

Empresas & Finanzas

Las nuevas líneas de AVE disparan en 5.720 millones la deuda de Adif

El pasivo toca los 15.015 millones y para 2016 se aprueban 1.500 millones más

África Semprún MADRID.

Adif Alta Velocidad está cerca de cerrar el año 2016 como una de las empresas públicas más endeudadas del Estado. Los últimos presupuestos generales aprobados por el Gobierno elevaron en 1.500 millones de euros el techo de deuda a largo plazo de la constructora de infraestructuras ferroviarias, lo que le llevará a terminar el ejercicio con un pasivo a largo plazo máximo de 15.800 millones de euros, tal como informó la empresa a este diario, una cifra que se eleva hasta los 17.900 millones si se incluye la deuda a corto plazo y el pasivo aprobado para Adif en 2016 (unos 757,68 millones). Estas cifras incluyen la partida "otros pasivos financieros" que, según explica Adif, "no son un pasivo realmente exigible, ya que la partida se irá traspasando a patrimonio neto a medida que se realicen las obras". En este sentido, si se elimina esa partida, la deuda a largo plazo con entidades de crédito y obligaciones de Adif Alta Velocidad en 2015 suma los 13.983 millones y el pasivo a corto plazo es de 489,1 millones de euros. En total, Adif Alta Velocidad ha cerrado 2015 con una deuda con entidades de crédito de 14.467 millones, un 3,5 por ciento más que en 2014 y más de 50 veces *ebitda* (la firma ésta en números rojos). Si se suma la deuda con la que cerró Adif (534 millones), ésta alcanza los 15.015 millones.

Los niveles de endeudamiento con los trabaja actualmente el administrador ferroviario y su hermana superan con creces los registrados a cierre de 2011, cuando Adif, que todavía no se había dividido en dos, sumó una deuda con entidades de crédito a largo plazo de 9.075 millones y a corto plazo de 220,4 millones, lo que implica que la deuda de Adif y Adif Alta Velocidad se ha disparado un 61,5 por ciento o en 5.720 millones durante el Gobierno de Mariano Rajoy, sin incluir este ejercicio en funciones, cuando las nuevas licitaciones del AVE han caído un 85 por ciento y se ha aprobado elevar el techo de deuda de la compañía.

Así, de cara a 2016 los planes de la empresa pasan por volver a tirar de deuda para acometer las inauguraciones previstas para este año sin tener que elevar su presupuesto. Una estrategia que el Ejecutivo puso en marcha en 2012, cuando empezó a aumentar el endeudamiento de la compañía mientras rebajaba hasta en un 92 por ciento la aportación del Estado, según el Tribunal de Cuentas. Así, entre 2011 y 2013, el endeudamiento bancario de Adif, inclu-

Deuda del Gestor de Infraestructura Ferroviaria

Datos en millones de euros

Adif Alta Velocidad

	2013	2014	2015	2016*
Deudas a largo plazo	11.793,16	14.959,5	14.768,9	15.800
Obligaciones		989,10	2.836,8	
Deudas con entidades de Crédito	10.596,57	12.333,84	11.147,3	
Otros pasivos financieros	1.196,58	1.627,51	785	
Deudas a corto plazo	1.726,83	1.335,41	986,1*	1.439,11*
Deudas con entidades de Crédito	1.490,25	651,23	497,4	
Otros pasivos financieros	236,58	684,18	489,11	

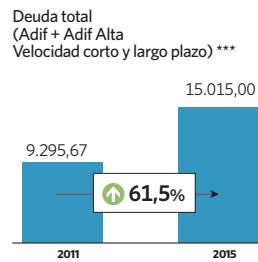
Total pasivos financieros corrientes en 2014: 1543,83 millones de euros. Incluye deudas con empresas del grupo y asociadas (9.269 millones), acreedores comerciales y otras cuentas a pagar (199.152 mde) y deuda a corto plazo (1335.414). Total pasivos financieros corrientes en 2013: 1884.03.

Antigua Adif (antes de dividirse)

	2011	2012	VAR. (%)
Deudas a largo plazo	9.910,74	11.445,9	15,49
Deudas con entidades de Crédito	9.075,27	10.457,06	15,23
Otros pasivos financieros	834,48	988,86	18,50
Deudas a corto plazo	1.124,92	1.143,63	1,66
Deudas con entidades de Crédito	220,403	186,317	15,47
Otros pasivos financieros	904,51	957,31	5,84

(*) Previsiones (**) Incluye obligaciones (***) Sin obligaciones financieras.

Fuente: Adif, Adif Alta Velocidad y Presupuestos Generales del Estado.



Europea mientras mantenía el plan de expansión de la red de Alta Velocidad y cumplía con las promesas electorales. Aun así, el Ejecutivo no ha conseguido cumplir con los objetivos de déficit. Esta medida permitió que, a partir de 2012, el ritmo de construcción de la infraestructura ferroviaria volviera a aumentar tras el frenazo por la crisis y en los últimos cuatro años han entrado en servicio 619 kilómetros de nueva construcción y seis líneas como la conexión entre Barcelona y la frontera francesa o la que une Albacete y Alicante. De cara al futuro, las actuaciones de Adif se concentran en poner en marcha diez nuevas conexiones que suman 1.200 kilómetros y en realizar los proyectos sobre otros 3.900 kilómetros de obra nueva.

A pesar del recorte de 598 millones al presupuesto de Fomento aprobado por el Consejo de Ministros, Adif ha asegurado que las transferencias para gastos corrientes (mantenimiento y administración) están blindadas mientras que las inversiones en construcción de nuevas infraestructuras de altas prestaciones se financian con subvenciones europeas, préstamos financieros y emisiones "por lo que no deberían afectar al desarrollo de los proyectos en marcha".

Las firmas estatales están en 'números rojos' y diversos organismos alertan de que no es rentable



REVISTA GRATUITA DE TRANSPORTE.

A partir de hoy se puede descargar la revista digital 'elEconomista Transporte', cuyo reportaje de portada trata sobre la factura que tiene que pagar Adif Alta Velocidad por la construcción del AVE. La publicación se puede descargar en www.economista.es/kiosco/transporte o a través del código 'bid' de la derecha.



yendo Alta Velocidad, se incrementó en 3.500 millones de euros, mientras las aportaciones del Estado apenas llegaron a los 1.318 millones. En total, las dos Adif registraron una deuda de 12.561 millones de euros a diciembre de 2013 (9.362 millones en créditos con el Banco Europeo

de Inversiones -BEI- y 3.198 millones con otras entidades de crédito). Tras este primer alza, el Ejecutivo ha ido elevando año a año el techo de endeudamiento con entidades financieras y hasta llegó a aprobar la emisión de bonos en el mercado realizando una primera colocación de

1.000 millones en mayo de 2014. En enero de 2015 acudió de nuevo al mercado con otra emisión de deuda por 1.000 millones y en septiembre cerró otra por 600 millones. Tras estas dos emisiones, Adif Alta Velocidad ha cerrado 2015 una deuda a largo plazo de 13.998 millones y una deuda a corto de 497 millones o un pasivo de 15.133 millones si se incluye la partida de "otros pasivos financieros". El monto está por debajo del techo de 17.085 millones aprobado en diciembre de 2014, cuando el Ejecutivo autorizó un incremento neto del endeudamiento del administrador de 2.624 millones. "El crecimiento de la deuda de Adif Alta Velocidad se debe a la necesidad de financiar la construcción de nuevas infraestructuras. A pesar del alza registrado en este periodo, ambas entidades financiaban un 26 por ciento de su inmovilizado material mediante endeudamiento bancario y emisiones", explica Adif.

'Maquillar' el alza del déficit

El pasado 31 de diciembre de 2013, el gestor público de las infraestructuras ferroviarias se separó en dos empresas (Adif y Adif-Alta Velocidad) con el objetivo de que la deuda de la compañía no compute en el déficit del Estado. El Gobierno ideó este sistema para sanear las cuentas y hacer frente a la nueva normativa

Aun así, en los últimos 14 meses no se han puesto en marcha obras ya adjudicadas como el tramo entre Pulpi y Cuevas del Almanzora.

Aunque el administrador ferroviario afirma que su actividad está orientada a la obtención de mayores ingresos propios para mejorar su sostenibilidad, varias voces han alertado de los riesgos de que Adif se siga endeudando y han asegurado que "nunca se va a recuperar" la inversión realizada hasta la fecha en el AVE. Un estudio de Fedea y la Universidad de Canarias publicado en 2015 aseguró que "en ningún caso los ingresos netos de operación de los corredores ya existentes compensan el importe invertido en la construcción de la infraestructura". En esta línea, el Tribunal de Cuentas ha cuestionado la solvencia financiera del AVE y aseguró que no era "sostenible con el actual modelo de endeudamiento". Por su parte, S&P recomendó al nuevo gobierno, que estudie "la rentabilidad de construir más kilómetros de Alta Velocidad", dado que el país ya cuenta con la segunda red de AVE más extensa del mundo.

Para leer más www.economista.es/kiosco/

