convenio ascendió a 618,02 millones de euros que serían financiados mediante las plusvalías obtenidas por la puesta en mercado de los suelos desafectados del uso ferroviario, con la cesión gratuita de los aprovechamientos municipales y mediante las aportaciones comprometidas por los accionistas en cada caso.

Posteriormente, el 23 de julio de 2012, ante la situación económico financiera que atravesaba ZAV y con la finalidad de poder proceder a la enajenación de terrenos con los que hacer frente a la devolución del crédito bancario y no incrementar el importe de este, se firmó una adenda al anterior Convenio, en virtud de la cual ZAV pasó a dejar de financiar las actuaciones, que a esa fecha se encontraban pendientes de inicio: la ronda sur ferroviaria con un coste estimado de 113.222.798 euros; la reconversión de la avenida de Navarra, con un coste estimado de 11.420.000 euros y las instalaciones del túnel carretero, con un coste de 23.878.122 euros. Como consecuencia de ello, quedaron excluidas del Convenio actuaciones por un importe de 148.520.920 euros, alrededor del 20% de las programadas inicialmente.

En ejecución del Convenio, ZAV suscribió una serie de convenios de colaboración así como el 23 de abril de 2003 un Contrato marco regulador de sus relaciones con sus socios y el 3 de octubre de

2005 un Acuerdo marco regulador de sus relaciones con ADIF. Ambos desarrollados, entre 2003 y 2008, mediante la suscripción de numerosas adendas en las que se determinan las condiciones para la realización de las actuaciones encomendadas, entre las que destacan: la Ronda Sur Ferroviaria; las estaciones ferroviarias de Goya, el Portillo, Miraflores, Zaragoza Delicias y Tenor Fleta; el cubrimiento de túnel desde la Estación hasta Iriarte Reinoso; el traslado de las instalaciones ferroviarias y del parque de telecomunicaciones; el cubrimiento de vías en Delicias en la cabecera Lado Madrid; y la urbanización y reconversión del Corredor Ferroviario Oliver-Valdefierro.

Asimismo, se suscribió un Convenio el 30 de julio de 2003, para la transmisión a ZAV de los suelos liberados con motivo de las obras derivadas de la transformación de la Red Ferroviaria de Zaragoza. Finalmente, el 13 de julio de 2012, se firmó una adenda al Convenio inicial para eliminar las actuaciones pendientes de ejecución.

A 31 de diciembre de 2016 y a la fecha de redacción de este Informe, los accionistas de la Sociedad eran las entidades públicas empresariales ADIF (7,5%), ADIF-AV (30%) y RENFE-Operadora (12,5%), el Ayuntamiento de Zaragoza (25%) y la Corporación Empresarial Pública de Aragón, S.A. (CEPA) (25%).

Desde su creación y hasta el 31 de diciembre de 2016 la Sociedad había ejecutado obras contempladas expresamente en el Convenio, así como otras actuaciones no contempladas en el mismo aprobadas por su Consejo de Administración. Las principales obras ejecutadas son las siguientes:

- Traslado de instalaciones ferroviarias a Plaza.
- Ampliación de la Ronda Sur Ferroviaria. Conexión Este.
- Cubrimiento de vías lados Madrid y Barcelona.
- Cubrimiento de vías en la prolongación de Tenor Fleta.
- Estaciones de cercanías de Portillo y Miraflores.
- Túnel de cercanías y de vehículos en las breas G-19-1 y G-44-2.
- Puente del Tercer Milenio.
- Pasarela peatonal de acceso a la Estación Intermodal.
- Traslado del parque de telecomunicaciones del Portillo al Área G-44-2.
- Urbanización del Entorno de la Estación Intermodal. Área G-44-2.
- Urbanización de la conexión con la AP-68.
- Urbanización de la calle Escrivá de Balaguer y entorno de la Estación de Cercanías del Portillo, en el área G-19-1.

Asimismo, se encontraban pendientes de ejecución por ZAV las siguientes actuaciones contempladas en el Convenio o en acuerdos del Consejo de Administración:

- Traslado de dependencias de ADIF en la antigua Estación del Portillo a la zona de llegadas de la Estación Intermodal.
- Las obras de urbanización en G-44-2, que comprenden el barrio oeste, la recogida neumática de basuras y los parques equipados 1 y 2.
- Las obras de urbanización en el Portillo, área G-19-1, que comprenden el desalojo del edificio de Correos, la demolición de los edificios existentes y las obras de urbanización del parque del Portillo y resto de urbanización.

ZAV registró contablemente estas actuaciones en la cuenta de existencias, para ello aplicó la adaptación del Plan General de Contabilidad a las Empresas inmobiliarias en relación con la actividad de adquisición y transmisión de terrenos, valorando las existencias de estos por su precio de adquisición de acuerdo con los criterios establecidos en dicha adaptación, de modo que los terrenos adquiridos a título de permuta se valoraron por el importe estimado de la contraprestación a que se comprometió la Sociedad. A 31 de diciembre de 2016 presentaba el siguiente detalle:

Cuadro nº 44: Importe a 31 de diciembre de 2016 de las actuaciones de ZAV

(en euros)	
PROPIEDADES	IMPORTE
Área de actuación G44/2	547.967.958
Área de actuación G19	18.890.941
Otros	7.508.054
TOTAL COSTE	574.366.953
Correcciones valorativas	(347.295.765)
TOTAL	227.071.188

Fuente: Elaboración propia

En estas existencias figuran incluidos los solares y terrenos entregados por ADIF y RENFE, así como fincas municipales. ZAV registra correcciones valorativas por el deterioro experimentado en el valor de mercado del terreno de acuerdo las tasaciones efectuadas por expertos independientes, aplicando el método residual dinámico.

En el ejercicio 2014 se procedió a la inscripción en el Registro de la Propiedad del Proyecto de reparcelación de las fincas del área de actuación denominada G44/2 en el Plan General de Ordenación Urbana de Zaragoza.

Posteriormente, el 12 de junio de 2015 se publicó en el BOE la enajenación mediante subasta de las manzanas M5 y M6 de la G44/2 por la Sociedad ZAV de acuerdo con los valores de tasación de un experto independiente y el 21 de abril de 2016 se publicó en el BOE una nueva subasta de estas parcelas que quedó desierta. A 31 de diciembre de 2016, las parcelas M2, M3, y M7 estaban en disposición de salir a la venta cuando se estimase conveniente y el resto de las mismas debían ser previamente urbanizadas. En 2005 ZAV vendió una parcela situada en el antiguo cuartel de ferroviarios, en 2007 otras dos parcelas, aunque una de ellas reversionó a la Sociedad tras quebrar la empresa constructora.

ZAV registró las obras de integración ferroviaria como existencias siguiendo los criterios de adaptación del Plan General de Contabilidad a las Empresas constructoras. A 31 de diciembre de 2016 se trataba, básicamente, de obras finalizadas y pendientes de recepción por parte de sus destinatarios finales

Cuadro nº 45: Importe a 31 de diciembre de 2016 de las actuaciones de integración de ZAV

(en euros)

ACTUACIONES DE INTEGRACIÓN	IMPORTE
Traslado Instalaciones Ferroviarias	11.387.712
Traslado dependencias	21.426
Cubrimiento vías desde la estación de Delicias a Iriarte Reinoso	24.898.987
Apeaderos El Portillo y Miraflores	15.045.749
Puente Tercer Milenio	54.884.503
Urbanización área G19	17.096.302
Derribo puente ferroviario	778.533
TOTAL	124.113.212

Fuente: Elaboración propia

Para financiar la ejecución de las actuaciones encomendadas, hasta que pudiesen trasladarse las instalaciones ferroviarias afectadas por la remodelación y fuese posible desafectar y poner en mercado los suelos en los que se ubicaban, entre 2003 y 2008 ZAV contrató una serie de pólizas bancarias a corto plazo para las que las entidades bancarias no solicitaron garantías adicionales.

Dado que a 2009 todavía no se habían generado recursos suficientes para continuar con la ejecución de las obras, el 21 de enero de 2009 ZAV suscribió un contrato de línea de crédito sindicada con un grupo de Bancos por importe máximo de 485 millones de euros, con un vencimiento final en diciembre de 2012 y con dos periodos de disposición máxima, uno hasta el 31 de diciembre de 2010 de 400 millones de euros y otro hasta el 31 de diciembre de 2011 de 320 millones, garantizado por el futuro suelo a desarrollar y por los socios mediante el otorgamiento de comfort letter en función de su porcentaje accionarial. El importe dispuesto alcanzó los 400 millones de euros y, debido a las dificultades financieras que atravesaba, ZAV no pudo hacer frente a la devolución de la deuda en las fechas establecidas y tras varias novaciones durante 2012 y 2013, se reestructuró esta operación crediticia, el 26 de marzo de 2013, mediante la suscripción de un nuevo crédito sindicado por un importe de 360 millones de euros y se amplió el vencimiento hasta 2019. Durante los ejercicios 2013 a 2015 se amortizaron las cuotas previstas mientras que en 2016 solo se amortizaron las dos primeras.

Por otra parte, a 31 de diciembre de 2015, la Sociedad presentaba un patrimonio neto negativo debido a las pérdidas experimentadas como consecuencia del deterioro de valor de los terrenos de su propiedad, encontrándose incurso en causa de disolución; por ello ZAV y sus socios, estuvieron estudiando durante 2016 las medidas a implementar a fin de garantizar la viabilidad de ZAV. Así, la actuación de la Sociedad durante 2016 persiguió reequilibrar el patrimonio neto, poner los suelos desafectados de uso ferroviario a la venta para así obtener recursos y poder amortizar el crédito y refinanciar su deuda para adaptar el coste financiero vigente a la situación del mercado actual y ampliar el plazo de vencimiento de la operación hasta 2025 motivado por el hecho de que el Ayuntamiento de Zaragoza presentaba dificultades para financiar su parte del crédito derivadas de las restricciones presupuestarias, ampliar el plazo de vencimiento de la operación hasta 2025.

Con la finalidad de solucionar la precaria situación financiera de ZAV y con el objetivo de evitar su disolución y hacer frente a los compromisos derivados del crédito bancario suscrito el 26 de marzo de 2013, en el Consejo de Administración, celebrado el 21 de diciembre de 2016, se aprobó: la suscripción de un pacto de accionistas para mantener viable la Sociedad; el reequilibrio patrimonial de ZAV (reducción y aumento simultáneos del capital); y las condiciones para novar el contrato de endeudamiento bancario de 26 de marzo de 2013, finalmente novado el 30 de diciembre de 2016. En este sentido, se amortizaron, antes de la firma, 26.580.700 euros de los cuales RENFE-Operadora amortizó 22.826.940 euros, importe correspondiente a sus garantías. Así quedó pendiente de amortización, a 31 de diciembre de 2016, un importe de 213.594.727 euros, siendo este el importe de la novación. También se amplió su vencimiento hasta 2025. Asimismo, para

conseguir su concesión, los accionistas de ZAV, a excepción de RENFE-Operadora, formalizaron contratos de préstamos participativos en virtud de los cuales adquirirían el compromiso de realizar las aportaciones de fondos a la Sociedad necesarias para responder a las cuotas de amortización de este nuevo crédito, incluyendo los intereses que se generasen en el futuro.

Los gastos por financiación en la sociedad ZAV fueron de 144.333.662 euros. De este importe corresponde a interés 116.760.875 euros y 27.572.787 euros a otros gastos financieros.

Los gastos por intereses representan el 80,9% de los gastos totales. Dentro de otros gastos destacan la comisión de cobertura de 16.114.116 euros y la comisión de apertura de 11.077.220 euros, lo que representa un 11,16% y un 7,67%, respectivamente, sobre el coste total de financiación.

Cuadro nº 46: Importe de los costes financieros de ZAV por tipos de costes

(en euros)

CONCEPTOS	IMPORTE
TOTAL INTERESES	116.760.875
Comisión de Apertura	11.077.220
Comisión de cobertura	16.114.116
Comisión de agencia	381.451
TOTAL OTROS GASTOS	27.572.787
TOTAL GASTOS DE FINANCIACIÓN	144.333.662

Fuente: Elaboración propia

La distribución por anualidades es la siguiente:

Cuadro nº 47: Distribución por anualidades

(en euros)

EJERCICIOS	IMPORTE
2004	67.146
2005	171.457
2006	76.473
2007	1.230.388
2008	8.676.285
2009	20.586.509
2010	14.464.896
2011	14.977.476
2012	21.185.079
2013	16.893.479
2014	16.828.127
2015	15.169.658
2016	14.006.689
TOTAL	144.333.662

Fuente: Elaboración propia

Los ejercicios con un mayor coste financiero correspondieron a 2009, fecha en la que se firmó el contrato de línea de crédito sindicada y a 2012, en que venció dicho contrato sin poder hacer frente a su amortización hasta que en 2013 pudo pactarse su novación.

Con anterioridad al 31 de diciembre de 2016, los accionistas habían formalizado una serie de préstamos participativos. El primero de ellos, el 18 de abril de 2012, por un importe de 21.127.088 euros para hacer frente a los costes financieros devengados durante el ejercicio 2012; en el segundo, el 23 de noviembre de 2012, los accionistas se comprometieron a aportar fondos por un importe de 80.000.000 de euros; y en el tercero, el 17 de junio de 2013, los accionistas se

comprometieron a prestar fondos por los conceptos y cuantías que resultasen necesarios en función de los calendarios incluidos en el contrato de crédito formalizado el 26 de marzo de 2013 y una última cuota de 130 millones de euros. Además, como condición indispensable para la novación del crédito bancario, en diciembre de 2016, se firmaron una serie de préstamos participativos entre ZAV y cada uno de sus accionistas, a excepción de RENFE-Operadora, que garantizarían las obligaciones de este nuevo contrato de 240.175.427 euros de principal.

En resumen, hasta el 31 de diciembre de 2016, como consecuencia del otorgamiento de los préstamos participativos anteriores el importe comprometido ascendía a 421.127.088 euros y la cantidad desembolsada a 268.095.929 euros (184.580.700 euros de principal y 83.515.229 euros de intereses), de los que 168.882.254 euros lo fueron por las entidades públicas empresariales dependientes del Ministerio de Fomento.

Cuadro nº 48: Importe desembolsado a 31 de diciembre de 2016 por los préstamos participativos

Ejercicio	Total	Principal	Intereses	(en euros)
				Desembolso Grupo Fomento
2012	61.127.088	40.000.000	21.127.088	50.465.706
2013	34.680.225	17.500.000	17.180.225	17.696.437
2014	45.337.133	28.500.000	16.837.133	27.327.951
2015	65.161.312	50.000.000	15.161.312	36.223.598
2016	61.790.171	48.580.700	13.209.471	37.168.562
TOTAL	268.095.929	184.580.700	83.515.229	168.882.254

Fuente: Elaboración propia

Respecto al reequilibrio patrimonial, se acordó la reducción a cero euros del capital social de la Sociedad para compensar pérdidas en un importe de 30.601.012 euros y la posterior ampliación de capital social por un importe de 13.000.000 euros mediante la oportuna reducción y elevación del valor nominal de las acciones ya existentes. Dicha ampliación de capital fue parcialmente desembolsada en efectivo en un importe de 3.250.000 euros.

En 2017, se estudió nuevamente la realización de otra novación motivado por el acuerdo de ADIF y ADIF-AV de anticipar los fondos para una amortización anticipada de la deuda correspondiente a sus garantías con la finalidad de reducir el coste financiero asumido. Finalmente, con fecha 29 de diciembre de 2017, se realizó la amortización anticipada, mediante las aportaciones comprometidas por ADIF y ADIF-AV de la cuantía pendiente de desembolsar por ambas entidades (ADIF, 11.890.526 euros y ADIF AV, 47.562.103 euros) y así el importe total pendiente de amortización a 31 de diciembre de 2017 era de 130.470.171 euros de principal con un coste financiero estimado de 19.566.120 euros.

A modo de resumen, a 31 de diciembre de 2016, las actuaciones de infraestructura ferroviaria del Convenio para la remodelación de la RAF de Zaragoza, se encontraban ejecutadas en un 97,06%, después de la firma, el 23 de julio de 2012, de una Adenda al Convenio primitivo para no financiar las actuaciones no iniciadas, y que suponían alrededor del 20% de las programas inicialmente. Además, los problemas de financiación de ZAV imposibilitaban el traslado de las dependencias de RENFE-Operadora, de ADIF, de Correos y del Cuartel y, con ello, la posibilidad de obtener ingresos por la venta de los terrenos en donde se ubicaban. Esta ausencia de ingresos junto con las pérdidas experimentadas por el deterioro del valor de los terrenos motivó que, a principios de 2016, la Sociedad presentase un patrimonio neto negativo, encontrándose incurso en causa de disolución. Para solucionar esta situación, el Consejo de Administración de 21 de diciembre de

2016, aprobó el reequilibrio patrimonial de ZAV y la novación de la deuda bancaria existente a dicha fecha que se garantizó mediante la suscripción por parte de sus socios, a excepción de RENFE-Operadora puesto que esta Entidad ya no tenía que aportar cantidad alguna para devolver el crédito, de contratos de préstamos participativos.

III.- CONCLUSIONES

Entre 2002 y 2010 se constituyeron las Sociedades de Integración del Ferrocarril (SIF) en ejecución de lo previsto en los diferentes acuerdos interadministrativos de colaboración suscritos por el Ministerio de Fomento y las administraciones autonómica y local correspondientes a las ciudades en las que se pretendía la transformación de sus RAF. A 31 de diciembre de 2016 y al cierre de los trabajos de esta Fiscalización, las trece SIF creadas estaban participadas en un 50% por entidades públicas empresariales dependientes del Grupo Fomento (ADIF, ADIF-AV y RENFE-Operadora) y en el otro 50% por la Comunidad Autónoma y Ayuntamiento de la ciudad a la que se refería su ámbito de actuación. El siguiente cuadro contiene, ordenados cronológicamente, los acuerdos suscritos y la constitución de las correspondientes SIF.

Cuadro nº 49: Fechas de acuerdos y constitución

ACUERDOS INTERADMINISTRATIVOS		SIF	
Fecha de suscripción	Objeto	Fecha constitución	Denominación
23/03/2002	Transformación RAF Zaragoza	03/06/2002	Zaragoza Alta Velocidad 2002, S.A.
12/06/2002	Remodelación estructuras ferroviarias Barcelona	27/06/2003	Barcelona Sagrera, Alta Velocitat, S.A.
25/07/2002	Integración del ferrocarril en Logroño	17/09/2002	Logroño Integración del Ferrocarril 2002, S.A.
02/09/2002	Integración del ferrocarril en Gijón	21/11/2002	Gijón al Norte S.A.
06/11/2002	Integración del ferrocarril en León	10/01/2003	León Alta Velocidad S.A. en liquidación
06/11/2002	Transformación RAF Valladolid	10/01/2003	Valladolid Alta Velocidad 2002, S.A.
26/02/2003	Remodelación RAF Valencia	10/04/2003	Valencia Parque Central Alta Velocidad S.A.
07/05/2003	Remodelación RAF Alicante	22/05/2003	Alta Velocidad Alicante Nodo de Transporte, S.A.
22/06/2006	Remodelación RAF Cartagena	12/12/2006	Cartagena Alta Velocidad S.A.
22/06/2006	Remodelación RAF de Murcia	12/12/2006	Murcia Alta Velocidad, S.A.
25/03/2008	Integración del ferrocarril en Palencia	21/07/2008	Palencia Alta Velocidad, S.A.
05/03/2010	Remodelación RAF Vitoria-Gasteiz	16/10/2010	Alta Velocidad Vitoria-Gasteizko Abiadura Handía, S.A.
07/05/2010	Integración urbana ferrocarril en Almería	20/07/2010	Almería Alta Velocidad S.A.

III.1. CONCLUSIONES RELATIVAS A LA RENDICIÓN DE CUENTAS

1.-Las cuentas anuales de todas las Sociedades de Integración del Ferrocarril (SIF), a excepción de Zaragoza Alta Velocidad, S.A., y de Almería Alta Velocidad, S.A., correspondientes al ejercicio 2016, fueron remitidas a la Intervención General de la Administración del Estado (IGAE) con posterioridad al plazo máximo señalado en el artículo 139 de la Ley General Presupuestaria. Especialmente importante resultó este retraso en los supuestos de Valladolid Alta Velocidad, S.A., y de Alta Velocidad Alicante Nodo de Transporte, S.A., cuyas cuentas fueron remitidas a la IGAE con un retraso superior a 4 meses. Todas las cuentas anuales tuvieron entrada en el Tribunal de Cuentas, a excepción de las de Zaragoza Alta Velocidad, S.A., y de Almería Alta Velocidad, S.A., fuera del plazo legalmente previsto. Respecto a la rendición de las cuentas anuales correspondientes al ejercicio 2017, todas las Sociedades, a excepción de la de Valladolid Alta Velocidad, S.A., las rindieron dentro de los plazos fijados en la normativa (Subapartado I.4).

III.2. CONCLUSIONES RELATIVAS AL DESARROLLO DE LOS CONVENIOS DE INTEGRACIÓN FERROVIARIA

2.- La definición de las actuaciones de naturaleza ferroviaria y urbanística, contempladas en los convenios interadministrativos para la remodelación de la red ferroviaria de diferentes ciudades, así como la cuantificación de sus costes, adolecen de un adecuado nivel de concreción. Asimismo, en la mayoría de ellos, con excepción de los relativos a las ciudades de Valladolid, Logroño y Vitoria, no se cuantificaron las actuaciones urbanísticas, aunque constituyen uno de los objetivos fundamentales de las SIF, siendo estimadas con posterioridad. Tampoco fueron objeto de cuantificación los costes operativos y financieros de las SIF, a pesar de que para llevar a cabo las actuaciones sería preciso disponer de una financiación previa hasta que no se liberasen los suelos de su uso ferroviario y pudiesen ponerse a la venta (Epígrafe II.1.1).

3.- A 31 de diciembre de 2016, las actuaciones para la integración del ferrocarril, cuya coordinación constituía uno de los objetivos de las SIF, se encontraban en diferentes grados de desarrollo. Consideradas globalmente, la ejecución de las actuaciones de infraestructura ferroviaria era del 27,15% y las de las actuaciones urbanísticas del 21,32%. Solamente la ejecución de las actuaciones del Convenio de la ciudad de Zaragoza se encontraba prácticamente terminada, y pendiente de enajenación los terrenos liberados del uso ferroviario, mientras que en el extremo opuesto, los convenios de Almería, Cartagena, Murcia y Vitoria, no alcanzaban el 2% de realización de las actuaciones programadas.

A 31 de diciembre de 2017, la situación de la ejecución de los diferentes convenios era básicamente similar a la del ejercicio anterior, debido a una paralización generalizada en la ejecución de las mismas como consecuencia, fundamentalmente, de los problemas de financiación que impedían continuar con las actuaciones pendientes, tal y como aparecían contempladas en los convenios iniciales. Durante este ejercicio se analizaron diferentes alternativas de integración de la alta velocidad en esas ciudades, estando en estudio la suscripción de nuevos convenios (Epígrafe II.1.1).

4.- A 31 de diciembre de 2016, el coste de los convenios se había incrementado en términos absolutos en 7.637,33 millones de euros, correspondiendo el principal aumento a las actuaciones de integración ferroviaria, por un importe de 6.863,16 millones, debido a las modificaciones de los proyectos iniciales, descritos en los convenios de forma genérica y con estimaciones calculadas en función de los estudios informativos de las obras, concretados con un mayor grado de definición en los proyectos constructivos y, posteriormente, en su ejecución contractual. En términos relativos, el incremento del coste global de los convenios, con respecto a la situación inicial, se situó en un 186,21%, correspondiendo los incrementos principales a las actuaciones urbanísticas, a otras actuaciones y a los gastos financieros y operativos. Los dos primeros (actuaciones urbanísticas y otras actuaciones), aunque considerados en el expositivo de los convenios, no fueron objeto de cuantificación en los mismos mientras que los gastos financieros y operativos ni siquiera figuraban contemplados en ellos. A nivel individual los mayores incrementos de coste en términos relativos correspondieron a los proyectos de las ciudades de Barcelona (546,89%), Alicante (395,87%) y Cartagena (281,65%), siendo Almería (30,46%), Palencia (29,74%) y Vitoria (27,23%), las que presentaban unos incrementos menores, aunque debe tenerse en cuenta que estas últimas presentan los convenios con un bajo grado de ejecución (Epígrafe II.1.1).

5.- A la fecha de la suscripción de los convenios se previó que el importe total estimado para el conjunto de las actuaciones de integración del ferrocarril, se financiara en su totalidad por las aportaciones de los socios y por la estimación de los ingresos derivados de las plusvalías a obtener

como consecuencia de la venta de los terrenos desafectados del uso ferroviario, por lo que inicialmente el déficit previsto para estas actuaciones de integración era nulo. Sin embargo, a 31 de diciembre de 2016, esta situación era significativamente diferente como consecuencia del incremento en el coste de las actuaciones y de la existencia de los gastos operativos y financieros no contemplados inicialmente, así como de la disminución de la estimación de las plusvalías derivadas del aprovechamiento urbanístico. A dicha fecha, la necesidad de financiación a futuro de las actuaciones pendientes de realización, es decir, el déficit de financiación, entendido como la diferencia entre los ingresos previstos y el coste estimado de las actuaciones pendientes, del total de los convenios ascendía a 2.049 millones de euros, siendo especialmente significativo el déficit del Convenio de la integración del ferrocarril en la ciudad de Valencia que, con 1.060 millones de euros, absorbía más de la mitad del déficit global. Esta situación deficitaria originó la liquidación de la SIF de León, la firma de adendas para anular la ejecución de las actuaciones que quedaban pendientes de acometer en Zaragoza, la firma de un nuevo convenio en Valladolid y el acuerdo de los socios de las SIF de Gijón y Alicante para suscribir nuevos convenios. Además, el comienzo de las actuaciones se va demorando en Vitoria, Palencia, Almería, Murcia y Cartagena, mientras que en Logroño y Valencia se encuentra a la fecha de realización de este Informe en estudio la adopción de alternativas viables teniendo en cuenta la financiación disponible que podrá dar lugar a la firma de nuevos convenios (Epígrafe II.1.1).

III.3. CONCLUSIONES RELATIVAS AL CUMPLIMIENTO DEL OBJETO SOCIAL DE LAS SOCIEDADES DE INTEGRACIÓN DEL FERROCARRIL

6.- La Sociedad Alta Velocidad Alicante Nodo de Transporte, S.A. (AVANT), fue constituida el 22 de mayo de 2003, siendo su objetivo principal la coordinación de las actuaciones correspondientes al desarrollo de las obras derivadas de la remodelación de la RAF de la ciudad de Alicante y la transformación urbanística derivada de la misma. A 31 de diciembre de 2016, trece años después de su creación, de las actuaciones de la remodelación de la RAF acordadas en el Convenio constitucional de la Sociedad se encontraban pendientes las Fases 3 y 4, así como la construcción de una estación intermodal. Asimismo, en relación con las actuaciones urbanísticas, ante la falta de aprobación por parte del Ayuntamiento de la ciudad y de la Generalitat Valenciana del Plan Especial en el Sector IO/2, el ámbito urbanístico se encontraba aún pendiente de urbanización y reparcelación.

El retraso en la ejecución de las actuaciones de integración ferroviaria que impide la desafectación de los terrenos de su uso ferroviario y con ello la posibilidad de obtención de plusvalías por su aprovechamiento urbanístico, motivó que, durante 2017, ante la imposibilidad de financiar la totalidad de las actuaciones programadas, según el esquema acordado en el Convenio inicial de 7 de mayo de 2003, el Consejo de Administración de AVANT, aprobase, el 20 de julio, las bases de su modificación, al tiempo que aprobaba la transmisión de determinados activos por un importe de 89.021.313 euros a ADIF y ADIF-AV, a cambio de la cancelación de las deudas societarias (Epígrafe II.2.1).

7.- La Sociedad Almería Alta Velocidad, S.A. (AAV), fue constituida el 20 de julio de 2010, siendo su objetivo principal la coordinación de las actuaciones correspondientes a la remodelación de la RAF de la ciudad de Almería, así como la coordinación de aquellas actuaciones relativas a la transformación urbanística de los suelos ferroviarios de titularidad estatal que resultasen innecesarios para la explotación ferroviaria, como consecuencia del desarrollo de las mencionadas actuaciones de remodelación. Pese al tiempo transcurrido desde su creación hasta el 31 de diciembre de 2016 (seis años), aún no se había iniciado la remodelación de esta red, que estaba

siendo objeto de un nuevo estudio de rentabilidad y viabilidad económica, constituyendo una incertidumbre la ejecución de dicha actividad.

Posteriormente, durante el ejercicio 2017, se inició la actividad de la integración ferroviaria y se acordó la construcción de una obra dentro del ámbito de la remodelación de la red ferroviaria (Epígrafe II.2.2).

8.- La Sociedad Barcelona Sagrera, Alta Velocitat, S.A. (BSAV), fue constituida el 27 de junio de 2003, siendo su objetivo principal la coordinación y ejecución de las actuaciones correspondientes a la ordenación ferroviaria y de transporte público, así como la promoción y la gestión de la transformación urbanística derivada de las obras de remodelación del sistema ferroviario en el ámbito de La Sagrera-Sant Andreu en Barcelona.

Las principales actuaciones de integración ferroviaria, derivadas de su Acuerdo constitucional, se encuentran prácticamente paralizadas desde el ejercicio 2014, habiéndose reiniciado alguna de ellas en 2018, debido a la detección de irregularidades, al comprobarse un desajuste entre el volumen ejecutado y la obra certificada de las principales actuaciones del Acuerdo, que estaban siendo ejecutadas por el Administrador de Infraestructuras Ferroviarias de Alta Velocidad (ADIF-AV) y financiadas en parte por la Sociedad. Estos hechos, que motivaron que ADIF-AV encargase la realización de unas auditorías interna-externa antes de continuar con la ejecución de las obras para verificar el estado real de las mismas, por su posible trascendencia penal, se pusieron de manifiesto ante la Fiscalía anticorrupción. Por otra parte, a la fecha de redacción de este Informe, también se encontraba pendiente el diseño definitivo y de explotación de la futura estación de La Sagrera.

Respecto a las actuaciones urbanísticas, la paralización de las obras de infraestructura ferroviarias, así como la falta de diseño definitivo de la nueva estación de La Sagrera, repercutieron negativamente en el desarrollo urbanístico previsto, impidiendo la realización de las obras de urbanización de varios sectores. Además, la decisión sobre la ubicación de los talleres de la Red Nacional de los Ferrocarriles Españoles (RENFE-Operadora), afectó al desarrollo de los sectores urbanísticos del PAU 2 de Colorantes y del de Renfe-Talleres que se encontraban, a la fecha de redacción de este Informe, pendientes de la aprobación del Plan General de Urbanismo definitivo resultante de la decisión adoptada, en el seno de la Sociedad, sobre la localización de los talleres (Epígrafe II.2.3).

9.- La Sociedad Cartagena Alta Velocidad, S.A.(CAV), fue constituida el 12 de diciembre de 2006, siendo su objetivo la coordinación de las actuaciones correspondientes a la remodelación de la RAF de la ciudad de Cartagena, según las previsiones del "Plan Estratégico de Infraestructuras y Transporte (PEIT) 2005-2020", así como la coordinación de aquéllas actuaciones relativas a la transformación urbanística de los suelos ferroviarios de titularidad estatal que resultasen innecesarios para la explotación ferroviaria, como consecuencia del desarrollo de dichas actuaciones de remodelación.

A 31 de diciembre de 2016, transcurridos diez años desde su creación, prácticamente no se habían ejecutado obras de integración ferroviaria en la ciudad. Durante todo este periodo, ha estado en estudio la ubicación definitiva de la estación; en un principio, se aprobó su ubicación en una parcela que sería cedida por el Ayuntamiento, pero posteriormente, debido a las dudas sobre la propiedad de la misma, el Consejo de Administración de la Sociedad acordó, el 13 de diciembre de 2016, un nuevo esquema de integración del ferrocarril, manteniendo la ubicación de la actual estación. Como consecuencia de ello, se tuvieron que rescindir los contratos relativos al proyecto básico y a la

redacción del proyecto de la nueva estación, ya realizados, de acuerdo con la decisión inicial de ubicación. Además, el proyecto de urbanización se encontraba pendiente ante las dudas surgidas en cuanto a la ubicación de la estación, ya que esta que influye en el trazado ferroviario (Epígrafe II.2.4).

10.- La Sociedad Gijón al Norte, S.A. (GN), fue constituida el 21 de noviembre de 2002, siendo su objetivo la coordinación de las actuaciones correspondientes a la ordenación ferroviaria del entorno de las estaciones actuales de Jovellanos y el Humedal y la promoción de la transformación urbanística derivada de estas obras.

A 31 de diciembre de 2016, transcurridos catorce años desde su creación, solo se había ejecutado el 10,5% de las actuaciones de integración del ferrocarril previstas: la estación provisional, las actuaciones complementarias en La Calzada y Tremañes, y la demolición de las estaciones de Jovellanos y El Humedal. Como consecuencia de la constatación, a finales de 2012, del incremento de costes de la ejecución de la estación intermodal en el emplazamiento inicialmente previsto de la Moreda y de los problemas surgidos para su financiación por parte de la Sociedad, se decidió acometer esta actuación por fases y, así se hizo hasta que en 2015, el Ayuntamiento de Gijón propuso otra solución de integración del ferrocarril, consistente en la construcción de una estación intermodal soterrada en un emplazamiento más céntrico, frente al Museo del ferrocarril, lo que condujo a que se abriera un periodo de análisis de nuevas soluciones para la integración del ferrocarril en la ciudad que fuese factible con los recursos económicos disponibles.

El largo proceso para la decisión de la localización definitiva de la estación ha influido negativamente en el plan de ejecución de los proyectos de urbanización para su venta posterior. A pesar de ello, derivado del Convenio suscrito el 20 de diciembre de 2014, entre la Sociedad y ADIF, de adquisición y pago por mutuo acuerdo de las fincas de expropiación de la UE-1, el 12 de marzo de 2016, se sacaron a subasta dos parcelas, aunque el procedimiento quedó desierto.

Asimismo, ante los problemas de financiación acaecidos a GN como consecuencia de la ausencia de recursos procedentes de las plusvalías derivadas del aprovechamiento urbanístico, que impiden la realización de la totalidad de las actuaciones programadas inicialmente, según el esquema acordado en el Convenio de 2 de septiembre de 2002, el Consejo de Administración de GN, de 11 de julio de 2017, aprobó las bases y los criterios que deberá contener el nuevo convenio interadministrativo que ha de sustituir al anterior. En particular, el nuevo convenio garantizará la financiación de la Sociedad mediante las aportaciones mancomunadas de los socios, en función de su porcentaje de participación en el capital social, a través de préstamos participativos u otras fórmulas de aportación, evitando así que la financiación de la Sociedad dependa de los aprovechamientos urbanísticos (Epígrafe II.2.5).

11.- La Sociedad León Alta Velocidad 2003, S.A. (LAV), fue constituida el 10 de enero de 2003, siendo su objetivo el impulso, gestión y financiación de todas aquellas obras necesarias para la incorporación de las instalaciones de la ciudad de León a la futura red de alta velocidad, así como la gestión del desarrollo urbanístico, la enajenación de las parcelas resultantes y la ejecución de las obras de infraestructura correspondientes a los terrenos liberados por el traslado de instalaciones ferroviarias o por su soterramiento.

A 4 de diciembre de 2012, transcurridos nueve años desde la creación de la Sociedad, la principal inversión acometida por la misma fue la construcción de la estación provisional. A dicha fecha, y como consecuencia de la imposibilidad de financiar las actuaciones tal y como fueron acordadas en el Convenio inicial, la Junta General Extraordinaria y Universal de Accionistas acordó la liquidación

de la Sociedad. Desde entonces y hasta el 31 de diciembre de 2016, se procedió a la cancelación de la deuda bancaria mediante la suscripción en mayo de 2013 por parte de ADIF de un contrato de préstamo por un importe de 10 millones de euros a fin de proceder al pago de la obra finalizada y a la cancelación de la deuda con proveedores. A la fecha de redacción de este Informe sigue pendiente la extinción de la Sociedad a la espera de la liquidación final de las obras (Epígrafe II.2.6).

12.- La Sociedad Logroño Integración del Ferrocarril 2002, S.A. (LIF), fue constituida el 17 de septiembre de 2002, siendo su objetivo la coordinación de las actuaciones correspondientes a la ordenación de la travesía ferroviaria de Logroño y a la transformación urbanística derivada de estas obras, así como el desarrollo urbanístico de los terrenos recibidos y a su enajenación a terceros.

A 31 de diciembre de 2016, transcurridos catorce años desde la creación de la Sociedad, se encontraban pendientes de ejecución las actuaciones de integración ferroviaria correspondientes a las obras de prolongación del cajón ferroviario y las Fases 2 y 3 del soterramiento, cuyo inicio, debido a los problemas de financiación para acometer estas dos fases, se encontraba a dicha fecha suspendido. Por el contrario, sí se había ejecutado la fase previa y la práctica totalidad de la fase I, con el soterramiento correspondiente a estas fases y la construcción de la estación de ferrocarril.

Respecto a las actuaciones urbanísticas, en 2009 se aprobó por el Ayuntamiento el Plan Especial de Desarrollo y, a 31 de diciembre de 2016, se encontraban finalizadas las obras de la prolongación de las calles Eliseo Pinedo, Juan Boscán y Colón, además de un tramo de la calle Miguel Delibes y el parque sobre la estación del ferrocarril; se había elaborado el proyecto para el ajardinamiento de las tres rotondas del entorno de la estación y el proyecto de urbanización de las calles Piqueras y conexión Piquete; y se encontraba en ejecución el proyecto de urbanización de la nueva glorieta de Vara del Rey.

A 31 de diciembre de 2016, no se había iniciado aún la venta de ninguna de las parcelas de los terrenos liberados del uso ferroviario y por ello, para hacer frente al crédito bancario suscrito para la construcción de las actuaciones, se formalizó un préstamo de naturaleza participativa entre los socios y la Sociedad, por un importe que permitiese el pago de las amortizaciones bancarias y la terminación de las obras en curso relativas a las fases en ejecución (Epígrafe II.2.7).

13.- La Sociedad Murcia Alta Velocidad, S.A. (MAV), fue constituida el 12 de diciembre de 2006 con la finalidad coordinar las actuaciones correspondientes a la remodelación de la RAF de la ciudad de Murcia, en el marco constituido por el "Plan Estratégico de Infraestructuras y Transporte (PEIT) 2005-2020", así como la coordinación de aquellas actuaciones relativas a la transformación urbanística de los suelos ferroviarios de titularidad estatal que resulten innecesarios para la explotación ferroviaria, como consecuencia del desarrollo de dichas actuaciones de remodelación.

A 31 de diciembre de 2016, transcurridos diez años desde su creación, las actuaciones de remodelación de la red arterial ferroviaria de Murcia presentaban un reducido nivel de ejecución, ya que, para evitar los problemas con la financiación bancaria acaecidos en otras SIF, el 14 de febrero de 2014, el Consejo de Administración de MAV acordó el desarrollo del proyecto global de integración del ferrocarril en etapas, a ejecutar en la medida en que se fueran obteniendo los recursos económicos. Así, las actuaciones desarrolladas por la Sociedad hasta el 31 de diciembre de 2016 fueron básicamente estudios previos, así como la redacción y construcción del proyecto constructivo Fase 1 de la llegada del AVE y del proyecto de soterramiento del resto de las fases. Asimismo, en relación con las actuaciones urbanísticas, MAV redactó los proyectos de

urbanización y reparcelación en 2011, que se encuentran pendientes de aprobación, al estar sujetos a la solución definitiva que resulte del diseño de todo el proyecto ferroviario.

Con posterioridad al 31 de diciembre de 2016, ante las dificultades de financiación del proyecto de integración del ferrocarril en la ciudad de Murcia, el Consejo de Administración de la Sociedad, de fecha 2 de octubre de 2017, aprobó la estructura de la financiación del mismo, en función de los porcentajes establecidos en el Acuerdo VI del Protocolo de 2006 (66% Ministerio de Fomento, 26% Comunidad Autónoma, y 8% Ayuntamiento) y sin contar, en un principio, con las posibles plusvalías de los aprovechamientos urbanísticos (Epígrafe II.2.8).

14.- La Sociedad Palencia Alta Velocidad, S.A. (PAV), fue constituida el 21 de julio de 2008, siendo su objetivo la coordinación de las actuaciones correspondientes a la remodelación de la RAF de la ciudad de Palencia, así como la coordinación de aquellas actuaciones relativas a la transformación urbanística de los suelos ferroviarios de titularidad estatal, que resulten innecesarios para la explotación ferroviaria como consecuencia del desarrollo de dichas actuaciones de remodelación.

A 31 de diciembre de 2016, transcurridos ocho años desde su creación, solo se había ejecutado la Fase 1 de la adaptación de los accesos ferroviarios, encontrándose el proyecto de integración de la alta velocidad en Palencia paralizado y sometido a un nuevo estudio de rentabilidad económica y viabilidad, siendo una incertidumbre la ejecución de dicho proyecto; en caso de confirmarse la imposibilidad de su ejecución, la Sociedad estaría incurso en causa de disolución según el artículo 363 de la Ley de Sociedades de Capital, al no poder cumplir su objeto social (Epígrafe II.2.9).

15.- La Sociedad Valencia Parque Central Alta Velocidad, S.A. (VPCAV), fue constituida el 10 de abril de 2003, siendo su fin básico la coordinación de las actuaciones derivadas de la remodelación de la RAF de la ciudad de Valencia, así como la promoción de la transformación urbanística derivada de dichas obras.

A 31 de diciembre de 2016, transcurridos trece años desde su creación, respecto de las actuaciones de integración del ferrocarril se encontraban aún pendientes de ejecución el 83,16% de lo inicialmente previsto: el Eje pasante ferroviario, la Fase 3 del canal de soterramiento, la Estación Central de Valencia y el Centro de Tratamiento Técnico (CTT) de ancho estándar internacional (UIC). En cuanto a las actuaciones urbanísticas, el planeamiento urbanístico se aprobó el 6 de marzo de 2007 y, en septiembre de 2009, se suscribió un acuerdo para regular las relaciones entre el Ayuntamiento de Valencia y VPCAV para encomendar a esta la ejecución del desarrollo urbanístico por gestión directa. Posteriormente el Ayuntamiento de Valencia aprobó, el 27 de junio de 2014, el Plan de Actuación Integrada (PAI). Este PAI contemplaba el desarrollo urbanístico en 3 fases: Fase 1 A, Fase 1B y Fase 2, según la posibilidad de disposición temporal de los terrenos. A 31 de diciembre de 2016, la Sociedad había iniciado la tramitación del proyecto de reparcelación de la Fase 1 A y su urbanización.

El encarecimiento de estas obras, pendientes de ejecución, unido al empeoramiento de las expectativas de ingresos derivados de los aprovechamiento urbanísticos y las restricciones presupuestarias que afrontaban las administraciones públicas, originaron que el Consejo de Administración, en su reunión de 17 de noviembre de 2015, aprobase la elaboración de un estudio de alternativas de diseño con la posibilidad de establecer una estrategia de construcción por fases de las obras pendientes (Epígrafe II.2.10).

16.- Valladolid Alta Velocidad 2003, S.A.(VAV), fue constituida el 10 de enero de 2003, siendo su fin básico la coordinación de las actuaciones derivadas de la remodelación de la RAF de la ciudad de Valladolid, así como la promoción de la transformación urbanística derivada de dichas obras.

A 31 de diciembre de 2016, transcurridos trece años desde su creación, las actuaciones de integración se encontraban paralizadas, como consecuencia de los problemas de financiación para acometer el proyecto inicialmente aprobado y cuyos costes se habían incrementado notablemente. También, debido a esta paralización, la Sociedad presentaba un patrimonio neto negativo de 26.013.990 euros, ya que los gastos financieros y operativos habían dejado de activarse en la cuenta de existencias, pasando a registrarse como gastos del ejercicio y, por consiguiente, a engrosar unos resultados negativos. Además, debido al descenso en el valor de los suelos, al encarecimiento de las obras y a la construcción de otras no previstas inicialmente en el Convenio interadministrativo, las aportaciones comprometidas por los firmantes de este Convenio resultaban insuficientes para finalizar las actuaciones tal y como estaban concebidas. Es por ello que, el 25 de febrero de 2016, el Consejo de Administración acordó el estudio de un plan de viabilidad de la Sociedad. Posteriormente, tras el análisis de las actuaciones pendientes y las posibilidades de financiación teniendo en cuenta las restricciones presupuestarias, que afectaban sobre todo a la Corporación Local, se decidió la integración permeable (en superficie) ferrocarril-ciudad, que suponía un coste muy inferior al del soterramiento inicialmente aprobado. Finalmente, el 20 de noviembre de 2017, se plasmó esta solución en un nuevo Convenio.

En cuanto a las actuaciones urbanísticas, la imposibilidad de trasladar los talleres de RENFE-Operadora al nuevo complejo ferroviario, todavía sin terminar, impedía la liberación de esos suelos y, con ello, la posibilidad de obtener recursos por su venta (Epígrafe II.2.11).

17.- Alta Velocidad Vitoria-Gasteizko Abiadura Handia, S.A. (AVVG), fue constituida el 16 de diciembre de 2010, siendo su objetivo la coordinación de las actuaciones correspondientes a la remodelación de la RAF de la ciudad de Vitoria-Gasteiz, así como la coordinación de aquellas actuaciones relativas a la transformación urbanística de los suelos ferroviarios que resulten innecesarios como consecuencia de dicha remodelación.

A 31 de diciembre de 2016, transcurridos seis años desde su creación, su actividad se encontraba prácticamente paralizada, situación que se mantenía a la fecha de redacción de este Informe. Por consiguiente, y dado que la actividad principal de la Sociedad, la remodelación de la RAF de la ciudad de Vitoria-Gasteiz, aún no ha comenzado y se encuentra sometida a un nuevo estudio de viabilidad económica y técnica, constituyendo una incertidumbre su ejecución, en caso de confirmarse la imposibilidad de llevarse a cabo, la Sociedad incurriría en causa de disolución, según el artículo 363 de la Ley de Sociedades de Capital, al no poder cumplir con su objeto social. Posteriormente, en febrero de 2017, las Administraciones competentes aprobaron el Acuerdo para la integración del ferrocarril en la ciudad, iniciándose el 6 de septiembre de 2017 la redacción del estudio informativo. No obstante, una vez finalizada su redacción, los acuerdos sobre la redacción de los proyectos constructivos y la ejecución de las obras deberán adoptarse en el seno de la Sociedad, analizándose la necesidad de suscribir un nuevo Convenio o modificar el vigente, por consiguiente hasta que no se apruebe la solución definitiva sobre la ejecución y financiación de las actuaciones persiste la incertidumbre acerca de la posibilidad de que AVV pueda cumplir con su objeto social. (Epígrafe II.2.12).

18.- Zaragoza Alta Velocidad 2002, S.A. (ZAV), fue constituida el 31 de junio de 2002, siendo su objetivo fundamental la gestión del desarrollo urbanístico y la ejecución de las obras de infraestructura correspondientes al ámbito de los terrenos de El Portillo, Delicias, La Almozara y del

Corredor Oliver-Valdefierro, así como las obras de traslado de los talleres ferroviarios y la estación de clasificación existentes en el entorno Delicias-Almozara. Posteriormente, el 23 de julio de 2012, ante la situación económico financiera que atravesaba Zaragoza Alta Velocidad, S.A., y, con la finalidad de poder proceder a la enajenación de terrenos con los que hacer frente a la devolución del crédito bancario y no incrementarlo, se firmó una Adenda al Convenio inicial en virtud de la cual las partes acordaron que la Sociedad no financiaría las actuaciones pendientes de inicio y que suponían alrededor del 20% de las aprobadas en el Convenio.

A 31 de diciembre de 2016, a pesar del elevado grado de ejecución de las actuaciones de integración ferroviaria del 97,06%, la falta de recursos económicos de la Sociedad motivó que se encontrara aún pendiente el traslado de dependencias de RENFE- Operadora, de Correos y de un cuartel, así como la reposición de los servicios afectados por el traslado, impidiendo con ello la comercialización de estos terrenos. También se encontraba paralizada la construcción de la Estación AVE en el aeropuerto.

Respecto a las actuaciones urbanísticas, tras las preceptivas aprobaciones de calificación urbanística por parte del Ayuntamiento de Zaragoza, los terrenos liberados del uso ferroviario pasaron a tener la calificación urbanística necesaria para proceder a su urbanización y posterior enajenación. Así, Zaragoza Alta Velocidad, S.A., asumió la propiedad de los terrenos liberados del uso ferroviario correspondientes al área de actuación urbana G44-2, así como parte del área G-19, y procedió a las obras de urbanización y parcelación para su posterior venta. En 2007, la Sociedad vendió dos parcelas y en 2018, tras varios intentos infructuosos, logró la enajenación de otra parcela.

A 31 de diciembre de 2015, ZAV presentaba un patrimonio neto negativo debido al reconocimiento de las pérdidas sufridas como consecuencia del deterioro de valor de los terrenos de su propiedad, poniendo de manifiesto la existencia de un déficit de ingresos respecto a los gastos relacionados con las actuaciones integrantes del Convenio, lo que motivó que se recurriera a la obtención de financiación bancaria mediante la novación del crédito existente, por un importe de 213 millones de euros, y se estableciese un nuevo vencimiento, prorrogado hasta 2025. También fue necesario que los accionistas procedieran a efectuar una operación de reequilibrio patrimonial de la Sociedad a través de una reducción y aumento simultáneos del capital. (Epígrafe II.2.13).

III.4. CONCLUSIONES RELATIVAS A LA FINANCIACIÓN DE LAS SOCIEDADES DE INTEGRACIÓN DEL FERROCARRIL

19.- Cada una de las SIF se constituyeron con un capital inicial de 600.000 euros (salvo GN y LAV, 610.000 euros, cada una de ellas, y ZAV, 601.102 euros), cuantía significativamente insuficiente para acometer las actuaciones millonarias previstas en cada uno de los convenios iniciales; por ello las SIF tuvieron que recurrir a la financiación bancaria para ejecutar las actuaciones que tenían encomendadas, así como para sufragar sus gastos de funcionamiento hasta que obtuviesen recursos derivados las plusvalías generadas en los procesos de transformación y/o liberación de suelo ferroviario.

Al principio, las entidades bancarias otorgaron financiación basada en las garantías de las expectativas inmobiliarias de los proyectos de integración. Posteriormente, debido a las fluctuaciones del mercado interbancario y a la caída del mercado inmobiliario, ambas derivadas de la crisis económica, procedieron a sustituir las garantías inmobiliarias por garantías corporativas desvinculadas de las futuras ventas. Como consecuencia de ello, los contratos de préstamos formalizados con sindicatos bancarios fueron sustituyéndose por otro modelo de préstamo en el

que las entidades bancarias endurecieron sus condiciones de financiación, a la vez que limitaban la disponibilidad. En este sentido, para AVANT se disminuyó el límite disponible de 90 a 71,4 millones de euros, para BSAV de 350 a 270 millones, para GN de 36 a 22,5 millones, para VPCAV de 300 a 135 millones (Epígrafe II.1.3).

20.- A 31 de diciembre de 2016, siete de las trece SIF mantenían contratos bancarios con un importe total pendiente de amortizar a dicha fecha de 1.126.673.404 euros. Hasta ese momento, el coste financiero liquidado de la totalidad de las pólizas y créditos bancarios suscritos por las SIF ascendía a 448.565.581 euros, de los cuales 289.495.936 euros correspondían a los intereses bancarios (64,54%) y el resto, 159.069.645 (35,46%), a otros gastos asociados con la concesión de los créditos.

Para VAV, BSAV, LIF y ZAV los porcentajes de participación de estos gastos adicionales fueron netamente superiores a la media del conjunto de las SIF, como consecuencia, principalmente, de los costes de cobertura de tipo de intereses bancarios suscritos con la finalidad de eliminar o reducir el riesgo derivado de las posibles variaciones alcistas de los tipos de interés. Debido a que, a partir de 2009, la evolución de los tipos de interés fue negativa, al formalizarse los créditos de estas Sociedades con posterioridad a esa fecha, se originaron unos costes de cobertura que ascendieron a 83.354.100 euros (Epígrafe II.1.3).

21.- Ante las dificultades financieras de las SIF, debido a la negativa de las entidades crediticias a proporcionar financiación avalada con los futuros aprovechamientos urbanísticos, los accionistas procedieron al otorgamiento a las SIF de préstamos de naturaleza participativa a fin de cancelar los créditos bancarios y de proporcionarles la liquidez necesaria para su funcionamiento y para el pago a sus proveedores. A 31 de diciembre de 2016, el compromiso de aportaciones de la totalidad de los socios en los diferentes préstamos participativos suscritos ascendía a 940.481.330 euros, de los cuales 888.601.993 euros corresponderían al principal de los créditos y 51.879.337 euros a la actualización a final del ejercicio de los intereses financieros que figuran en el propio contrato de préstamo participativo.

Hasta el 31 de diciembre de 2016, el importe desembolsado por los accionistas de las SIF como consecuencia de los compromisos adquiridos con la firma de los contratos de préstamos de naturaleza participativa ascendía a 444.392.902 euros, de los cuales las entidades públicas empresariales dependientes del Ministerio de Fomento habían desembolsado 291.641.443 euros. En VPCAV, VAV y ZAV el total desembolsado por las entidades del Grupo Fomento fue superior a su porcentaje accionarial. Esto se debió, en el caso de VPCAV, a una cláusula del contrato bancario que financiaría el préstamo participativo, en la que se establecieron unos porcentajes a financiar por los socios con una ligera diferencia respecto a los accionariales, y, respecto a VAV y a ZAV, por la amortización anticipada de la cuantía de los préstamos bancarios mediante aportaciones de las entidades públicas empresariales dependientes del Ministerio de Fomento (Epígrafe II.1.3).

22.- Durante el ejercicio 2017, la evolución del endeudamiento bancario experimentó una significativa reducción. Así, el importe pendiente de amortizar a 31 de diciembre de 2017 ascendió a 541.111.299 euros, lo que supone una disminución del 51,97% respecto al ejercicio anterior. Esta reducción originada, fundamentalmente, por la amortización de los créditos bancarios de las Sociedades AVANT y VAV, fue posible gracias a la aportación de los socios ADIF y ADIF-AV.

A 31 de diciembre de 2017, de los 1.068.692.996 euros a lo que ascendía el importe total desembolsado por los accionistas para financiar a las SIF, ya sea mediante la suscripción de

préstamos participativos, de préstamos mercantiles o de las amortizaciones directas de los créditos bancarios por parte de los accionistas con cargo a la recepción futura de obra ferroviaria, 837.630.390 euros habían sido desembolsados por las entidades públicas empresariales dependientes del Ministerio de Fomento. En AVANT, VAV, VPCAV y ZAV el total desembolsado por estas entidades fue superior a su porcentaje accionarial por los motivos ya expuestos para el ejercicio 2016 (Epígrafe II.1.3).

III.5. CONCLUSIONES RELATIVAS AL REGISTRO CONTABLE POR PARTE DE LAS SIF DE LAS OBLIGACIONES PACTADAS EN LOS CONVENIOS

23.- Las SIF registraron las actuaciones de las diferentes encomiendas reguladas en sus acuerdos marco y posteriores adendas en la cuenta de existencias, de acuerdo con las normas contables que le son de aplicación, siguiendo el Plan General de Contabilidad y las adaptaciones sectoriales a las Empresas inmobiliarias, en lo que se refiere a las adquisiciones y permuta de terrenos, y a las Empresas constructoras, en el resto de los proyectos. En el primer caso, para el registro de las actividades de adquisición y transmisión de terrenos desarrolladas por algunas SIF, se valoraron las existencias de los mismos por su precio de adquisición, y cuando el valor de mercado del terreno, de acuerdo con las tasaciones era inferior a dicho precio de adquisición, se registró la correspondiente corrección de valor. En el segundo caso, las SIF aplicaron el método de contrato cumplido, según el cual los ingresos no se reconocen hasta la terminación de la obra, lo que origina que hasta que no se finalicen las obras y se registren los diversos ingresos correspondientes (cuotas de urbanización, venta de solares y entrega de obra ferroviaria financiada) el resultado es nulo. Será en el momento de finalización de los proyectos, dependiendo del valor de realización de las obras, cuando aflore la posible pérdida o ganancia (Epígrafe II.1.2).

24.- Las SIF activaron en la cuenta de existencias los costes financieros, así como los gastos operativos incurridos, en la medida en que dichos gastos tuviesen relación con los proyectos de integración del ferrocarril en las respectivas ciudades y todavía no se hubiesen finalizado. A 31 de diciembre de 2016, de los 1.503.962.530 euros a que ascendía el importe total contabilizado en la cuenta de existencias relativo a las actuaciones encomendadas a las SIF, 328.807.739 euros (21,6%) correspondieron al importe activado por dichos costes, 277.274.511 euros de coste financiero y 51.533.228 euros de costes operativos. Individualmente por sociedades, el porcentaje de estos dos tipos de gastos osciló entre el 6,41% de ZAV y el 36% de CAV, siendo también superiores al 30% los valores de MAV, con el 34,15%, y BSAV, con 24,4%. El reducido porcentaje que presenta ZAV obedeció al hecho de que gran parte del saldo estaba formado por terrenos pendientes de aprovechamiento urbanístico, sobre los que ya no se capitalizan los costes financieros ni los operativos. En valores absolutos destacan los importes de 104.444.590 euros de VAV y de 85.476.179 euros de BSAV (Epígrafe II.1.2).

III.6. CONCLUSIONES RELATIVAS AL CUMPLIMIENTO DE LA LEY ORGÁNICA 3/2007, DE 22 DE MARZO, PARA LA IGUALDAD EFECTIVA DE MUJERES Y HOMBRES

25.- A 31 de diciembre de 2016, las SIF contaban con una presencia equilibrada de hombres y mujeres. Así, de unos efectivos de personal de 37 personas, 17 eran hombres y 20 mujeres. No cabe afirmar lo mismo respecto a la distribución de los miembros de los Consejos de Administración en los que se aprecia un número considerablemente superior de hombres que de mujeres (73%-27%), incumpléndose el principio de presencia equilibrada (60%-40%), previsto en la Disposición Adicional primera de la Ley Orgánica 3/2007, de 22 de marzo, para la igualdad efectiva de hombres y mujeres, que es de aplicación a los titulares de los órganos directivos

dependientes de la Administración General del Estado, de acuerdo con el artículo 52 de dicha Ley. No obstante, a nivel individualizado, CAV y MAV cumplían el precepto mencionado (Epígrafe II.1.4).

III.7. CONCLUSIONES RELATIVAS A LAS REPERCUSIONES DE LAS ACTUACIONES DE LAS SIF EN LA ESTABILIDAD PRESUPUESTARIA

26.- En un principio, en los convenios de colaboración entre las distintas administraciones públicas suscritos con la finalidad de ejecutar unos macro proyectos de integración del ferrocarril en sus respectivas ciudades, se preveía su financiación por la venta de los terrenos liberados de su uso ferroviario y así sería una operación autofinanciada que no exigiría aportación económica de las Administraciones y no afectaría al principio de estabilidad presupuestaria. Sin embargo con la aparición de la crisis económica esta situación varió, las condiciones de los créditos bancarios, financiación necesaria para acometer los proyectos hasta la obtención de recursos por la venta de los terrenos liberados del uso ferroviario, se endurecieron junto con las garantías solicitadas por los sindicatos bancarios para la renovación o concesión de nueva financiación que pasaron de fundamentarse en la obtención de plusvalías urbanas a la garantía que aportaban los accionistas mediante el otorgamiento de las comfort letters con la consiguiente incidencia en la estabilidad presupuestaria (Epígrafe II.1.5).

27.- Las SIF son sociedades instrumentales, por lo que su actividad no puede considerarse, a efectos de contabilidad nacional, como una actividad de mercado; de hecho, de acuerdo con el SEC 2010, a la fecha de redacción de este Informe figuran clasificadas en el INVENTE/INVESPE del Ministerio de Hacienda formando parte del Sector de las Administraciones Públicas. La consecuencia de esta clasificación es que sus actuaciones afectan al cálculo del déficit público y su endeudamiento forma parte de la deuda pública. Así, el importe del endeudamiento bancario de las SIF, que, a 31 de diciembre de 2016, ascendía a 1.126.673.404 euros, contribuyó a engrosar la deuda pública.

Además, la aprobación de la Ley Orgánica 2/2012, de 27 de abril, de estabilidad presupuestaria y sostenibilidad financiera, extendió la obligación de presentar un límite de gasto, hasta ahora solo previsto para el Estado, a las Comunidades Autónomas y a las Corporaciones Locales. También, reguló en su artículo 12 la denominada regla de gasto, según la cual la variación del gasto computable de la Administración Central, Comunidades Autónomas y Corporaciones Locales, no podría superar la tasa de referencia de crecimiento del PIB a medio plazo de la economía española. Derivado de estas restricciones presupuestarias, el importe comprometido por el otorgamiento de los préstamos participativos que, a 31 de diciembre de 2016, ascendía a 293.386.886 euros, junto con los futuros desembolsos pactados en ellos, influirán en el cálculo del cumplimiento del principio de estabilidad presupuestaria. Además, en el caso de las Corporaciones Locales, sus presupuestos se ven afectados directamente por estos compromisos como consecuencia del sometimiento al cumplimiento de la regla de gasto (Epígrafe II.1.5).

III.8. CONCLUSIONES RELACIONADAS CON EL CUMPLIMIENTO DE LA LEY DE TRANSPARENCIA.

28.-En términos generales, puede afirmarse que las SIF cumplen con el principio de transparencia en lo referente a la publicación de información en su portal de Internet. Todas ellas publican las funciones desarrolladas, la normativa de aplicación y su estructura organizativa con la identificación de los responsables de las respectivas unidades. También publican los convenios suscritos, la información contractual, así como las cuentas anuales con sus informes de auditoría.

Sin embargo, solamente las SIF de BSAV, CAV y MAV publicaron la información preceptiva sobre las retribuciones de los miembros de sus Consejos de Administración, si bien hay que señalar que los miembros de los Consejos de Administración de las SIF no perciben retribuciones.

Asimismo, las SIF de BSAV, CAV, MAV y VAV presentan una mayor accesibilidad para la consulta de la información preceptiva, ya que disponen de una pestaña específica denominada Ley de Transparencia en la que se incluye esta información, mientras que en el resto la misma se encuentra contenida en diversas pestañas, normalmente en la de inicio o en la de Sociedad (Epígrafe II.1.6).

IV. RECOMENDACIONES

1.- Teniendo en cuenta las dificultades financieras que actualmente presentan las Sociedades de Integración del Ferrocarril y el incremento del coste de los proyectos incluidos inicialmente en los Convenios interadministrativos suscritos entre las Administraciones central (a través del Ministerio de Fomento), autonómica y local, que dieron lugar a su constitución, se considera necesario que las Administraciones que sean socios de estas Sociedades, analicen la situación en que se encuentra cada una de ellas y decidan, según los casos, su disolución o, en todo caso, la modificación de los mencionados Convenios a fin de ajustar el coste de los proyectos inicialmente previstos a las disponibilidades financieras de las Sociedades.

2.- Considerando el elevado coste que supone la integración del ferrocarril en las ciudades mediante el soterramiento de las vías, actuación que no es imprescindible para garantizar un buen servicio, ni la funcionalidad de la red ferroviaria, sería aconsejable, para el adecuado cumplimiento del principio de economía, que el Ministerio de Fomento tuviese en cuenta en la planificación de estos proyectos soluciones de integración del ferrocarril que, valorando igualmente factores complementarios como su sostenibilidad ambiental o su repercusión social, pudieran contemplar alternativas al soterramiento de las vías.

3.- Las sociedades instrumentales constituidas entre los años 2002 y 2010 para la integración del ferrocarril en las ciudades no han conseguido la finalización de los proyectos inicialmente planificados, generando la necesidad de una financiación externa del proyecto hasta que se pueda poner en valor los suelos liberados del uso ferroviario, afectando a la estabilidad presupuestaria y sostenibilidad financiera de las cuentas públicas y presentando una incertidumbre respecto de la obtención de ingresos futuros derivados de las plusvalías de la transformación de los terrenos ferroviarios. A la vista de esto, sería recomendable que el Ministerio de Fomento elaborase planes de financiación de las actuaciones de integración del ferrocarril atendiendo a criterios realistas y contemplando, en su caso, una financiación a corto y medio plazo no solo vinculada a la generación de plusvalías urbanísticas de realización incierta.

Madrid, 31 de enero de 2019

LA PRESIDENTA



M^a José de la Fuente y de la Calle

ANEXO

**BALANCE DE SITUACIÓN DE LAS SOCIEDADES DE INTEGRACIÓN DEL FERROCARRIL A 31/12/2016
ACTIVO**

(en euros)

SOCIEDADES	ACTIVO NO CORRIENTE	ACTIVO CORRIENTE			
		EXISTENCIAS	EFFECTIVO	RESTO	TOTAL
Alicante Nodo de Transportes, S.A.	835.917	46.046.819	118.092	47.093.132	93.258.043
Almería, S.A.	0	0	591.298	1.436	592.734
Barcelona Sagrera Alta Velocidad, S.A.	7.319	265.032.632	5.444.396	23.642	270.500.670
Cartagena Alta Velocidad, S.A.	0	2.026.844	1.275.772	7.238	3.309.854
Gijón al Norte, S.A.	7.844	74.503.296	1.012.740	9.079	75.525.115
León Alta Velocidad (en liquidación)	0	14.753.234	41.925	1.100.432	15.895.591
Logroño Integración del Ferrocarril, S.A.	13.300.045	208.811.072	1.073.753	9.518.550	219.403.375
Murcia Alta Velocidad, S.A.	296	6.077.190	3.030.629	36.825	9.144.644
Palencia Alta Velocidad, S.A.	464.496	1.417.770	188.596	2.265	1.608.631
Valencia Parque Central AV 2003, S.A.	7.983	183.799.447	31.147.433	4.718.567	219.665.447
Valladolid, A.V. 2003, S.A.	112.790	395.658.500	10.856.351	2.128.506	408.643.357
Vitoria	0	0	591.328	1.360	592.688
Zaragoza Alta Velocidad 202, S.A.	153.010	351.508.399	4.512.372	1.241.093	357.261.864
TOTAL	14.889.700	1.549.635.203	59.884.685	65.882.125	1.675.402.013

**BALANCE DE SITUACIÓN DE LAS SOCIEDADES DEL FERROCARRIL A 31/12/2016
PASIVO Y NETO**

(en euros)

SOCIEDADES	PATRIMONIO NETO	PASIVO NO CORRIENTE				PASIVO CORRIENTE		
		DEUDAS BANCARIAS	DEUDAS EMPRESAS	RESTO	TOTAL	DEUDAS BANCARIAS	RESTO	TOTAL
Alicante Nodo de Transportes, S.A.	2.035.869	0	0	1.269.390	1.269.390	61.455.660	29.333.041	90.788.701
Almería, S.A.	592.729	0	0	0	0	0	5	5
Barcelona Sagrera Alta Velocidad, S.A.	600.000	147.453.009	35.107.094	47.136.768	229.696.871	39.785.748	425.370	40.211.118
Cartagena Alta Velocidad, S.A.	603.772	0	2.700.000	0	2.700.000	0	6.082	6.082
Gijón al Norte, S.A.	535.972	11.250.000	19.655.560	32.569.555	63.475.115	11.250.000	27.872	11.521.872
León Alta Velocidad (en liquidación)	5.212.037	0	0	2.500	2.500	0	10.681.054	10.681.054
Logroño Integración del Ferrocarril, S.A.	711.136	170.742.857	0	26.513.683	197.256.540	34.635.000	100.744	34.735.744
Murcia Alta Velocidad, S.A.	624.582	0	8.500.000	0	8.500.000	0	20.358	20.358
Palencia Alta Velocidad, S.A.	535.047	0	1.538.064	0	1.538.064	0	16	16
Valencia Parque Central AV 2003, S.A.	23.404.516	80.000.000	0	66.523.188	146.523.188	21.028.611	28.717.115	49.745.726
Valladolid, A.V. 2003, S.A.	(26.013.990)	0	62.725.000	0	62.725.000	349.782.850	22.262.287	372.045.137
Vitoria	592.680	0	0	0	0	0	8	8
Zaragoza Alta Velocidad 202, S.A.	(272.200.465)	188.920.746	268.095.930	330	457.017.006	24.134.716	148.463.617	172.598.333
TOTAL	(262.766.115)	598.366.612	398.321.648	174.015.414	1.170.703.674	542.072.585	240.037.569	782.354.154

ALEGACIONES FORMULADAS

ÍNDICE DE ALEGACIONES FORMULADAS

- ALEGACIONES FORMULADAS POR “LEÓN ALTA VELOCIDAD 2003, S.A., EN LIQUIDACIÓN”
- ALEGACIONES FORMULADAS POR EL SECRETARIO DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS, TRANSPORTE Y VIVIENDA

- ALEGACIONES FORMULADAS POR “LEÓN ALTA VELOCIDAD 2003, S.A., EN LIQUIDACIÓN”



OFICINA GENERAL ORTEGA Y GASSET
CSV: 44113-65263-11531-4116A

TRIBUNAL DE
CUENTAS

E 201800100007825

05/12/2018 11:41:51



TRIBUNAL DE CUENTAS
SECCIÓN DE FISCALIZACIÓN

DEPARTAMENTO DE EMPRESAS ESTATALES Y OTROS ENTES PÚBLICOS

ALEGACIONES

AL ANTEPROYECTO DE INFORME DE FISCALIZACIÓN REALIZADO POR EL TRIBUNAL DE CUENTAS A LAS SOCIEDADES DE INTEGRACIÓN DEL FERROCARRIL PARTICIPADAS POR ADIF-ALTA VELOCIDAD

En fecha de 22 de noviembre de 2018, se ha recibido en la sede de "León Alta Velocidad 2003, S.A., en liquidación", escrito del anteproyecto de informe de "Fiscalización de la actividad de las sociedades públicas de integración del ferrocarril participadas por Adif-Alta Velocidad, a 31 de diciembre de 2016" a los efectos de que se alegue y presente los documentos y justificantes que se estimen pertinentes en un plazo de 10 días, y a tal efecto por la presente tengan a bien considerar las siguientes alegaciones:

Primera.- El escrito del Tribunal se dirige al Presidente de la Sociedad, sin embargo, al ser una sociedad en liquidación, los miembros del Consejo de Administración cesaron en fecha 4 de diciembre de 2012, en que se celebró la Junta General de Accionistas en la que se acordó el nombramiento de tres liquidadores, que son lo que firman este escrito de alegaciones.

Segunda.- La sociedad "León Alta Velocidad 2003, S.A., en liquidación" se encuentra en la fase final de dicha liquidación, sólo resta la entrega de unos viales al Excmo. Ayuntamiento de León, debido a que dichos viales fueron financiados por la Sociedad, motivo por el cual constan en su balance por un valor de 1.354.205,93 €.

Tercera.- En la página 4, final del párrafo segundo, figura que LAV está en proceso de liquidación tras el acuerdo de sus accionistas de 4 de diciembre de 1012, existiendo una errata en el año, pues debe figurar 2012.

Cuarta.- Nada que objetar a lo expuesto de la sociedad LAV en las páginas 52, 53 y 54 del Anteproyecto de informe de fiscalización.

Quinta.- Por lo que se refiere a la recomendación primera del informe del Tribunal, como ya se ha expuesto en fecha 4 de diciembre de 2012, la Junta General de Accionistas procedió a acordar su disolución, abrir el periodo de liquidación y nombrar a tres Liquidadores, por lo que mucho antes de que se haya producido la fiscalización del Tribunal, ya sus Accionistas decidieron que la Sociedad debía extinguirse ante la falta de recursos.

Los Liquidadores:

En Madrid, a 29 de noviembre de 2018

Fdo: Luis Alberto Larpa Melus

Fdo: José Ignacio Gómez Gómez

Fdo: César Recover Lorente

- ALEGACIONES FORMULADAS POR EL SECRETARIO DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS, TRANSPORTE Y VIVIENDA



MINISTERIO
DE FOMENTO

El Secretario de Estado
de Infraestructuras, Transporte y Vivienda

D. Felipe García Ortiz
Consejero
Tribunal de Cuentas
Sección de Fiscalización
Departamento 4º de Fiscalización de
Empresas Estatales y otros Entes Públicos



OFICINA GENERAL ORTEGA Y GASSET
CSV: 372C1-26723-D3417-12745

TRIBUNAL DE
CUENTAS

E 201800100008081
18/12/2018 13:39:33



Madrid, 17 de diciembre de 2018

Como contestación a su escrito del pasado 3 de diciembre, en el que se comunicaba la prórroga de diez días para la formulación de alegaciones, en relación con el **ANTEPROYECTO DE INFORME DE "FISCALIZACIÓN DE LA ACTIVIDAD DE LAS SOCIEDADES PÚBLICAS DE INTEGRACIÓN DEL FERROCARRIL PARTICIPADAS POR ADIF-ALTA VELOCIDAD, A 31 DE DICIEMBRE DE 2016"**, se adjunta el Informe de alegaciones elaborado al respecto y coordinado por Adif y Adif-Alta Velocidad, en colaboración con las diferentes sociedades.

Atentamente,

Pedro Saura García

ALEGACIONES

AL ANTEPROYECTO DE INFORME DE FISCALIZACIÓN REALIZADO POR EL TRIBUNAL DE CUENTAS A LAS SOCIEDADES DE INTEGRACIÓN DEL FERROCARRIL (SIF) PARTICIPADAS POR ADIF-ALTA VELOCIDAD

Introducción

Las alegaciones contestan al anteproyecto de informe de fiscalización de la actividad de las sociedades públicas de integración del ferrocarril participadas por ADIF-Alta Velocidad que ha realizado el Tribunal de Cuentas.

El ámbito subjetivo de la fiscalización está constituido por 13 SIF, en cuyo capital ADIF-Alta Velocidad posee una participación mayoritaria:

- Alta Velocidad Alicante Nodo del Transporte, S.A. (AVANT)
- Almería Alta Velocidad, S.A. (AAV)
- Barcelona Sagrera Alta Velocitat, S.A. (BSAV)
- Cartagena Alta Velocidad, S.A. (CAV)
- Gijón al Norte, S.A. (GAN)
- León Alta Velocidad 2003, S.A., en liquidación. (LAV)
- Logroño Integración del Ferrocarril 2002, S.A. (LIF)
- Murcia Alta Velocidad, S.A.(MAV)
- Palencia Alta Velocidad, S.A. (PAV)
- Valencia Parque Central Alta Velocidad 2003, S.A.(VPCAV)
- Valladolid Alta Velocidad 2003, S.A.(VAV)
- Alta Velocidad Vitoria-Gasteizko Abiadura Handia, S.A. (AVVGAH)
- Zaragoza Alta Velocidad 2002, S.A. (ZAV)

El Presidente del Consejo de Administración de todas ellas es el Secretario de Estado de Infraestructuras, Transporte y Vivienda del Ministerio de Fomento, exceptuando a LAV, sociedad en la que están nombrados tres liquidadores.

El informe ha sido remitido y notificado a todas las sociedades el día 16 de noviembre (AAV, AVANT y VPCAV), el 19 de noviembre (BSAV, GN, LAV, ZAV, AVVGAH y VAV) y el día 20 de noviembre al resto.

El 30 de noviembre se solicitó una prórroga que fue otorgada por el Tribunal de Cuentas por diez días más a contar desde la fecha de expiración del término inicialmente señalado, finalizando por tanto el plazo para la presentación de alegaciones el próximo 17 de diciembre.

Se parte, a la hora de elaborar estas alegaciones a las recomendaciones, a las conclusiones y al cuerpo del informe de fiscalización, de dos premisas:

De un lado, la opinión de auditoría financiera reflejada en los apartados I.4 y III.1 del informe, en el que el Tribunal de Cuentas refleja que la opinión de auditoría del ejercicio 2016 es favorable, aunque en algunos casos con salvedades. En cuanto al retraso en la entrega a la IGAE de las cuentas anuales se constata que en el año 2017 todas las SIF rindieron las cuentas anuales correspondientes a excepción de VAV.

En relación con este tema se está trabajando con las Sociedades de Integración para que puedan adelantar sus cierres contables anuales y formular y aprobar las cuentas en plazo.

De otro, la aceptación, con alguna matización o aclaración, de las tres recomendaciones con las que el Tribunal concluye su trabajo, que seguro contribuirán a la mejora de la gestión administrativa, económico y financiera de las SIF, aplicándose ya en esencia dichas recomendaciones, lo cual redundará en que las actuaciones que se acometan de infraestructuras ferroviarias, de integración y urbanísticas y los fondos destinados a su financiación, responderán a unos criterios de eficiencia y economía en cumplimiento del artículo 31 de la Constitución.

Para facilitar la lectura del documento que contiene las alegaciones de las SIF a las observaciones, conclusiones y recomendaciones del Tribunal, se relacionan las mismas siguiendo las referencias de este último y utilizando las mismas abreviaturas, siguiendo la metodología del Tribunal, dividiéndose estas alegaciones en dos grandes apartados: 1) alegaciones relativas al conjunto de las SIF y, 2) alegaciones de cada una de las SIF individualmente consideradas.

1.- ALEGACIONES RELATIVAS AL CONJUNTO DE LAS SIF.

(I): Análisis de los convenios reguladores de la integración del ferrocarril en diversas ciudades.

1.- El informe señala que los convenios originales y de los que traen causa las SIF adolecen de un adecuado nivel de concreción tanto en la definición de las actuaciones ferroviarias, actuaciones de integración y actuaciones urbanísticas contempladas como en la cuantificación de sus costes.

Efectivamente, los convenios suscritos entre el año 2002 y 2010 con la finalidad de remodelar la red arterial ferroviaria en distintas ciudades, describían las actuaciones de forma genérica y contemplaban un modelo de financiación de la integración a través de las plusvalías generadas por la venta de terrenos liberados del uso ferroviario, y una aportación del Grupo Fomento equivalente al coste estimado de la inversión necesaria para la llegada de la alta velocidad en superficie.

Estas operaciones, que en los convenios nacen equilibradas, debido al “boom inmobiliario”, contemplan un incremento de las expectativas de obtención de ingresos por la enajenación de dichos suelos y, en paralelo, al diseñar operaciones de integración más ambiciosas que, en principio, podrían ser asumidas gracias a dicho incremento previsto por la venta de los suelos.

No obstante lo anterior, posteriormente tiene lugar la crisis inmobiliaria y una ralentización, por falta de recursos, en la ejecución de las actuaciones; ambos factores conllevan el fracaso de los planes de negocio en los que se basaban las sociedades de integración, y obligan a buscar soluciones y alternativas para viabilizar las mismas y poder hacer frente a los

compromisos adquiridos con las entidades financieras, que otorgaron endeudamiento para poder llevar a cabo los proyectos.

Por ello, desde principios del año 2017 se ha planteado la modificación de dichos convenios no sólo para desarrollar, actualizar y concretar las actuaciones ferroviarias, de integración y urbanísticas pendientes, sino para dotar a las SIF de una financiación realista, y una viabilidad, para lo cual se han estudiado con detalle los distintos proyectos y calculado sus costes de ejecución incluyendo en el cálculo los costes operativos y, en su caso, los costes financieros.

Hay que indicar también que, a lo largo de todo el informe, se hace referencia a los aprovechamientos que se obtengan de los suelos liberados del uso ferroviario como posible fuente de inversión, pero hay que tener en cuenta también que el Ayuntamiento cede a estas sociedades como fuente de financiación el aprovechamiento que legalmente le corresponde de cesión obligatoria que varía entre un 5 y un 10%.

Por otro lado hay que señalar que los datos que se reflejan en los cuadros nº 1 a 4 no son correctos ya que, aunque en los convenios iniciales no se reflejaron explícitamente los costes de urbanización, si estaban presentes en el documento suscrito entre las partes, siendo estimados posteriormente.

Se adjuntan como anexo los citados cuadros actualizados con los datos que se consideran correctos.

Respecto a lo anterior, en la página 6, párrafo segundo del punto II.1.1. Análisis de los convenios, se indica que “ Además, en la mayoría de ellos, salvo en los convenios de Valladolid, Logroño y Vitoria, no se cuantifica el coste de las actuaciones urbanísticas y que constituyen el objetivo fundamental de las SIF, sino que éstos son estimados con posterioridad”.

Es necesario aclarar que el objetivo fundamental de las SIF no son las actuaciones urbanísticas, estas son parte de la integración del ferrocarril que es el objetivo fundamental de las mismas, incluyendo la gestión de las actuaciones ferroviarias, de integración, urbanísticas contempladas en los convenios.

Por otro lado entendemos que es necesario incluir los costes de las actuaciones urbanísticas que se consideraron en las partes expositivas de todos los convenios ya que no hacerlo distorsiona la naturaleza de estas actuaciones de integración ferroviaria que sin dichas actuaciones urbanísticas no serían posibles.

En la página 7, se indica “En términos absolutos, a 31 de diciembre de 2016, el coste de los convenios se había incrementado en 7.637,33 millones de euros, pasando de 4.101,51 a 11.738,34 millones, correspondiendo el principal aumento a las actuaciones de integración ferroviaria por un importe de 6.863,16 millones.....”

Debería indicar “En términos absolutos, a 31 de diciembre de 2016, el coste de los convenios se había incrementado en 6.669,66 millones de euros, pasando de 5.084,98 a 11.754,64 millones, correspondiendo el principal aumento a las actuaciones de integración ferroviaria por un importe de 5.153,56 millones de euros.....”

En donde se indica “En términos relativos, el incremento del coste global de los convenios con respecto a la situación inicial se situó en un 186,21%, correspondiendo los incrementos principales a las actuaciones urbanísticas, a otras actuaciones y a los gastos financieros y

operativos. Los dos primeros, aunque considerados en el expositivo de los convenios, no fueron objeto de cuantificación en los mismos y los terceros ni siquiera figuraban contemplados en ellos. Por otra parte, el grado de ejecución que presentaban el conjunto de las actuaciones era del 29,39%.”

Debería decir “En términos relativos, el incremento del coste global de los convenios con respecto a la situación inicial se situó en un 131,16%, correspondiendo a los incrementos en todas las actuaciones y a los gastos financieros y operativos que no figuraban contemplados en los convenios. Por otra parte, el grado de ejecución que presentaban el conjunto de las actuaciones era del 29,19%.”

En la página 8 se indica “A 31 de diciembre de 2016, los convenios con un mayor incremento de costes respecto al cuantificado inicialmente fueron Barcelona (546,89%), Alicante (395,87%) y Cartagena (281,65%), siendo Almería (30,46%), Vitoria (27,23%) y Palencia (29,74%) las que menos, coincidiendo estas últimas con convenios con un bajo grado de ejecución. “

Debería indicarse “A 31 de diciembre de 2016, los convenios con un mayor incremento de costes respecto al cuantificado inicialmente fueron Barcelona (117,31%), Alicante (226,18%) y Cartagena (80,14%), siendo Almería (16,18%), Vitoria (27,23%) y Palencia (14,83%) las que menos, coincidiendo estas últimas con convenios con un bajo grado de ejecución. “

En el caso de Barcelona, la diferencia en el porcentaje se debe a que la estimación del coste del convenio inicial solamente contempla la estación de La Sagrera obviando el coste del resto de actuaciones a desarrollar. En el caso de Alicante y Cartagena entendemos que no se consideran los costes de las actuaciones urbanísticas, implícitas en los Convenios.

En la página 9 se indica “Teniendo en cuenta las estimaciones de costes a la firma de los convenios, las ciudades que presentaban mayor coste en sus actuaciones ferroviarias eran Valencia (804,52 millones) y Valladolid (499,03 millones), siendo Cartagena (32,80 millones) y Gijón (105 millones) las ciudades con menor obra ferroviaria. Considerando los datos de las actuaciones a 31 de diciembre de 2016, Valencia (2.813,11 millones) y Barcelona (1.477,87 millones) presentaban el coste de integración ferroviaria más elevado, siendo Cartagena la menor (108,42 millones). En cuanto a las actuaciones de integración ferroviaria que supusieron un mayor incremento en sus costes, destaca Alicante (356,79%) y Barcelona (341,16%), correspondiendo el menor incremento a Vitoria-Gasteizko (0,00%), Almería (16,22%). “

Debería decir “Teniendo en cuenta las estimaciones de costes a la firma de los convenios, las ciudades que presentaban mayor coste en sus actuaciones de integración ferroviaria eran Valencia (804,52 millones) y Valladolid (499,03 millones), siendo Cartagena (62,80 millones) y Gijón (105 millones) las ciudades con menor obra de integración ferroviaria. Considerando los datos de las actuaciones a 31 de diciembre de 2016, Valencia (2.813,11 millones) y Barcelona (1.499,97 millones) presentaban el coste de integración ferroviaria más elevado, siendo Cartagena la menor (108,42 millones). En cuanto a las actuaciones de integración ferroviaria que supusieron un mayor incremento en sus costes, destaca Alicante (253,90%) y Valencia (249,66%), correspondiendo el menor incremento a Vitoria-Gasteizko (0,00%), Almería (16,22%). “

Donde se indica “En cuanto al grado de ejecución de las actuaciones de integración ferroviaria, a nivel global es del 27,15% y solamente Zaragoza alcanza una ejecución cercana al 100%, eso sí después de haber eliminado las actuaciones pendientes de inicio en 2012 por un importe cercano al 20% de las inicialmente programadas, seguida de Logroño (55,43%), Valladolid (38,77%) y Barcelona (36,01%).

Debería decir “En cuanto al grado de ejecución de las actuaciones de integración ferroviaria, a nivel global es del 26,84% y solamente Zaragoza alcanza una ejecución cercana al 100%, eso sí después de haber eliminado las actuaciones pendientes de inicio en 2012 por un importe cercano al 20% de las inicialmente programadas, seguida de Logroño (55,43%), Valladolid (38,77%) y Barcelona (33,90%). “

Donde se indica “En relación con las actuaciones urbanísticas, según se detalla a continuación, el coste mayor corresponde a Barcelona (456,03 millones) y Zaragoza (299,1 millones y, el menor coste, a Cartagena (15,45 millones) y Gijón (12,88 millones).”

Debería decir “En relación con las actuaciones urbanísticas, según se detalla a continuación, el coste mayor corresponde a Barcelona (470,06 millones) y Zaragoza (299,1 millones y, el menor coste, a Cartagena (15,45 millones) y Gijón (12,88 millones).”

En la página 10, se indica “En relación con el incremento de coste sobre lo inicialmente previsto, cabe señalar que la mayoría de los convenios no cuantificaron inicialmente las actuaciones urbanísticas, ya que solamente aparecen cuantificadas actuaciones en Logroño, Vitoria, Valladolid y Zaragoza. El grado de ejecución de estas actuaciones para el conjunto de las SIF fue del 21,32%, solamente Zaragoza alcanzó una ejecución superior al 50% con un porcentaje del 80,69%, seguida de Logroño con un 39,4%.”

Se estima necesario incluir los costes de las actuaciones urbanísticas contempladas en todos los convenios aunque en algunos de ellos no vengán expresamente cuantificadas, ya que no hacerlo distorsiona la naturaleza de estas actuaciones de integración ferroviaria que, sin dichas actuaciones urbanísticas, no serían posibles. Por otro lado, los costes estimados a fecha 31 de diciembre de 2016 si que contemplan estos costes, por lo que consideramos que, en caso de que no se contemplara la posibilidad de incorporar las estimaciones a fecha de convenio, para establecer las comparativas y los incrementos a 31 de diciembre de 2016 habría que prescindir en las estimaciones de 2016 de los costes de las actuaciones urbanísticas, lo que no parece lógico pues son inversiones necesarias para completar las operaciones de integración.

2.- Diferente grado de desarrollo de las actuaciones de integración del ferrocarril.

Ante la falta de recursos económicos por parte de las SIF para financiar la ejecución de proyectos y obras tanto ferroviarias, como de integración, como urbanísticas, en la mayoría de los casos se ha optado por una ejecución por fases que, aunque ralenticen en el tiempo su terminación y puesta en explotación, garantizan a través de los titulares del capital social su financiación y, por ello, su ejecución. Además, la ejecución por fases permite poner en servicio diversas partes de la actuación que permiten poner en valor y en uso algunas de las infraestructuras como es el caso de adelantar la llegada de la alta velocidad a algunas ciudades (por ejemplo: Valencia, Alicante, Valladolid) o urbanizar algunos espacios que se liberan para uso del ciudadano (por ejemplo: Gijón y Valencia).

La ejecución de las diferentes fases se plantea y ejecuta de manera coordinada y compatible con la programación de las infraestructuras ferroviarias del Ministerio de Fomento

3.- Incremento en el coste de las actuaciones contempladas en los convenios.

El incremento en el coste de las actuaciones se debe principalmente al desarrollo de los proyectos con un mayor grado de concreción de las obras ferroviarias y de integración a ejecutar, a lo que se han sumado los costes de urbanización, financieros y operativos de las SIF que no figuraban en los convenios iniciales. Muchas de las estimaciones de las actuaciones que

se reflejan en los convenios se realizan en base a estudios previos, o estudios informativos que posteriormente hay que desarrollar y, es en este desarrollo, al poseer mayor información de elementos tales como la geotecnia del suelo, las afecciones a servicios afectados, etc.... lo que conlleva a una mayor concreción de los costes.

Además, también es necesario tener en cuenta, que en el momento del desarrollo de algunos de estos proyectos, la situación inmobiliaria era favorable, lo que conllevó a plantear el desarrollo de integraciones más ambiciosas, planteando incrementos en longitudes de soterramiento, por ejemplo.

4.- Déficit estimado del conjunto de actuaciones de integración del ferrocarril.

En todas las sociedades se está abordando un estudio para la adopción de alternativas viables teniendo en cuenta la financiación disponible para la ejecución de las actuaciones que sean viables técnica y económicamente, lo que se plasmará en los futuros convenios o en la actualización de los existentes. Estos aspectos ya se han abordado en diversas ciudades como Valladolid (nuevo convenio suscrito en noviembre de 2017), y se plantean en los nuevos convenios en tramitación en Alicante, Murcia y Gijón.

Indicar también que la modificación de los convenios en tramitación actuales, tiene en cuenta la financiación de las actuaciones pendientes de acometer por parte de los accionistas, exceptuando a RENFE-Operadora, y la asunción del déficit vendría implícita en la insuficiencia de los recursos generados por la SIF, que impidiera la devolución de las aportaciones de los socios.

No obstante lo anterior, en aquellos Convenios que no han sufrido todavía actualización o modificación, y no se encuentra acordado el mecanismo para la asunción del déficit que probablemente se produzca la financiación del déficit se planteará en función del porcentaje accionarial o en función de otro criterio que acuerden los firmantes de los Convenios.

Por último indicar que en el caso de la liquidación de alguna Sociedad y/o convenio del que traen causa éstas, habrá que establecer el mecanismo de asunción del déficit, en caso de que exista, ya sea por porcentaje accionarial, o ya sea teniendo en cuenta el origen y destino de las actuaciones realizadas y los terrenos u otros activos aportados a las SIF.

(II): Actividad de las SIF

Para analizar el grado de desarrollo de los Convenios en la fecha de cierre del Informe y sus causas, es necesario considerar que los dos objetivos fundamentales, incluidos en los diferentes convenios son la **llegada de las nuevas líneas de Alta Velocidad a las ciudades** y la **integración urbana del ferrocarril**. Estos dos objetivos básicos, van lógicamente unidos al concepto más amplio de reestructuración de la Red Arterial Ferroviaria, cuyo contexto varía drásticamente entre las diferentes ciudades.

El primer objetivo se ha cumplido, aplicando soluciones provisionales en las estaciones, en todas aquellas ciudades en que la planificación de la Puesta en servicio de la LAV lo requería, como es el caso de Valladolid (2007), Valencia (2011), Alicante (2013) y Palencia (2015) e incluso León (2015) (Sociedad actualmente en liquidación). En el caso de Barcelona Sagrera el nivel de desarrollo de las actuaciones permitió en 2013 la Puesta en servicio de la L .A.V Barcelona – Frontera Francesa.

El segundo objetivo de integración urbana solo se ha cumplido en cuanto a la disponibilidad de suelos para el desarrollo del planeamiento urbano prácticamente en su totalidad en Zaragoza, que ha finalizado las actuaciones ferroviarias comprometidas una vez anuladas las recogidas en la Adenda de 2012 y solo parcialmente en Alicante, Logroño, Valencia y Gijón, en los que se ha desafectado del uso ferroviario parte de la superficie de suelo en una primera fase, y en algunos casos ya se están ejecutando actuaciones de urbanización (Valencia, Logroño y Gijón).

Efectivamente, salvando los objetivos alcanzados que se han indicado, las operaciones de Integración en 2016 se encontraban en una situación de ralentización o paralización. Pero es precisamente a partir del ejercicio 2017 cuando se han producido acuerdos en los consejos de las Sociedades que están propiciando el relanzamiento de las operaciones de Integración mediante compromisos de financiación y refinanciación de la deuda y consenso de soluciones técnicas alternativas viables.

Todo ello se está formalizando en nuevos convenios, adendas ó modificación de los vigentes, como es el caso del nuevo convenio de Valladolid suscrito en 2017, la Adenda de Alicante en tramitación y el convenio de financiación de Murcia y adenda modificativa de Valencia (en redacción).

Indicar también que, en la página 12 del informe se menciona que *“el objetivo fundamental de estas SIF consiste en la gestión del desarrollo urbanístico y la ejecución de las obras de infraestructura urbana correspondientes a los terrenos liberados en ese entorno”*. Si bien es cierto lo anterior, debería añadirse que estas sociedades también desarrollan las operaciones de integración urbana y actuaciones ferroviarias ya que en los convenios se contempla la posibilidad de que si se considera conveniente a efectos de coordinación, las instituciones firmantes deleguen en la Sociedad, mediante los acuerdos que se establezcan, la ejecución de determinadas obras, de acuerdo con la normativa aplicable y con respecto a las competencias que para la ejecución de las obras públicas tienen atribuidas.

En relación con el comentario de la página 13, en la que se menciona: *“A 31 de diciembre de 2016, el papel fundamental desarrollado por las SIF fue el de financiador de infraestructuras ferroviarias”*, indicar que dicha afirmación no es del todo correcta, ya que se está englobando en el término infraestructuras ferroviarias a las actuaciones de integración cuya finalidad y motivo de ejecución no es ferroviario, sino que son actuaciones cuya finalidad es generar suelo urbano (al soterrar el sistema ferroviario) creando ciudad, y por tanto no son actuaciones de infraestructuras ferroviarias.

Por ello, las actuaciones que se consideran en los convenios de los que traen causa las sociedades de integración son de infraestructuras ferroviarias, de infraestructuras de integración y de urbanización.

En este sentido, conviene destacar que la entidad pública empresarial RENFE-Operadora considera necesario hacer constar que su participación en las SIF tiene su origen en la aplicación de la OM/FOM/2909/2006, de 19 de septiembre de 2006, por la que se determinaron los bienes, obligaciones y derechos pertenecientes a la Entidad Pública Empresarial RENFE-Operadora, como consecuencia de la segregación de las actividades de transporte ferroviario y de gestión y administración de la infraestructura por aplicación de la Ley 39/2003, de 17 de noviembre, del sector ferroviario.

En la misma se fijó el reparto de la participación de la extinta RENFE en estas sociedades al 50% entre ADIF y RENFE-Operadora.

En el momento actual, y ante el nuevo marco jurídico que refuerza la DIRECTIVA (UE) 2016/2370 DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO de 14 de diciembre de 2016 y en especial el que deriva del contenido de su artículo 7 quinquies, que prohíbe a las empresas ferroviarias financiar a los administradores de infraestructuras ferroviarias, tanto de forma directa como indirecta, RENFE-Operadora está planteando su salida de todas estas sociedades, y para ello, no está asumiendo nuevos compromisos de financiación a estas Sociedades, que no estuvieran previamente asumidos con las entidades financieras o los Convenios en vigor. Además, Renfe Operadora no asume nuevos compromisos de financiación en las modificaciones de los Convenios en los que se está trabajando, independientemente de la participación en el capital de estas Sociedades. Todo ello llevará a una reordenación de la participación en el capital social de los accionistas atendiendo a la Directiva del Parlamento Europeo citada anteriormente.

(III): Financiación de las SIF y registro contable de las obligaciones pactadas en los convenios.

Modificación de las garantías en la financiación

En el punto 19 del apartado III.4 se indica que las entidades bancarias debido a las fluctuaciones del mercado procedieron a sustituir las garantías inmobiliarias por garantías corporativas.

En realidad, la evolución ha consistido en mantener dichas garantías inmobiliarias (por ejemplo, las promesas de hipoteca) y reforzar la estructura de garantías exigiendo la presentación de confort letter fuertes con compromisos de realización de aportaciones para atender los vencimientos de los créditos. En definitiva, lo que hicieron las Entidades Financieras fue reducir el riesgo inmobiliario asociado a sus operaciones de financiación.

Devoluciones de créditos

Por otra parte, se indica que en los puntos 21 y 22 del apartado III.4 que en cuatro sociedades, las entidades del Grupo Fomento desembolsaron, para la devolución de los créditos suscritos, cantidades superiores a las correspondientes a su participación accionarial. Entendemos que ese Tribunal lo enfoca desde el punto de vista de los compromisos de desembolso por año, adquiridos con la firma de los contratos de préstamos con las sociedades.

En relación con este comentario cabe señalar lo siguiente:

a) Zaragoza

En el caso de ZAV, Renfe Operadora, ADIF y ADIF Alta Velocidad han desembolsado la totalidad de las cantidades que adeudaban a la Sociedad de acuerdo con los préstamos participativos suscritos. La razón de llevar a cabo esta operación es el ahorro que les supone a estas E.P.E. dejar de pagar los gastos financieros correspondientes, superiores al coste medio de su deuda. No obstante, cada uno de los socios se ha comprometido a la devolución del importe que le correspondía en función de su porcentaje de participación accionarial, aunque con vencimientos diferentes y asumiendo los costes financieros que dicho aplazamiento supone en el caso de la Comunidad Autónoma y el Ayuntamiento. Asimismo, se modificó tanto la estructura de garantías como la prelación en la aplicación de los cobros por ventas de suelos para proteger los derechos de los socios del Grupo Fomento que habían amortizado anticipadamente sus obligaciones.

b) Valencia

En el caso de VPCAV, los accionistas del Grupo Fomento y el Ayuntamiento de Valencia, asumieron la garantía correspondiente a la Generalitat Valenciana en el crédito bancario de forma proporcional a su porcentaje accionarial. La Generalitat desembolsó el importe que le correspondía, en el marco de sus compromisos asumidos en el convenio, para que la SIF pudiera pagar a los proveedores de las actuaciones contratadas, puesto que ya no disponía de financiación bancaria.

c) Alicante

También es necesario reseñar que en el caso de AVANT las aportaciones realizadas por ADIF y ADIF - Alta Velocidad para cancelar la totalidad de la deuda bancaria se destinarán, de acuerdo con las previsiones fijadas en la modificación del Convenio en curso de tramitación, al pago de diversos activos construidos por la Sociedad y que serán entregados a los administradores ferroviarios.

d) Valladolid

Además se indica en el informe que en el caso de VAV parte del crédito bancario se canceló mediante aportaciones exclusivas de los accionistas del Grupo Fomento, debiéndose añadir que lo hicieron respecto a su garantía mancomunada del vencimiento no satisfecho por VAV.

Asimismo, en el Convenio suscrito en noviembre de 2017, para la integración del ferrocarril en Valladolid se prevé una prelación en la aplicación de los cobros que se obtengan por la venta de suelos que garantiza que éstos serán destinados, en primer lugar, al pago de la deuda que la Sociedad mantiene con los socios del Grupo Fomento como consecuencia de haberse subrogado en el pasivo que VAV tenía con los Bancos.

En el cuadro nº 14, el desembolso de VAV que asciende a 62.650.000 euros incluye 150.000 euros aportados por las entidades del grupo Fomento para gastos operativos y no para la devolución del principal del crédito bancario. Asimismo en la misma página 21 a continuación del cuadro se dice que parte del crédito bancario (62.725.000 euros) se canceló mediante aportaciones exclusivas de los accionistas del grupo Fomento, cuando esa cifra debería ser 62.500.000 euros, ya que la anterior incluye 225.000 euros aportados para gastos operativos (150.000 euros por el Grupo Fomento, y 75.000 por la Junta de Castilla y León).

En las páginas 21 y 22 se dice que “Esta reducción del nivel de endeudamiento ... fue posible por la aportación de los socios.” A lo que habría que añadir: “del Grupo Fomento”.

Erratas detectadas

Por otra parte, se han detectado las erratas que se citan a continuación:

En la página 14, cada una de las SIF se constituyeron con un capital inicial de 600.000 euros (excepto Gijón con 610.000 y Zaragoza con 601.012 euros, faltaría incluir a León con 610.000 euros).

En página 16, Cuadro nº 9 hay un error material. “Logroño Integración del Ferrocarril” aparece en dos filas consecutivas, con lo que el resto de nombres de sociedades se desplazan una fila

hacia abajo, de forma que donde están los datos Totales aparece el nombre de Zaragoza Alta Velocidad.

En la página 20, se hace referencia a un préstamo participativo por importe de 800 miles de €, suscrito en el mes de junio de 2017, y se indica que se desembolsó en diciembre 2016 por un total de 22.500 miles de €. Esta última cifra constituye un error, debiendo figurar 225.000 euros.

Desembolsos sin formalización de préstamos participativos

Se indica también que en determinadas SIF se produjeron desembolsos anteriores a la formalización definitiva de los contratos de préstamos participativos. Si bien es cierto que la formalización definitiva de éstos fue posterior al desembolso, tanto las autorizaciones correspondientes como los compromisos de efectuarlos se habían adquirido formalmente frente a las SIF y frente a las entidades bancarias con anterioridad a producirse el desembolso.

Asimismo, en la página 22 y en relación con este préstamo de 800.000 euros de VAV hay una errata ya que se indica que se suscribió el día 30 de junio de 2017 y la fecha de firma fue 21 de junio de 2017.

En el cuadro nº 15, hay un error en el importe pendiente de amortizar de Gijón a 31 de diciembre de 2017. El saldo pendiente de amortizar a dicha fecha asciende a 9,8M€ (en el cuadro aparecen 11,25M€).

(IV): Cumplimiento de la Ley Orgánica 3/2007, para igualdad efectiva de hombres y mujeres.

El informe constata la presencia equilibrada entre hombres y mujeres trabajadores de las SIF. En cuanto al incumplimiento del principio de presencia equilibrada en los Consejos de Administración previsto en la DA 1ª LO 3/2007 que es de aplicación a los titulares de los órganos directivos de acuerdo al art. 52 de esta Ley, excepto en los Consejos de CAV y MAV que cumplen el precepto, debe ponerse de manifiesto que al seguirse un sistema de representación proporcional, son los accionistas de las Administraciones y de las EPE partícipes en el capital social las que proponen el nombramiento de los Consejeros en función del cargo que ocupan y que esté directamente relacionado con las infraestructuras, el urbanismo y los departamentos de economía y hacienda.

Así, los convenios contemplan que el cargo de Presidente será ocupado por el Secretario de Estado de Infraestructuras del Ministerio de Fomento, el de Vicepresidente Primero por el que sea Alcalde de la ciudad, y el de Vicepresidente Segundo por el Consejero de Fomento de la Comunidad Autónoma.

En atención a lo anterior, en algunas ocasiones y debido a que precisamente los titulares de los departamentos correspondientes a infraestructuras, urbanismo y economía y hacienda están ocupados por varones, se debe el incumplimiento al principio de presencia equilibrada en el órgano de administración. No obstante, en la medida que los cargos de las Administraciones y las EPE sean ocupados por mujeres este desequilibrio será corregido de forma automática.

Por otro lado se desconoce el origen de los datos, reflejados en el cuadro nº 18, relativos a los Consejos de Administración de las SIF ya que en todas las sociedades está compuesto por 12 miembros a excepción de BSAV y GAN que son 16.

(V): Repercusión de las SIF en el principio de estabilidad presupuestaria.

En la página 26 se vuelve a decir que el endeudamiento bancario inicialmente se aceptó como garantía de cobro las futuras plusvalías, y que como consecuencia de la crisis económica se solicitó a los accionistas el otorgamiento de cartas de compromiso (comfort letter) con lo que se generó un riesgo de posible incidencia en la estabilidad presupuestaria.

En este sentido se reitera lo dicho anteriormente, ya que la financiación inicial, además de tener como garantía las futuras plusvalías, contaban con las comfort letter fuertes de los accionistas. Posteriormente, tras la crisis se renegociaron los diferentes créditos, incidiendo aún más en las garantías corporativas, que se materializaron en compromisos de aportaciones firmes concretas e irrevocables de los accionistas mediante préstamos participativos a las SIF para que éstas atendieran los vencimientos de sus deudas, manteniendo en todo caso tanto las garantías de las futuras plusvalías como las comfort letter fuertes anteriores.

En la misma página se indica que en el caso de Valladolid el replanteamiento de la viabilidad del proyecto inicial y su posterior modificación mediante la firma de un nuevo convenio se debió a la incidencia significativa en los presupuestos de las corporaciones locales de la financiación de los proyectos de integración, si bien en este caso concreto, el Ayuntamiento declaró nula la comfort letter otorgada con anterioridad, por lo que las actuaciones realizadas hasta la fecha no tuvieron impacto en sus presupuestos.

Asimismo se dice que en Alicante, con fecha 20 de julio de 2017 se acordó una modificación del Convenio, si bien lo que se acordó en el seno de AVANT fueron las bases para tramitar una modificación del Convenio.

Por último continúa diciendo el informe del TCU que en las diferentes SIF se iniciaron estudios sobre la viabilidad de los proyectos inicialmente previstos teniendo en cuenta la capacidad financiera de cada uno de los accionistas, a lo que habría que añadir: “y la prohibición a las empresas ferroviarias (como RENFE-Operadora) de la DIRECTIVA (UE) 2016/2370 DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO de 14 de diciembre de 2016, de financiar a los administradores de infraestructuras ferroviarias, tanto de forma directa como indirecta”.

(VI): Cumplimiento de la Ley de Transparencia.

Nada debe añadirse al reconocimiento por el Tribunal del cumplimiento con el principio de transparencia referente a la publicación de información en el portal de internet.

2.- ALEGACIONES DE LAS SIF INDIVIDUALMENTE CONSIDERADAS.

➤ **Alta Velocidad Alicante Nodo del Transporte, S.A. (AVANT)**

En la página 32, tras la explicación de las bases de modificación del Convenio acordadas en el Consejo de Administración de AVANT de fecha 20 de julio de 2017, las cuales estarían pendientes de aprobación y autorización por los órganos competentes de cada accionista, tal y como se recoge en la propia acta, conviene detallar las bases que finalmente se han fijado en la Adenda modificativa que se encuentra en tramitación, indicando al menos que RENFE-Operadora no participará en la financiación de las actuaciones urbanísticas.

En la misma página se dice que en el mismo Consejo de Administración se acordó suscribir un préstamo participativo por importe de 603.074 euros, el cual solamente ha sido desembolsado en un 50% por las entidades del Grupo Fomento.

En la página 34, en el resumen referente a AVANT se dice: “Este bajo grado de ejecución ha imposibilitado la liberación de los suelos de uso ferroviario y, por tanto, la obtención de los recursos propios necesarios para continuar con las actuaciones y hacer frente a las obligaciones de la póliza de crédito sindicada suscrita en julio de 2010”. El grado de ejecución de las actuaciones no ha sido el que ha impedido la liberación y puesta en valor de los terrenos, sino la falta de aprobación definitiva del instrumento urbanístico que permita la reparcelación y puesta en valor de parte de estos suelos; de hecho, las bases de modificación del Convenio no prevén actuación alguna en este sentido, y sí la urbanización de los terrenos, una vez aprobado definitivamente el Plan Especial en el Sector IO/2.

Asimismo, en este mismo resumen se vuelve a indicar que la financiación para el desarrollo de la actuación urbanística fuese con cargo a todos los socios en función de su porcentaje accionarial, si bien en el borrador de Convenio que se encuentra en tramitación, se indica que RENFE-Operadora no participará en dicha financiación.

En relación con los costes de las actuaciones urbanísticas pendientes, en el anteproyecto de informe se indica que en el Convenio de Alicante no están cuantificados (pág. 6 y cuadro núm. 4 del anteproyecto de informe).

Esta afirmación no es correcta y el error se encuentra en que en el anteproyecto se mencionan, sin diferenciar, las obras que podríamos denominar estrictamente de urbanización de aquellas otras, los soterramientos, que en el convenio no aparecen catalogados bajo este concepto ni podrían ser catalogados como tales obras de urbanización.

Las que hemos denominado obras urbanísticas estrictas se encuentran recogidas en el convenio dentro de la definición que se da de las plusvalías.

El convenio de 7 de mayo de 2003 establece en su clausulado duodécimo, que la sociedad destinara los recursos económicos que obtenga [punto 4) y 6) de la cláusula duodécima] a realizar las expropiaciones y obras de urbanización del ámbito definido por la liberación de los terrenos de uso ferroviario, diferenciándolas de los soterramientos que tienen su acomodo en los puntos 1) y 2) de esta misma cláusula duodécima.

Esta diferenciación la vemos también reflejada en el Convenio de 2003 al tiempo de determinar su coste económico. Mientras que el coste previsto para las que hemos denominado obras urbanísticas estrictas se encuentra recogido en el convenio dentro de la definición que se da de las Plusvalías, los soterramientos se incluyen junto a las obras de infraestructura ferroviaria. Veamos, en el Convenio 2003 se establece que la aportación de la sociedad será de 70M€ que corresponden al producto neto de las plusvalías, excluyendo costes de expropiación, urbanización y financieros. En este mismo sentido el Convenio en su Cláusula Décima párrafo segundo vuelve a incidir en este mismo concepto:” Con cargo a las plusvalías (descontados los costes de urbanización y adquisición de los terrenos) se financiarán las actuaciones .../... por un importe de 70 Millones de euros, a cuyo efecto la planificación urbanística preverá como mínimo .../... , una edificabilidad de aproximadamente 140.000 metros cuadrados de techo edificable ...”

Vemos también redundando en esta argumentación que el Convenio 2003 en sus cláusulas Sexta, Séptima, Octava y Novena, regula los compromisos económicos que asumen el Grupo Fomento (6ª) la Generalitat Valenciana (7ª), Renfe (hoy Adif y Adif AV) (8ª) y Ayuntamiento de Alicante (9ª). Y en este último caso vemos como de nuevo el Convenio vuelve a incidir en que la financiación de la urbanización de los terrenos liberados del uso ferroviario y una vez terminada la construcción del nuevo canal de acceso soterrado, la asumirá el Ayuntamiento de Alicante a través de la gestión urbanística.

En resumen, el mecanismo que establece el Convenio para la financiación de estas obras de urbanización es el correspondiente a la gestión urbanística del suelo, siendo las plusvalías resultantes, (descontados los costes de adquisición de terrenos, de urbanización y de financiación), las que se destinarán a sufragar las actuaciones previstas en el convenio. Digamos que el convenio lo que buscaba es que la sociedad adquiriera los suelos a sus propietarios (públicos y privados) mediante los mecanismos establecidos al efecto para este tipo de actuación pública (acuerdo o expropiación), asumiera los costes de la urbanización de los terrenos y los enajenara para obtener con ello unas plusvalías netas que serían destinadas a realizar las actuaciones de convenio (ferroviarias y de soterramiento).

Sin embargo, los soterramientos previstos en el convenio no estarían incluidos en el concepto más urbanístico del término pues como vemos a continuación estaría estimados e incluidos en su Anexo 1 y en concreto en el primero y en el segundo de los epígrafes del Anexo I;

- Reconversión de accesos ferroviarios a estación intermodal incluyendo soterramiento del pasillo ferroviario y adaptación de trazado de mercancías, cuyo coste se estimó en 41,21 M€
- “Infraestructura y superestructura de la nueva estación intermodal de Alicante, con adaptación de vestíbulo, vías, y andenes al soterramiento del pasillo ferroviario” cuyo coste se estimó en 59,02 M€.

Y esta diferencia no es solo conceptual pues como vemos el convenio también diferencia el origen de su financiación. Así, y en relación con los soterramientos, su financiación como hemos visto se preveía hacer mediante las aportaciones de los socios (G. Fomento 69,50M€, Generalitat valenciana 48,42 M€) y de la sociedad (70 M€), mientras que la financiación de las obras de urbanización, se obtendría de la gestión urbanística, es decir por la diferencia del valor en venta de los suelos y los costes necesarios para su conversión en solar (adquisición de los suelos, urbanización y financiación).

En resumen, el mecanismo que establece el Convenio para la financiación de estas obras de urbanización es el correspondiente a la gestión urbanística del suelo, siendo las plusvalías resultantes, (descontados los costes de adquisición de terrenos, de urbanización y de financiación), las que se destinarán a sufragar las actuaciones previstas en el convenio.

➤ **Almería Alta Velocidad, S.A. (AAV)**

En el primer párrafo de la página 36, en el que se expone los acuerdos para redactar el proyecto y ejecutar la integración en la zona del Puche, hay que resaltar que dichos acuerdos se adoptaron en Consejo de Administración considerando esta actuación como una 1ª Fase de la Integración compatible con la solución de soterramiento prevista en el convenio de 2010

Las siguientes Fases fueron definidas y acordadas en el Consejo de Administración celebrado en mayo del presente año, encontrándose en fase de formalización el encargo por la Sociedad a Adif A.V. de la redacción del proyecto de la 2ª fase, consistente en prolongar el tramo de línea soterrado 1,5 km dejando la estación en superficie.

➤ **Barcelona Sagrera Alta Velocitat, S.A. (BSAV)**

En la página 18, el cuadro nº 11: Coste financiero por anualidades, el importe global es correcto, pero su distribución anual no es la de los pagos efectivamente realizados por BSAV.

Cuadro nº 11: Coste financiero por anualidades

SOCIEDADES	2004-2009	2010-2011	2012	2013	2014	2015	2016	TOTAL
Alicante Nodo de Transporte, S.A.	8.115	2.552.896	2.017.647	4.770.427	4.070.812	3.434.914	2.550.519	19.405.330
Barcelona Sagrera Alta Velocitat, S.A.	2.133.600	15.215.436	10.363.328	12.063.073	9.761.723	7.781.202	9.211.690	66.530.051
Cartagena Alta Velocidad, S.A.		10.337	84.350	60.426	28.897	19		184.029
Gijón al Norte, S.A.	671.230	1.654.104	1.760.041	1.956.700	1.624.965	1.691.789	1.323.780	10.682.629
Logroño Integración del Ferrocarril 2002 S.A.	2.386.640	8.994.232	8.254.812	8.441.630	6.451.660	6.879.453	7.855.886	49.264.313
Murcia Alta Velocidad, S.A.		43.402	179.764	183.921	91.130	0		498.217
Palencia Alta Velocidad, S.A.		6.325	211.545	143.899				361.769
Valencia Parque Central A.V. 2003, S.A.	2.120.755	4.331.337	2.631.060	1.714.587	5.557.684	4.898.672	4.628.022	25.882.117
Valladolid Alta Velocidad 2003, S.A.	2.418.649	26.165.530	18.254.171	22.083.102	22.344.655	22.062.329	18.095.048	131.423.486
Zaragoza Alta Velocidad 2002, S.A.	30.808.258	29.442.372	21.185.079	16.693.479	16.828.127	15.169.650	14.006.689	144.333.654
TOTAL	40.547.348	88.415.970	84.941.796	68.311.243	66.923.793	61.753.697	57.671.534	448.565.330

El importe, atendiendo a los pagos realizados por BSAV sería:

	2004-2009	2010-2011	2012	2013	2014	2015	2016	TOTAL
BSAV	6.719.618,00	12.691.458,00	10.124.705,00	10.824.116,00	11.827.269,00	7.331.130,00	7.011.755,00	66.530.051

Dicha información figura en la hoja de Excel facilitada al TC en la pestaña "Total".

La página 25 contiene el cuadro nº 18: Distribución por género a 31 de diciembre de 2016 de la plantilla y del Consejo de Administración de las SIF, en el que el dato de la plantilla es correcto, pero desconocemos cómo ha sido obtenido el número de miembros del CA (19).

Cuadro nº 18: Distribución por género a 31 de diciembre de 2016 de la plantilla y del Consejo de Administración de las SIF

SOCIEDADES	PLANTILLA 31/12/2016			CONSEJO DE ADMINISTRACIÓN 31/12/2016		
	Total	Hombres	Mujeres	Nº de miembros	Hombres	Mujeres
Alta Velocidad Alicante Nodo de Transporte, S.A.	3	2	1	15	12	3
Almería Alta Velocidad S.A.	-	-	-	14	11	3
Barcelona Sagrera Alta Velocitat, S.A.	14	9	5	19	13	6

El CA está formado por 16 personas, que se distribuían en 11 hombres y 5 mujeres.

En la página 36 se hace mención de "Así, a 31 de diciembre de 2016, de los 931,84 millones de euros previstos a dicha fecha para todas las actuaciones se encontraban pendientes de ejecución 718,31 millones". Estas cifras son erróneas ya que corresponden a los datos reflejados en el cuadro nº 2, página 8, que corresponden a AVANT.

Debería modificarse por "Así, a 31 de diciembre de 2016, de los 2.167,07 millones de euros previstos a dicha fecha para todas las actuaciones se encontraban pendientes de ejecución 1.514,89 millones". En la página 38 se hace mención de "Con posterioridad al 31 de diciembre

de 2016, de las obras anteriores, se ha reiniciado en 2018 las de "Estructura de la Estación". También se han reanudado las obras de los Accesos a la Estación de la Sagrera, por lo que se deberían incluir. En la misma página se menciona "Asimismo, un motivo adicional al anterior para el retraso de las obras de "Acceso a la Estación de la Sagrera" lo constituyó la falta de aprobación de un diseño definitivo para la Estación de la Sagrera, ya que esta obra, al incluir las actuaciones necesarias para ejecutar los accesos a la Estación, tanto ferroviarios como viarios, debe de ser compatibles con la futura estación y, por consiguiente para su ejecución, precisa de los datos técnicos del diseño de la Estación. Esta causa del retraso de las obras es también aplicable a la "Estructura de la Estación" ya que ambas obras, Estructura y Accesos son totalmente interdependientes.

En la página 39 se menciona "El Acuerdo inicial previó la reposición y el traslado de instalaciones ferroviarias, en concreto los talleres de RENFE-Operadora, a fin de que se pudiese actuar en los terrenos liberados del uso ferroviario para desarrollar las operaciones urbanísticas. En relación a este proyecto, a 31 de diciembre de 2016, BSAV continuaba buscando unos emplazamientos adecuados para el estacionamiento de trenes, así como la alternativa para la ubicación de los mismos en un emplazamiento fuera del ámbito de las actuaciones y dentro del área metropolitana de Barcelona, ya que la ubicación de los talleres en su emplazamiento actual constituía un impedimento para el desarrollo de alguno de los sectores urbanísticos." Posteriormente Renfe y Adif decidieron, con la anuencia del resto de los socios de la Sociedad, que los talleres no se implantaran fuera de Barcelona para no limitar la capacidad de servicio de las líneas ferroviarias generales y para no incurrir en mayores costes de explotación. La operación de Talleres se ha convenido que consista, básicamente, por una parte, en la adaptación, modernización y actualización del taller de trenes Regionales ya existente y, por otra parte, en la construcción de un taller para trenes de alta velocidad o de ancho estándar bajo losas de hormigón aptas para tener en su superficie un parque urbano tal como se definió en el Estudio Informativo de la Línea de Alta Velocidad Madrid – Barcelona Frontera francesa, aprobado por el Ministerio de Fomento en 2007.

Estas soluciones permitirán el desarrollo de los sectores urbanísticos afectados por la presencia de los actuales talleres. Una propuesta de texto podría ser "El Acuerdo inicial previó la reposición y el traslado de instalaciones ferroviarias, en concreto los talleres de RENFE-Operadora, a fin de que se pudiese actuar en los terrenos liberados del uso ferroviario para desarrollar las operaciones urbanísticas. En relación con estos proyectos, BSAV y sus accionistas han estudiado diferentes alternativas para el desarrollo de los talleres, tanto el de trenes regionales como el de alta velocidad, ya que el coste de un cubrimiento total bajo losas con parque, especialmente del taller de trenes regionales, haría inviable su ejecución, lo que constituiría un impedimento para el desarrollo de los sectores urbanísticos afectados."

En la misma página 39 se menciona "En este sentido, los proyectos de urbanización de los Sectores Prim y Colorante-Talleres se encuentran pendientes de la ubicación definitiva de los talleres de RENFE-Operadora, en cuanto al resto de los sectores, una vez que finalicen las obras de infraestructura paralizadas, BSAV podrá proceder a su urbanización, según los proyectos ya aprobados". El sector de Prim no está pendiente de la ubicación definitiva de los talleres de RENFE-Operadora ya que no se ve afectado por éstos al ser de un ámbito diferente. Por otro lado, no existe un Proyecto de urbanización o de reparcelación de Colorante-Talleres, sino que son dos muy distintos. Uno es el Sector de Colorantes que se organiza en dos polígonos de actuación (PAU) del cual el primero ya está inscrito el proyecto de reparcelación, y el PAU 2 es el que está afectado por el desarrollo del taller de trenes Regionales.

Por otro lado, existe el Sector de Renfe-Talleres que también está afectado por el desarrollo del taller de trenes Regionales. En el informe no se hace mención a otro sector, el de Defensa-Renfe, que también está afectado por el desarrollo de los talleres, en este caso los nuevos talleres de Alta Velocidad. Por lo que respecta a *“en cuanto al resto de los sectores, una vez que finalicen las obras de infraestructura paralizadas, BSAV podrá proceder a su urbanización, según los proyectos ya aprobados”*, no es así en todos los sectores, ya que por ejemplo el de Entorn Sagrera (PAU 1) ya se han iniciado obras de derribo previas a la urbanización, y se va a proceder a su urbanización en el año 2019, ya que no depende de las obras ferroviarias, al igual que el antes mencionado sector de Colorantes, o el del Triángulo Ferroviario. El sector afectado por las obras ferroviarias (las de la estación de La Sagrera) es el PAU 2 de Entorn Sagrera. No obstante, al haberse reiniciado las obras, en la actualidad no tiene sentido hablar de la paralización de las obras. Por ello un posible texto que recoja estos matices sería. *“En este sentido, algunos de los proyectos de urbanización están afectados por la operación de talleres, en concreto los proyectos de urbanización del PAU 2 de Colorantes y del Sector de Renfe-Talleres que están afectados por el desarrollo del taller de trenes Regionales, y el de Defensa-Renfe, que está afectado por el desarrollo del nuevo taller de Alta Velocidad. El PAU2 de Entorn Sagrera BSAV podrá proceder a su urbanización cuando finalicen las obras de la estación. Para el resto de los sectores se puede proceder a su urbanización de acuerdo con los proyectos que sean aprobados”*.

El cuadro nº24 de la pág. 42 debería ser sustituido tal cómo se ha mencionado anteriormente.

Cuadro nº 24: Evolución de los costes financieros de BSAV por anualidades

(en euros)

EJERCICIOS	INTERESES
2008	218.366
2009	1.915.333
2010	6.395.403
2011	8.820.033
2012	10.363.328
2013	12.063.073
2014	9.761.723
2015	7.781.202
2016	9.211.590
TOTAL	66.530.051

Fuente: Elaboración propia

EJERCICIOS	INTERESES
2008	255.840
2009	6.463.778
2010	4.858.703
2011	7.832.755
2012	10.124.705
2013	10.824.116
2014	11.827.269
2015	7.331.130
2016	7.011.755
TOTAL	66.530.051

En lo referente al párrafo de la página 42, *“A modo de resumen, a 31 de diciembre de 2016, las actuaciones previstas en el Convenio para la remodelación de la RAF de Barcelona se encontraban ejecutadas al 30,10% y, prácticamente paralizadas desde 2014 como consecuencia de las irregularidades detectadas en ese ejercicio en relación con la ejecución de las principales actuaciones, al comprobarse discrepancias entre el volumen ejecutado y la obra certificada. Además, todavía no se había adoptado una decisión definitiva sobre la ubicación de los talleres de RENFE-Operadora y sobre el diseño de la Estación de la Sagrera”*. Creemos que se debería mencionar, dada su importancia y significación, que las obras de Estructura y las de Accesos a la estación de La Sagrera se han reanudado en 2018.

Este mismo aspecto se debería reflejar en la página 94, en el que se menciona *“Las principales actuaciones de integración ferroviaria derivadas de su Acuerdo constitucional se encuentran prácticamente paralizadas desde el ejercicio 2014, ...”* y no se hace mención a que ya han sido reanudadas. Un texto más aclarador sería *“Las principales actuaciones de integración ferroviaria derivadas de su Acuerdo se encontraban prácticamente paralizadas desde el ejercicio 2014, habiéndose reanudado las obras en 2018, ...”*

Igualmente, en la misma página 94 se establece que *“...Además, la decisión sobre la ubicación de los talleres de la Red Nacional de los Ferrocarriles Españoles (RENFE-Operadora), incidió en el Plan de planeamiento de los sectores de Prim y Colorante-Talleres que se encontraban a la fecha de redacción de este Informe pendientes de la aprobación del Plan General de Urbanismo definitivo resultante de la decisión adoptada en el seno de la Sociedad sobre la localización de los talleres”*. Creemos que un redactado más adecuado podría ser del tipo: *Además, BSAV y sus accionistas están estudiando diferentes alternativas para los proyectos de los talleres de la Red Nacional de los Ferrocarriles Españoles (RENFE-Operadora), cuya solución afecta al desarrollo de los sectores urbanísticos del PAU 2 de Colorantes y del PAU Único de Renfe-Talleres.*

En la página 42 se dice que *“el 13 de diciembre de 2016, los accionistas y BSAV firmaron un contrato de préstamo participativo de 241.963.197 euros ... El importe desembolsado por los accionistas hasta el 31 de diciembre de 2016 fue de 35.107.094 euros ...”* El desembolso efectuado con anterioridad a la formalización del contrato se debió al compromiso adquirido por los accionistas con las entidades bancarias y con BSAV en la refinanciación del contrato de crédito el 30 de julio de 2014 de realizar dichas aportaciones de naturaleza participativa. Existía por tanto la obligación y ya se encontraba definida la naturaleza de la aportación, por lo que la formalización del contrato solamente vino a definir el resto de características del préstamo.

➤ **Cartagena Alta Velocidad, S.A. (CAV)**

En relación con el último párrafo de la página 18 que indica *“...el compromiso de aportaciones de la totalidad de los socios en los diferentes préstamos participativos suscritos calculados mediante la suma del principal del crédito bancario pendiente de amortizar a la fecha de suscripción del préstamo incrementado por los gastos financieros devengados en ese momento y pendientes de liquidar...”* es de destacar que en el caso de Cartagena Alta Velocidad el préstamo participativo incluyó tesorería suficiente para afrontar los pagos previstos de ejercicios futuros.

En la página 95, párrafo 3º debería corregirse la descripción de los proyectos que se han rescindido, por ello debería modificarse por: *“Como consecuencia de ello, se rescindió el*

proyecto básico de plataforma de la RAF de Cartagena y el de la nueva estación...” Los estudios previos se finalizaron con anterioridad al cambio de ubicación de la Estación de FFCC.

➤ **Gijón al Norte, S.A. (GAN)**

En el cuadro nº 18 del Punto II.1.4 existe una errata, el número de Consejeros asciende a 16, 10 hombres y 6 mujeres

Existe una errata en el primer párrafo, la actuación urbanística no tiene denominación, sino que se trata una única actuación de Integración del Ferrocarril en la Ciudad de Gijón. Es decir, deberá eliminarse la parte del párrafo “... y la actuación urbanística denominada Actuación Parque Central...” que entendemos debe referirse a Valencia Parque Central.

En 2006 se aprueba el Estudio Informativo de la supresión de la barrera ferroviaria de Gijón que sitúa la Estación Intermodal en Moreda. Es en 2008 cuando el Ayuntamiento de Gijón aprueba definitivamente el Plan Especial de Integración del Ferrocarril en la Ciudad de Gijón, donde en su plan Económico- Financiero se fijan y estiman los costes de las actuaciones ferroviarias que incluyen por primera vez la Estación Provisional, actuaciones en La Calzada y Tremañes y las Demoliciones y Levantes de las estaciones Jovellanos y el Humedal, así como la actuación urbanística y los costes financieros y operativos de la operación total por un importe de 306 M€ para las etapas I y II , IVA INCLUIDO.

Es a partir del ejercicio 2016, con la nueva ubicación de la Estación en el Museo del Ferrocarril recogida en el nuevo convenio pendiente de tramitación cuando se prevé un coste estimado previsto de 383,15M€, por lo que según lo expuesto en el punto II.I es imposible realizar una comparativa de costes homogénea y su grado de ejecución con respecto a la nueva ubicación y estimación de costes, así mismo se habrá de tener en cuenta si los datos económicos de las actuaciones ejecutadas se toman IVA INCLUIDO (los datos económicos registrados en existencias del activo de la Sociedad).

El Consejo de Administración de la Sociedad celebrado el 7 de mayo de 2018 aprobó el borrador de un nuevo Convenio por unanimidad de todos los socios, con una inversión estimada para la sociedad de 360,20 M€ IVA INCLUIDO, donde también se contemplan los costes operativos, financieros y de actuación urbanística. Este texto borrador se ha modificado en su cláusula tercera de financiación estando prevista su próxima tramitación.

En la página 50, refiriéndose a las bases y los criterios que deberán tener el nuevo convenio que ha de sustituir al inicial de 2 de septiembre de 2002, aprobadas en el Consejo de Administración del 11 de julio de 2017, se dice que “se acordó que las aportaciones de los socios se realizaran de forma mancomunada en función de su porcentaje de participación en el capital social...”. Estas bases estarían pendientes de aprobación y autorización por los órganos competentes de cada accionista, tal y como se recoge en la propia acta, y conviene aclarar que, en el borrador del texto del convenio en tramitación, ni Renfe Operadora ni Adif – Alta Velocidad participan en la financiación de las nuevas actuaciones.

Cabría una interpretación sobre el porcentaje de ejecución sobre lo programado. Las actuaciones realizadas Estación Provisional, La Calzada y Tremañes y Demoliciones y Levantes de las Estaciones de Jovellanos y el Humedal, han permitido con una inversión relativamente pequeña, liberar los 169.000 m² de terrenos ferroviarios que dividían la ciudad con una edificabilidad de 122.000 m², desafectar 34.000 m² con una edificabilidad de 44.669 m² y

transmitir estos últimos a la Sociedad a través del convenio de Mutuo Acuerdo relativo al Proyecto de Expropiación de las fincas de la UE 1 A, suscrito con ADIF en diciembre de 2014.

En un entorno de mercado normal, sin crisis económica: financiera e inmobiliaria mundial y española, la enajenación de estos suelos finalistas (tramitación urbanística completada) y de los aún no desafectados, hubiesen podido financiar gran parte de la operación con los ahorros consecuentes en coste financiero y con un volumen de ejecución de obras más elevado.

En todo momento se persiguió la máxima eficiencia y eficacia en el uso de los recursos, aunque no se previó la crisis financiera e inmobiliaria.

En relación con la página 48 indicar que hay una errata en el coste del traslado del personal de las oficinas de El Humedal a otras dependencias ya que según el documento ascendió a 7,9 M€, cuando de acuerdo con lo reflejado en el capítulo de existencias de la memoria de las cuentas anuales el coste ascendió a 0,171 M€ tal y como se refleja en el cuadro nº 27. En resumen, y respecto a GAN:

- Las cifras recogidas en el Convenio de 2002 no están apoyadas en ningún Estudio Informativo previo y son muy bajas e incompatibles con la pretensión de construir una estación en El Humedal enteramente soterrada a tres niveles. Además no reflejan los costes estimados de la actuación urbanística, ni los costes financieros y operativos.
- El traslado de la estación a Moreda, en cambio, sí consta de Estudio Informativo previo, Plan Especial y Proyecto Constructivo, siendo sus cifras mucho más fiables que las del Convenio de 2002. Aún siendo la estación de Moreda más fácil de construir que la de El Humedal, sus costes son mayores debido a que están basados en estudios y proyectos de mayor exactitud que los de El Humedal (inexistentes). Esta propuesta no fue recogida en ningún nuevo documento que actualizara el de 2002. Si se compara lo ejecutado por GN a 31 de diciembre de 2016 con las cifras de la estación intermodal en el Museo del Ferrocarril las actuaciones pendientes resultan de un 85,89% como recoge el Anteproyecto de Informe del Tribunal de Cuentas. Si, en cambio; se comparan con las cifras del Convenio de 2002, el porcentaje de actuaciones pendientes sería mucho menor.
- El nuevo Convenio aprobado en Consejo de Administración de 2018 aún en proceso de ajuste y pendiente de tramitación y firma que sitúa la Estación Intermodal en el Museo del Ferrocarril, recoge unos costes estimados de 360,20 M€. Todo ello hace pensar que como se ha expuesto anteriormente, cualquier comparación tanto en porcentaje de ejecución como en incrementos sobre los costes estimados en el Convenio constitucional de la Sociedad (2002) no sería homogénea.
- En la primera Recomendación del Anteproyecto de Informe del Tribunal de Cuentas se sugieren dos cosas: La disolución de las sociedades o la modificación de los convenios. Los socios de GN han optado por esta segunda opción, condicionando los costes estimados de la actuación ferroviaria a las de un Estudio Informativo en redacción.
- En la segunda Recomendación del Anteproyecto de Informe del Tribunal de Cuentas pide que se busquen alternativas al soterramiento de las vías, de elevado coste y “no imprescindible para garantizar un buen servicio ni la funcionalidad de la red ferroviaria”. En este caso es obligado construir un tramo soterrado para conectar con un túnel ya construido a 21 m de profundidad y ejecutar una estación de cercanías soterrada.

- La tercera Recomendación del Anteproyecto de Informe del Tribunal de Cuentas sugiere que el Ministerio analice la alternativa de acometer directamente las inversiones sin crear previamente una sociedad instrumental basándose en que las sociedades no han sido capaces de finalizar los proyectos inicialmente planificados. En el caso de GN la sociedad partía de una planificación recogida en el convenio de 2002 cuyo coste no se correspondía con la envergadura de la actuación. Ejecutó una serie de obras imprescindibles para cualquier actuación posterior (estación provisional de Sanz Crespo para mantener el servicio ferroviario durante las obras, actuaciones en La Calzada y Tremañes I y II para garantizar el futuro funcionamiento del túnel y demolición de las estaciones de Jovellanos y El Humedal para la liberación de los terrenos ocupados por las vías y su posterior comercialización), con una mínima inversión. Actualmente en el marco de la Sociedad se está estudiando un nuevo convenio, como se sugiere en la primera Recomendación del Tribunal de Cuentas, con el fin de “ajustar el coste de los proyectos inicialmente previstos a las disponibilidades financieras de las sociedades” y hacer que las actuaciones a desarrollar en el marco de la Sociedad sean viables técnica y económicamente.

➤ **León Alta Velocidad 2003, S.A., en liquidación. (LAV)**

En la página 4 figura que LAV está en proceso de liquidación tras el acuerdo de sus accionistas de 4 de diciembre de 1012, existe una errata, debería figurar 2012.

Dado que esta sociedad está en liquidación, las alegaciones al Anteproyecto de informe se realizarán directamente por los liquidadores de la sociedad.

➤ **Logroño Integración del Ferrocarril 2002, S.A. (LIF)**

En la página 54 se dice que “el Convenio preveía que del coste de la actuación, una vez deducidas las plusvalías urbanísticas que se generasen de los suelos aportados por ADIF y RENFE-Operadora...”. Debe excluirse de la redacción a RENFE-Operadora, ya que dicha entidad no tiene suelos que aportar de acuerdo con este Convenio.

➤ **Murcia Alta Velocidad, S.A.(MAV)**

En relación con el último párrafo de la página 18 que indica “...el compromiso de aportaciones de la totalidad de los socios en los diferentes préstamos participativos suscritos calculados mediante la suma del principal del crédito bancario pendiente de amortizar a la fecha de suscripción del préstamo incrementado por los gastos financieros devengados en ese momento y pendientes de liquidar...” es de destacar que en el caso de Murcia Alta Velocidad el préstamo participativo incluyó tesorería suficiente para afrontar los pagos previstos de ejercicios futuros.

En el apartado II.1.3. Financiación de las SIF, concretamente en el Cuadro nº 9 de la página 16, se ha detectado una errata en la ubicación de los datos correspondientes a Murcia Alta Velocidad, aparece la SIF de Logroño en dos ocasiones y Murcia Alta Velocidad debería estar en la posición 6ª, justo a continuación de Logroño.

SOCIEDADES	INTERESES	OTROS GASTOS					TOTAL
		Apertura	Reestructura	Cobertura	Otros	TOTAL	
Alta Velocidad Alicante Nodo de Transporte, S.A.	11.588.715	1.350.000	1.607.079	4.085.994	773.542	7.816.615	19.405.330
Barcelona Sagrera Alta Velocitat, S.A.	34.609.117	4.513.000	4.450.000	13.978.297	8.979.637	31.920.934	66.530.051
Cartagena Alta Velocidad, S.A.	113.352		5.526		65.151	70.677	184.029
Gijón al Norte, S.A.	8.439.099	1.216.000	0	0	1.027.510	2.243.510	10.682.609
Logroño Integración del Ferrocarril S.A.	28.133.043	4.400.000		12.570.266	4.161.004	21.131.270	49.264.313
Logroño Integración del Ferrocarril 2002, S.A.	382.427		16.782		99.008	115.790	498.217
Murcia Alta Velocidad, S.A.	361.769	0	0	0	0	0	361.769
Palencia Alta Velocidad, S.A.	22.226.068	300.000	2.737.500	0	618.549	3.656.049	25.882.117
Valencia Parque Central Alta Velocidad 2003, S.A.	66.881.471	12.299.000	669.664	36.605.427	14.967.922	64.542.013	131.423.484
Valladolid Alta Velocidad 2003, S.A.	116.760.875	11.077.220		16.114.116	381.450	27.572.787	144.333.662
Zaragoza Alta Velocidad 2002, S.A.	289.495.936	35.155.220	9.486.551	83.354.100	31.073.773	159.069.645	448.565.581

Fuente: Elaboración propia

En el apartado II.2.8. MURCIA ALTA VELOCIDAD, S.A. en la página 61 (penúltimo párrafo) del Anteproyecto, donde dice “Las obras ejecutadas hasta el 31 de diciembre de 2016 por MAV en desarrollo del Acuerdo Marco suscrito con ADIF y posteriores Adendas fueron: los estudios y seguimiento hidrológicos...”, debería decir “Las actuaciones ferroviarias ejecutadas hasta el 31 de diciembre de 2016 por MAV en desarrollo del Acuerdo Marco suscrito con ADIF y posteriores Adendas fueron: la cartografía, estudio geológico-geotécnico, estudio y seguimiento hidrogeológico, redacción y dirección del proyecto básico de plataforma de la RAF de Murcia, redacción y dirección del Estudio Funcional de la Nueva Estación de Murcia, redacción y dirección del Estudio Funcional de la Entrada a Murcia soterrada, redacción, dirección y construcción del proyecto constructivo Fase I. Llegada de la AV y la redacción y dirección del proyecto de soterramiento. Resto de fases.”

En el apartado II.2.8. MURCIA ALTA VELOCIDAD, S.A. en la página 61 (último párrafo) del Anteproyecto, donde dice “En 2011 MAV redactó...” debería decir “...redactó los proyectos de urbanización y reparcelación que se encuentran...”

Sobre el apartado II.2.8. MURCIA ALTA VELOCIDAD, S.A. en la página 62, en referencia al 2º párrafo que comenta el Cuadro nº 34 donde indica “cabe destacar el elevado porcentaje que ha supuesto los costes operativos sobre el coste total de los proyectos.”; cabe señalar que en los sucesivos ejercicios el porcentaje de costes operativos se reducirá hasta valores muy bajos, cuando la ejecución de obra avance. De hecho los gastos operativos totales previstos para la actuación completa serán inferiores al 1% del total invertido. Se estima que debería corregirse el párrafo, incluyendo esta apreciación o eliminando la que figura.

En la página 97, párrafo 5º, hay un error en el tiempo calculado desde la constitución de la Sociedad, donde dice “doce” debería indicar “diez” ya que, conforme se detalla, es a 31 de diciembre de 2016.

En ese mismo párrafo, en referencia a las actuaciones urbanísticas debería incluirse el proyecto de urbanización, junto con el de reparcelación y poner la frase en plural, tal y como se ha indicado en otra alegación anterior.

En la página 98, párrafo 1º, corregir la errata en “...sin contar, en un principio...”

➤ **Palencia Alta Velocidad, S.A. (PAV)**

En la página 64 se hace mención al Contrato de arrendamiento entre Adif y el Ayuntamiento de Palencia del aparcamiento ubicado entre los muelles de pequeña velocidad, la calle de Juan Ramón Jiménez y la avenida de Cuba. Este aparcamiento se encuentra dentro del ámbito de los suelos que comprenden la actuación de la Sociedad, pero la Sociedad no participa en dicho contrato por lo que se podría eliminar la referencia a este contrato ya que no se ha desarrollado por la Sociedad en ejecución del Protocolo suscrito.

En el cuarto párrafo de la página 65 se indica “Además de las actuaciones anteriores, PAV construyó un aparcamiento junto a la estación ferroviaria de Palencia...”. Sería conveniente precisar esta frase y se propone sustituir por esta otra: “Además de las actuaciones anteriores, PAV construyó las instalaciones y acondicionó el aparcamiento ubicado junto a la estación ferroviaria de Palencia, en terrenos del Administrador de Infraestructuras Ferroviarias...”

➤ **Valencia Parque Central Alta Velocidad 2003, S.A.(VPCAV)**

En Valencia Parque Central los socios acordaron en mayo de 2017 la necesidad de modificar el convenio para adaptarlo a la nueva situación de costes de las actuaciones. Se constituyó una Comisión Técnica encargada de estudiar el texto de modificación del convenio que ha celebrado varias reuniones hasta junio del presente año y se está pendiente de elevar una propuesta consensuada al Consejo de Administración Esta propuesta se desarrollará en nuevos convenios o adendas modificativas al existente.

En página 16, Cuadro nº 8 hay un error material. “Logroño Integración del Ferrocarril” aparece en dos filas consecutivas, con lo que el resto de nombres de sociedades se desplazan de forma que los datos correspondientes a Valencia Parque Central se encuentran en la fila de Palencia Alta Velocidad, mientras que los atribuidos a Valencia Parque Central son los que corresponden a Valladolid Alta Velocidad.

En página 20, primer párrafo de texto, se dice: “(...)”; en VPCAV los desembolsos por un importe de 19.557.572 tuvieron lugar en marzo de 2016 (...). En realidad los desembolsos de los accionistas se efectuaron en marzo y septiembre de 2016. Concretamente en marzo de 2016 se desembolsaron 9.858.077,65 € y en septiembre del mismo año otros 9.699.494,79 €, totalizando los 19.557.572 € entre los dos vencimientos.

En página 69, primer párrafo, se dice: “(...) el Consejo de Administración de VPCAV, en su reunión del 17 de noviembre de 2015, considerase necesario analizar la posibilidad de establecer una estrategia de construcción por fases de las obras ferroviarias de soterramiento pendientes de ejecutar bajo la codirección del Ministerio de Fomento y de Adif, mediante la elaboración de un estudio de alternativas de diseño.”

En realidad las fechas fueron:

- 12 de junio de 2013, el Consejo de Administración de VPCAV acuerda encargar a Adif la Redacción y Dirección de un Estudio de diseño y fases de ejecución de las actuaciones pendientes de ejecución (Canal de Acceso, Estación Central y Túnel Pasante).
- 17 de noviembre de 2015, se presentan los resultados de dicho estudio al Consejo de Administración, acordándose la convocatoria de una Comisión Ejecutiva asesorada por

técnicos de cada una de las administraciones socias que analizara el Estudio presentado y elevara sus conclusiones y propuestas al Consejo.

- 9 de mayo de 2017, se elevan las conclusiones y propuestas de la Comisión Ejecutiva al Consejo y se acuerda continuar con las actuaciones según la denominada “Alternativa E Solución Mixta”.

En la página 72 se dice que “Estas aportaciones se efectuaron con anterioridad a la formalización del préstamo participativo en 2017...”. Si bien es cierto, hay que decir que el desembolso efectuado con anterioridad a la formalización del contrato se debió al compromiso adquirido por los accionistas con las entidades bancarias y con VPCAV en la refinanciación del contrato de crédito el 31 de marzo de 2014 de realizar dichas aportaciones de naturaleza participativa. Existía por tanto la obligación y ya se encontraba definida la naturaleza de la aportación, por lo que la formalización del contrato solamente vino a definir el resto de características del préstamo.

En la página 73, donde dice “... por un importe de 115 millones incrementado por los gastos, ...” debe decir “... por un importe de 115 millones de euros de principal incrementado por los gastos financieros, ...”.

➤ **Valladolid Alta Velocidad 2003, S.A.(VAV)**

Página 76, párrafo primero: “Debido a una serie de incidencias acaecidas con la compra de la maquinaria necesaria para el equipamiento del nuevo complejo ferroviario y su puesta en funcionamiento, el traslado de los antiguos talleres que hubiesen permitido la venta de los terrenos sobre los que se asentaban con su posterior obtención de recurso no pudo llevarse a cabo, lo que motivó que aparecieran problemas de financiación y la paralización de las obras”

Los problemas de financiación no los motivaron las incidencias en la compra de maquinaria del taller, sino el retraso por diversas causas de la puesta en servicio del nuevo complejo ferroviario, la situación del mercado inmobiliario, el retraso en la ordenación urbana de los terrenos donde se ubica el nuevo complejo ferroviario, entre otros.

Se propone su sustitución por el párrafo siguiente:

“Debido a los retrasos en la ejecución de las obras y dada la mala situación del mercado inmobiliario en esos momentos, la Sociedad no pudo poner en valor los terrenos previstos para la obtención de recursos económicos, lo que motivó que aparecieran problemas de financiación y la paralización de las obras”

Página 77, último párrafo: “En enero de 2016, el importe dispuesto alcanzó el máximo de 400 millones y, como consecuencia de las dificultades financieras que atravesaba la Sociedad derivadas de la falta de ingresos por la venta del suelo correspondiente a los talleres ferroviarios (cuyas plusvalías estaban destinadas a financiar parte de las actuaciones del Convenio) por la imposibilidad de efectuar el traslado a los nuevos talleres hasta que no se dispusiese de la totalidad de la maquinaria necesaria para las operaciones de mantenimiento, VAV no pudo hacer frente a la devolución de la deuda que tenía que amortizar en enero de 2016 por un importe de 125 millones de euros, por lo que fue necesario novar la póliza de crédito el 4 de abril de 2016, acordándose que las entidades del Grupo Fomento aportasen 62,5 millones de euros, importe correspondiente a lo garantizado en las Comfort letters, y que

las cantidades correspondientes al Ayuntamiento y la Comunidad Autónoma se aplazasen hasta el 1 de enero de 2017”

Se vuelve a incidir en la falta de ingresos por la venta del suelo correspondiente a los talleres ferroviarios como causa de las dificultades financieras de la Sociedad, cuando las causas son múltiples y no sólo por la falta de venta de esos terrenos.

Se propone su sustitución por el párrafo siguiente:

En enero de 2016, el importe dispuesto alcanzó el máximo de 400 millones y, como consecuencia de las dificultades financieras que atravesaba la Sociedad derivadas de la falta de ingresos por la venta de suelos, VAV no pudo hacer frente a la devolución de la deuda.....

En la página 80 se señala que durante el ejercicio 2016 no se formalizaron préstamos participativos y se realizaron desembolsos por parte de las entidades del Grupo Fomento de “62.500.000 millones de euros”. Aparte de corregir la errata, ya que fueron 62.500.000 euros, el desembolso efectuado con anterioridad a la formalización del contrato, se debió al compromiso adquirido por los accionistas del Grupo Fomento con las entidades bancarias y con VAV en la novación del contrato de crédito el 4 de abril de 2016 de realizar dichas aportaciones de naturaleza participativa. Existía por tanto la obligación y ya se encontraba definida la naturaleza de la aportación, por lo que la formalización del contrato solamente vino a definir el resto de características del préstamo.

En la página 81, donde dice: “Además, como consecuencia de la suscripción del nuevo Convenio se comprometerían a aportar otros 299.080.000 euros adicionales a los anteriores” debería decir: “Además, como consecuencia de la suscripción del nuevo Convenio, todos los socios en función de su porcentaje de participación, se comprometerían a aportar otros 299.080.000 euros adicionales a los anteriores”.

➤ **Alta Velocidad Vitoria-Gasteizko Abiadura Handia, S.A. (AVVGAH)**

En el último párrafo del texto dedicado a esta Sociedad se dice: “se encuentra en ejecución un nuevo estudio de viabilidad económica y técnica...” y puede entenderse que está en fase de análisis de viabilidad por la Sociedad. Se considera conveniente aclarar que la solución de la Integración para Vitoria-Gasteiz está acordada por todas las administraciones en febrero de 2017 y consiste en el soterramiento trazado ferroviario a su paso por el centro de la capital y nueva estación en el centro urbano, modificando la solución del convenio de 2010 y es objeto de un nuevo estudio informativo en redacción. La solución concreta, que resulte de este estudio informativo, conforme con lo establecido en la “Modificación del convenio de colaboración suscrito el 24 de abril de 2006, entre la Administración General del Estado, la Administración General de la Comunidad Autónoma del País Vasco y el Administrador de Infraestructuras Ferroviarias para la construcción de la nueva Red Ferroviaria en el País Vasco”, deberá ser acordadas en seno de la Sociedad de Integración del ferrocarril en Vitoria-Gasteiz.

➤ **Zaragoza Alta Velocidad 2002, S.A. (ZAV)**

En la página 87, dice: “En este sentido, como requisitos para la concesión de la novación, se amortizaron antes de la firma 26.580.700 euros”. Esta amortización no fue un requisito para la novación, sino un acuerdo de RENFE-Operadora de anticipar los fondos para una amortización

anticipada de la deuda correspondiente a sus garantías por importe de 22.826.940 euros, con la finalidad de reducir el coste financiero que también asumía este accionista, por lo que se debería modificar la redacción en este sentido. Asimismo, en ese mismo párrafo se dice que los accionistas formalizaron contratos de préstamos participativos para aportar los fondos para que la Sociedad devolviera las cuotas del crédito, y debe excluirse a RENFE-Operadora, puesto que esta Entidad ya no tenía que aportar cantidad alguna para devolver el crédito.

Esto mismo debe indicarse para el párrafo que está en la página 88 y en la 89, donde debe excluirse a RENFE-Operadora de las garantías de los accionistas del nuevo contrato de crédito.

En el último párrafo de la página 89 se indica *“los problemas de financiación de ZAV imposibilitaban el traslado de las dependencias de RENFE-Operadora, de Correos y del Cuartel y, con ello, la posibilidad de obtener ingresos por la venta de los terrenos en donde se ubicaban.”* Además de que debe incluirse a ADIF en las dependencias a trasladar, no parece muy relevante decir que se imposibilita el obtener ingresos por la venta de esos terrenos que estarían sin urbanizar, cuando ZAV tenía disponibles para la venta solares urbanizados y otros sin urbanizar y sin estar afectados por el traslado, y no se vendían por la situación del mercado inmobiliario.

3.- PRECISIONES A LAS RECOMENDACIONES.

- **Análisis de la situación de cada una de las SIF para, según los casos, acordar su disolución o, en todo caso, la modificación de los convenios a fin de ajustar el coste de los proyectos inicialmente previsto a las disponibilidades financieras de las SIF.**

En los últimos años, los Consejos de Administración de las SIF han venido analizando el estado de desarrollo de los Convenios suscritos y la situación, fundamentalmente económica, de las distintas SIF para adaptarse, en su caso, a las nuevas circunstancias.

Así, de las 13 SIF actualmente operativas, en una de ellas se acordó su disolución (León), en otras la suscripción de nuevos Convenios o adenda modificativas de los existentes (Alicante Valladolid, Gijón, Murcia, Valencia), y el resto continúan su desarrollo o bien se están analizando las soluciones contempladas que podrían derivar, en su caso, en modificaciones de los Convenios o suscripción de nuevos Acuerdos.

Por otro lado, se está analizando la reordenación de la participación en el capital social de los accionistas de las SIF atendiendo a la Directiva (UE) 2016/2370 del Parlamento Europeo del 14 de diciembre de 2016 que prohíbe a las empresas ferroviarias financiar a los administradores de infraestructuras ferroviarias, tanto de forma directa como indirecta .

Estas modificaciones de los Convenios o los nuevos Acuerdos a adoptar son necesarios para adaptar los proyectos a las necesidades de los ciudadanos y a las disponibilidades financieras de sus accionistas, dado que no existe actualmente disponibilidad propia de las SIF derivada de ingresos por las plusvalías inmobiliarias provenientes de los terrenos desafectados del uso ferroviario.

Los nuevos acuerdos que se están desarrollando, en las ciudades en las que se ha optado por un mecanismo de gestión de la integración a través de una Sociedad mercantil, deben garantizar la actividad de las SIF y la viabilidad de la ejecución de las actuaciones mediante las aportaciones de los accionistas, lo que les permitirá desarrollar su actividad

independientemente de los ingresos que puedan obtener por la puesta en valor de los terrenos liberados del uso ferroviario. Dichos ingresos se destinarán a reducir las aportaciones desembolsadas por los accionistas en función de los acuerdos suscritos.

Cabe destacar, que en las redacciones de nuevos convenios o adendas modificativas de los existentes, se garantiza la ejecución de las actuaciones mediante las aportaciones de los socios a estas sociedades a fin de que las mismas puedan cumplir con sus objetivos y desarrollen planes de negocio que sean viables técnica y económicamente; por ello, se está solicitando a los firmantes de estos documentos que, previamente a la firma de los mismos aporten los documentos contables o presupuestarios para asegurar la existencia de créditos adecuados y suficientes y el adecuado compromiso presupuestario a lo largo de la vigencia del convenio, o en general, cualesquiera otros que acrediten la participación financiera de los distintos intervinientes en el convenio.

En relación con las liquidaciones, únicamente en el caso de la Sociedad LAV se planteó la liquidación de la misma debido la dificultad para la devolución de un préstamo que tenía la Sociedad al no tener disponibilidad para hacer frente al mismo por parte de dos de sus socios. En el resto de los casos, los planteamientos se basan en la modificación de los convenios (mediante Adendas o suscripción de nuevos convenio) para ajustar los costes de las actuaciones previstas, los mecanismos de financiación y el resto de costes a los que es necesario hacer frente para el desarrollo del proyecto, de manera que la ejecución de los compromisos que se adquirieran a través de los convenios sean viables técnica y económicamente. Estos análisis, en alguna de las sociedades, podrían dar lugar a plantear la disolución y liquidación de alguna de ellas en el caso de que los objetivos planteados en los convenios no sean viables.

Para nuevas operaciones de integración, será necesario analizar la procedencia o no de gestionar dicha integración mediante una sociedad de integración u otro mecanismo de gestión; no obstante, en los convenios será necesario recoger todos los costes estimados, así como las fuentes de aportaciones para poder acometer la integración de manera que las operaciones resulten viables, tanto si se ejecutan a través de una SIF o por cualquier otro mecanismo.

- **Alternativas al soterramiento de vías que atiendan a factores complementarios como su sostenibilidad ambiental o su repercusión social.**

Todos los Estudios Informativos que se realizan para la integración del ferrocarril en las ciudades y que definen las actuaciones a promover y desarrollar por las SIF cumplen con las indicaciones medioambientales y persiguen el beneficio de los ciudadanos.

Durante los años en los que se suscribieron los convenios de los que traen causa las Sociedades de Integración, desde 2002 a 2010, se consideró que una integración que permitiera la permeabilidad total en la ciudad entre ambos márgenes de la traza ferroviaria, era la mejor solución para la ciudad. No obstante, si bien es cierto que desde el punto de vista de la ciudad esta solución tiene ventajas no es la única opción para integrar de manera óptima el ferrocarril en los entornos urbanos. Además, hay que destacar, que la solución de la integración a través de un soterramiento es la solución más cara de ejecución y, siendo beneficiosa para la ciudad, desde el punto de vista ferroviario, genera un túnel que encarece la explotación por lo que, desde este punto de vista, esta solución no siempre está justificada.

Por ello, de acuerdo con la recomendación indicada en el Anteproyecto del Informe de Fiscalización, indicar que ya se están planteando soluciones que permitan una adecuada

integración del ferrocarril en la ciudad sin necesidad de soterramiento, como ha sido el caso contemplado en el nuevo convenio para la integración del ferrocarril en Valladolid suscrito en noviembre de 2017 que apuesta por una integración permeable en superficie.

Y, en línea con lo anterior, en los próximos años, en aquellas actuaciones de integración del ferrocarril que se considere acometer, será necesario considerar soluciones de integración alternativas al soterramiento de las vías.

- **Ejecución de las integraciones del ferrocarril en las ciudades directamente por el Ministerio de Fomento como alternativa a la constitución de SIF.**

En relación con las operaciones de integración del ferrocarril en la ciudad es necesario destacar que la naturaleza de las actuaciones que conforman la integración es diversa, siendo las mismas principalmente las siguientes:

- Actuaciones estrictamente ferroviarias, como es la adaptación de las infraestructuras para la llegada de la alta velocidad a una ciudad, cuya competencia es del Ministerio de Fomento y sus E.P.E. Adif y Adif – Alta Velocidad.
- Actuaciones estrictamente urbanas, como es la urbanización de los terrenos que se liberan de la racionalización de las instalaciones ferroviarias, y
- Actuaciones de integración, entendiéndose aquellas actuaciones cuyo objetivo principal es la integración urbana del ferrocarril y que, dependiendo de la solución adoptada pueden ir desde un paso de ciudad (pasarela y/o paso inferior), a un viaducto o un soterramiento (que genera suelo urbano para la ciudad).

Además, estas actuaciones se completan con infraestructuras de otros tipos de transporte, como terminales de autobuses, y en algún caso, de grandes infraestructuras de carácter medioambiental.

Estas actuaciones son de distinto carácter competencial lo que implica a distintas administraciones nacionales, autonómicas y locales, así como a Entes públicos ferroviarios, de ahí la suscripción de los Convenios que recogen un único proyecto con áreas competenciales de diferentes niveles de la Administración persiguiendo objetivos comunes: una óptima integración del ferrocarril en el entorno urbano que permite a la vez crear ciudad.

Por todo lo anterior, se estima que no es conveniente que el Ministerio de Fomento acometa directamente las inversiones relativas a estas actuaciones de integración, ya que asumiría inversiones que no le corresponderían en virtud de sus competencias.

Por otro lado, la posibilidad de prescindir de las SIF para la ejecución de estas actuaciones es una alternativa posible, y de hecho, desde 2010 no se ha constituido ninguna, habiéndose suscrito recientemente Convenios para la integración del ferrocarril que no contemplan su constitución.

No obstante lo anterior, si que merece la pena, antes de la constitución de una nueva Sociedad de Integración, analizar las ventajas e inconveniente que, para cada operación en las distintas ciudades, tiene este mecanismo de gestión ante otros posibles mecanismos y será necesario valorar las ventajas en la gestión que aporta en cada caso el disponer de la misma, siendo una de las ventajas principales la mejora de la coordinación interinstitucional para las actuaciones que forman parte de las operaciones de integración. Todo ello, siempre y cuando estas

Sociedades tengan garantizada la viabilidad de la ejecución y pago de las actuaciones que se enmarquen en el ámbito de los convenios de los que traigan causa.

Fdo: Pedro Saura García
Presidente de los Consejos de Administración de las SIF

ANEXO – Cuadros nº 1 a 4 modificados

ANEXO

Cuadro 1					
Actuaciones	Coste Convenio	Coste estimado a 31/12/2016	Ejecutado a 31/12/2016	% Incremento	% Ejecución a 31/12/2016
Actuaciones de Integración Ferroviaria	4.289,78	9.443,34	2.534,41	120,14%	26,84%
Actuaciones Urbanísticas	691,08	1.406,87	294,58	103,58%	20,94%
Otras Actuaciones (estación de autobús, etc.)	104,12	270	111,68	159,32%	41,36%
Costes Operativos y Financieros	0	634,43	490,04		77,24%
COSTES TOTALES	5.084,98	11.754,64	3.430,71	131,16%	29,19%

Cuadro 2					
Ambito de los Convenios	Convenio Inicial	Estimado a 31/12/2016	Ejecutado a 31/12/2016	% Incremento	% Ejecución a 31/12/2016
Alicante	285,69	931,85	213,53	226,18%	22,91%
Almería	274,16	318,52	4,66	16,18%	1,46%
Barcelona	1.004,49	2.182,88	632,30	117,31%	28,97%
Cartagena	69,49	125,18	2,45	80,14%	1,96%
Gijón	127,3	383,15	54,05	200,98%	14,11%
Logroño	187,16	420,76	239,16	124,81%	56,84%
Murcia	212,72	599,17	8,78	181,67%	1,47%
Palencia	391,6	449,68	41,58	14,83%	9,25%
Valencia	876,52	2.965,37	513,72	238,31%	17,32%
Valladolid	526,83	1.387,87	554,75	163,44%	39,97%
Vitoria	511	650,15	0,60	27,23%	0,09%
Zaragoza	618,02	1.340,07	1165,14	116,83%	86,95%
Total	5.084,98	11.754,65	3.430,72	131,16%	29,19%

Cuadro 3					
Ambito de los Convenios	Evolución actuaciones integración de infraestructura ferroviaria				
	Convenio Inicial	Estimado a 31/12/2016	Ejecutado a 31/12/2016	% Incremento	% Ejecución a 31/12/2016
Alicante	242,56	858,41	189,84	253,90%	22,12%
Almería	244,16	283,77	0,05	16,22%	0,02%
Barcelona	662,23	1.499,97	508,51	126,50%	33,90%
Cartagena	62,8	108,42	1,58	72,64%	1,46%
Gijón	105,3	335,34	35,39	218,46%	10,55%
Logroño	178,71	310,07	171,87	73,50%	55,43%
Murcia	195	563,77	6,05	189,11%	1,07%
Palencia	346,6	404,46	41,10	16,69%	10,16%
Valencia	804,52	2.813,10	473,63	249,66%	16,84%
Valladolid	499,03	1.083,47	420,03	117,12%	38,77%
Vitoria	476	476	0,58	0,00%	0,12%
Zaragoza	472,88	706,56	685,78	49,42%	97,06%
Total	4.289,79	9.443,34	2.534,41	120,14%	26,84%

Cuadro 4

Ambito de los Convenios	Evolución actuaciones urbanísticas				
	Convenio Inicial	Estimado a 31/12/2016	Ejecutado a 31/12/2016	% Incremento	% Ejecución a 31/12/2016
Alicante	43,13	49,13	0,32	13,91%	0,65%
Almería	30	34,6	4,60	15,33%	13,29%
Barcelona	289,80	470,06	12,98	62,20%	2,76%
Cartagena	6,69	15,45	0,05	130,94%	0,32%
Gijón	14,8	12,88	1,05	-12,97%	8,15%
Logroño	8,45	33,73	13,29	299,17%	39,40%
Murcia	17,72	31,87	0,29	79,85%	0,91%
Palencia	45	44,81	0,16	-0,42%	0,36%
Valencia	72	107,46	8,05	49,25%	7,49%
Valladolid	18,8	133,77	12,45	611,54%	9,31%
Vitoria	35	174	0,00	397,14%	0,00%
Zaragoza	109,68	299,11	241,34	172,71%	80,69%
Total	691,07	1.406,87	294,58	103,58%	20,94%

