



**ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS
(Adif)**

**INFORME DE GESTIÓN
EJERCICIO 2012**



ÍNDICE

1. Nuevo modelo ferroviario.....	1
1.1. El Administrador de Infraestructuras Ferroviarias: naturaleza, régimen jurídico y funciones.....	1
1.2. Ley del Sector Ferroviario.....	2
1.3. Contrato Programa/Convenio entre la AGE y Adif.....	3
1.4. Actuaciones básicas de desarrollo del modelo ferroviario.....	6
2. Actuaciones en las diversas áreas de actividad.....	9
2.1. Red de alta velocidad.....	9
2.2. Red convencional.....	14
2.3. Circulación.....	17
2.4. Estaciones de viajeros.....	18
2.5. Servicios logísticos.....	20
2.6. Patrimonio y urbanismo.....	22
2.7. Telecomunicaciones y energía.....	25
3. Actividad económica.....	28
3.1. Ingresos y gastos.....	28
3.2. Inversiones.....	29
3.3. Ejecución del Contrato Programa.....	32
3.4. Financiación de la Unión Europea.....	35
3.5. Contratación.....	38
3.6. Participaciones de Adif.....	39
4. Otras actuaciones de gestión.....	42
4.1. Actividades de I+D+i y eficiencia energética.....	42
4.2. Seguridad.....	45
4.3. Calidad y medioambiente.....	48
4.4. Recursos humanos.....	52
4.5. Convenios y acuerdos con Renfe Operadora.....	55
4.6. Otros convenios y acuerdos de colaboración.....	56
4.7. Proyectos internacionales.....	59
5. Consejo de Administración y Dirección.....	63



1. NUEVO MODELO FERROVIARIO

1.1. EL ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS: NATURALEZA, RÉGIMEN JURÍDICO Y FUNCIONES

La entidad pública empresarial Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (Adif) se configura como un organismo público de los previstos en el artículo 43.1.b) de la Ley 6/1997, de 14 de abril, de Organización y Funcionamiento de la Administración General del Estado, adscrito al Ministerio de Fomento a través de la Secretaría General de Infraestructuras. Goza de personalidad jurídica propia, plena capacidad de obrar para el cumplimiento de sus fines y patrimonio propio y se rige por lo establecido en la Ley 39/2003, de 17 de noviembre, del Sector Ferroviario, en la Ley 6/1997 mencionada, en las normas de desarrollo de ambas, en el Estatuto aprobado por el Real Decreto 2395/2004, de 30 de diciembre, y en la legislación presupuestaria y demás normas que le sean de aplicación. En defecto de estas normas, se le aplicará el ordenamiento jurídico privado.

De acuerdo con lo establecido en el artículo 21 de la Ley del Sector Ferroviario, corresponden al Adif las siguientes competencias:

- a) La aprobación de los proyectos básicos y de construcción de infraestructuras ferroviarias que deben formar parte de la Red Ferroviaria de Interés General y su construcción, siempre que se lleve a cabo con sus propios recursos y con arreglo a lo que determine el Ministerio de Fomento.
- b) La construcción, con recursos ajenos, de infraestructuras ferroviarias conforme al correspondiente convenio.
- c) La administración de las infraestructuras de su titularidad y de las que se le encomienden mediante el oportuno convenio.
- d) El control e inspección de la infraestructura ferroviaria que administre, de sus zonas de protección y de la circulación ferroviaria que sobre ella se produzca.
- e) La explotación de los bienes de su titularidad, de los que le sean adscritos y de aquellos cuya gestión se le encomiende.
- f) La elaboración y publicación de la declaración sobre la red, a la que se refiere el artículo 29.1.
- g) La adjudicación de capacidad de infraestructura a las empresas ferroviarias que lo soliciten y la celebración de acuerdos marco con aquellas.
- h) La emisión de informes con carácter previo al otorgamiento, por el Ministerio de Fomento, de las licencias de empresas ferroviarias y de las autorizaciones para prestar servicios que se hayan declarado de interés público, en los casos previstos en esta Ley.
- i) El otorgamiento de los certificados de seguridad, cuando así se determine por el Ministerio de Fomento.
- j) La prestación de servicios adicionales y, en su caso, de servicios complementarios y auxiliares al servicio de transporte ferroviario.



- k) La propuesta al Ministerio de Fomento de las tarifas por la prestación de los servicios adicionales y complementarios.
- l) El cobro de los cánones por utilización de las infraestructuras ferroviarias y, en su caso, de las tarifas por la prestación de servicios adicionales, complementarios y auxiliares.
- m) La cooperación con los organismos que en otros Estados miembros de la Unión Europea administren las infraestructuras ferroviarias, para establecer y adjudicar capacidad de infraestructura que abarque más de una red nacional.
- n) La resolución de las reclamaciones de responsabilidad patrimonial que se formulen respecto de la actuación del mismo.
- o) Cualesquiera otras que se le asignen en esta Ley o en sus disposiciones de desarrollo.

1.2. LEY DEL SECTOR FERROVIARIO

La necesidad de convertir el ferrocarril en un modo de transporte competitivo y de abrir los mercados ferroviarios nacionales al transporte internacional de mercancías realizado por las empresas ferroviarias establecidas en cualquier Estado miembro de la Unión Europea, hizo preciso aprobar un conjunto de Directivas dirigidas a dinamizar el sector ferroviario europeo. La transposición de éstas a la legislación española se realizó por la Ley 39/2003, de 17 de noviembre, del Sector Ferroviario, que entró en vigor el 31 de diciembre de 2004 según establece el Real Decreto Ley 12/2004, de 7 de mayo. El desarrollo reglamentario de la Ley se realizó por Real Decreto 2387/2004, de 30 de diciembre, por el que se aprueba el Reglamento del Sector Ferroviario.

Los ejes sobre los que gira la reforma realizada por la ley son la separación de las actividades de administración de la infraestructura y de explotación de los servicios y la progresiva apertura del transporte ferroviario a la competencia. La consecución de estos objetivos requiere una profunda modificación de las estructuras y funciones de los agentes del sector ferroviario, así como la creación de otros nuevos que velen por la debida aplicación de la nueva normativa.

La reforma podría haberse limitado a incorporar al derecho interno las normas comunitarias. Sin embargo, esta ley pretende reordenar por completo el sector ferroviario estatal y sentar las bases que permitan la progresiva entrada de nuevos actores en este mercado. Para alcanzar estos objetivos, la ley regula la administración de las infraestructuras ferroviarias y encomienda ésta a la entidad pública empresarial Red Nacional de los Ferrocarriles Españoles (Renfe) que pasa a denominarse Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (Adif) e integra, además, al Gestor de Infraestructuras Ferroviarias (Gif). La nueva entidad pública empresarial podrá construir, de acuerdo con lo que determine el Ministerio de Fomento, las infraestructuras ferroviarias con cargo a sus propios recursos o a recursos ajenos y administrará las infraestructuras de su titularidad y aquellas cuya administración se le encomiende mediante el oportuno convenio.



Asimismo, nace una nueva entidad pública empresarial denominada Renfe-Operadora como empresa prestadora del servicio de transporte ferroviario, cuyo cometido es, básicamente, ofrecer a los ciudadanos la prestación de todo tipo de servicios ferroviarios. Renfe-Operadora asume, en los plazos y en la forma que la ley prevé, los medios y activos que Renfe ha tenido afectos a la prestación de servicios ferroviarios.

Desde la entrada en vigor de esta ley, se abre a la competencia la prestación del servicio de transporte de mercancías por ferrocarril en el ámbito nacional y se permite el acceso de todas las empresas ferroviarias que lleven a cabo transporte internacional de mercancías a las líneas de la Red Ferroviaria de Interés General que formen parte de la denominada Red Transeuropea de Transporte Ferroviario de Mercancías.

Establecida esta separación en las responsabilidades, Adif deberá llevar adelante la gestión de los distintos negocios que se le encomienden en relación con la administración de las infraestructuras ferroviarias: mantenimiento, circulación de trenes, estaciones y terminales, energía de tracción y redes de comunicaciones anexas a la infraestructura; asegurando el acceso a estaciones y vías en condiciones de igualdad a todos los operadores ferroviarios autorizados por el Ministerio de Fomento que lo soliciten, a los que cobrará un canon por el uso de la infraestructura y los servicios recibidos. Estos ingresos, que se sustentan en la capacidad de las líneas en construcción para permitir servicios de transporte en tiempos perfectamente competitivos con otros modos de transporte, deberán permitir cubrir los costes de funcionamiento y atender al endeudamiento que deba asumir para financiar la inversión de las nuevas infraestructuras.

1.3. CONTRATO PROGRAMA/CONVENIO ENTRE LA AGE Y EL ADIF

El artículo 4 del Real Decreto 2395/2004 por el que se aprueba el Estatuto de la entidad establece que los Ministerios de Economía y Hacienda y de Fomento, en aplicación de lo previsto en el artículo 22.2 de la Ley del Sector Ferroviario, podrán encomendar al Adif la administración de infraestructuras ferroviarias que sean titularidad del Estado, estableciendo las directrices básicas que hayan de presidir dicha encomienda, señalando objetivos y fines que se deben alcanzar, determinando los niveles de inversión y la cuantía de las aportaciones económicas del Estado, a efectos de su inclusión en la correspondiente Ley de Presupuestos Generales del Estado.

Los referidos extremos se plasmarán mediante convenio o contrato programa. Este garantizará la coherencia y continuidad de la gestión de la red cuya titularidad pertenece al Estado, contemplará los resultados de la misma y comprometerá el correspondiente apoyo financiero. Además, podrá atribuir al Adif, de acuerdo con la ley del Sector Ferroviario, respecto de los bienes de dominio público de titularidad estatal o de aquellos cuya gestión le haya sido atribuida por el Estado, el ejercicio de las facultades de administración, defensa, policía, investigación, deslinde y recuperación posesoria que otorga a la Administración General del Estado la Ley 33/2003 del Patrimonio de las Administraciones Públicas, y la facultad de



establecer el régimen de uso de los mismos y de otorgar las autorizaciones, arrendamientos y demás títulos que permitan su eventual utilización por terceros. En el mismo se determinará, también, los ingresos que por la gestión convenida tenga derecho a percibir el Administrador.

Con fecha 16 de febrero de 2007 se firmó el contrato-programa AGE-Adif 2007-2010, modificado con fecha 18 de diciembre. Respecto del año 2011, con objeto de dar continuidad a las actuaciones de Adif en la Red de titularidad del Estado, con fecha 30 de diciembre de 2010 se procedió a la prórroga del vigente para el primer semestre del año y con fecha 18 de noviembre de 2011 se autorizaron por el Consejo de Ministros la aprobación de los convenios con la AGE y SEITSA para la promoción de inversiones en la red de titularidad del Estado para dicho año y para la administración de la RTE en el segundo semestre. Asimismo, el 18 de noviembre de 2011 se firmó el convenio con la AGE para la gestión y mantenimiento de la RTE durante el primer semestre de 2012, y en octubre de 2012 dos convenios para el segundo semestre del año. Por último el 28 de diciembre de 2012 se firma el convenio con la AGE y SEITSA para la promoción de inversiones en la red ferroviaria de titularidad del Estado en el año 2012.

Objetivos

Se persigue los siguientes objetivos:

- Asegurar la eficiencia en la gestión de la Red de titularidad del Estado.
- Garantizar unos niveles adecuados de seguridad en el funcionamiento de la Red.
- Favorecer la interconexión e interoperabilidad de los sistemas ferroviarios y la intermodalidad de los servicios, según marca la política común europea de transporte ferroviario.
- Mejorar la gestión de la entidad atendiendo a parámetros de control y seguimiento de actividad y resultados.

Estos objetivos se concretan, por un lado, en actividades de administración de la Red relacionadas con el mantenimiento de la infraestructura, su explotación y la gestión de los sistemas de control circulación y seguridad, y, por otro lado, en las inversiones que el Ministerio de Fomento encomiende a Adif. El esfuerzo inversor en la Red se orientará principalmente a la renovación de vía y a los planes de mejora de seguridad: eliminación de bloqueos telefónicos, supresión y protección de pasos a nivel, control de tráfico centralizado, etc., además de incluir como novedad sendos capítulos de inversión en cercanías y mercancías.

Compromisos de Adif

A través de este contrato programa, la Administración General del Estado se compromete a realizar las aportaciones económicas que figuran en el mismo. Por su parte, en este marco Adif adquiere con el Estado obligaciones relativas al cumplimiento de resultados tanto económicos como de objetivos:

- Alcanzar el resultado establecido para cada una de las áreas de actividad implicadas: Mantenimiento de Infraestructura, Circulación y Seguridad en la Circulación.
- Lograr los resultados económicos que se detallan para el conjunto de la entidad.



- Llevar a cabo un Plan de Recursos Humanos que adecue la plantilla a las necesidades y objetivos de gestión.
- Efectuar los gastos e inversiones encomendados por el Ministerio de Fomento en la Red de titularidad del Estado, tanto en lo que respecta a la red convencional, como a la red de altas prestaciones y alcanzar los resultados de realización de inversiones previstos.

Valoración de la prestación del servicio

La cuantificación de la prestación de los servicios de infraestructura sobre la Red se realiza a partir de una serie de indicadores vinculados tanto al confort, fiabilidad y disponibilidad de la infraestructura ferroviaria, como a sus repercusiones sobre el tráfico en términos de accidentalidad y puntualidad atribuibles a Adif. Así, los indicadores de prestación de servicio se refieren a:

- Calidad de la vía.
- Fiabilidad de las instalaciones.
- Disponibilidad de las instalaciones.
- Accidentalidad.
- Puntualidad.

Para la calidad de vía se establecen unos niveles: bien, aceptable, regular, deficiente y mal; que se miden para cada tramo de la Red, estableciéndose los porcentajes de cada tipo de Red (A1, A2 y B) que se encuentran en los rangos de calidad denominados bien y aceptable.

La fiabilidad de las instalaciones se mide en términos de número de incidencias, fallos con afectación a la circulación ferroviaria, cuya responsabilidad es atribuible a la entidad, en las Redes A1 y A2 por un lado, y las redes de cercanías de Madrid y Barcelona, por otro, con el fin de medir las correspondientes a los trayectos con mayor carga de tráfico, donde una avería afecta más negativamente a la circulación de trenes.

Con la disponibilidad se mide el tiempo real en el que queda de baja una instalación ferroviaria debido a un fallo o avería, independientemente de su incidencia en la circulación de trenes. El indicador estaría asociado al número de horas con instalación sin servicio, y mide los tiempos de respuesta de resolución de las averías por parte de los gestores de la Red de titularidad del Estado en los sucesos cuya causa sea imputable al Adif.

De acuerdo con la normativa vigente se define como accidente a un suceso repentino, no deseado ni intencionado, o una cadena de sucesos de este tipo, ocurrido con ocasión o como consecuencia de la circulación de trenes, en vías administradas por Adif, que origina consecuencias perjudiciales a las personas o al entorno (material rodante, a la infraestructura ferroviaria o al medioambiente) y cuando se produzca una interceptación total de vías significativa, superior a las 6 horas.

El indicador de puntualidad refleja el comportamiento del sistema ferroviario en su conjunto, midiendo los retrasos de los trenes y reflejando las diversas causas que provocan estos retrasos: la gestión de la infraestructura, los operadores u otras causas no imputables (fuerza mayor y



externas). El procedimiento se realiza comparando la hora de llegada real de todos los trenes con la programada, determinándose, dentro de los criterios de puntualidad establecidos para cada uno de los tipos de servicio de las empresas operadoras ferroviarias, el número de trenes que han llegado puntuales, y la causa de la impuntualidad en su caso.

1.4. ACTUACIONES BÁSICAS DE DESARROLLO DEL MODELO FERROVIARIO

Declaración sobre la Red y procedimiento de adjudicación de capacidad de infraestructura

Entre los fines de la Ley del Sector Ferroviario se encuentra el de facilitar el acceso a las infraestructuras ferroviarias a todos aquellos candidatos interesados en la explotación de un servicio ferroviario. En la Orden del Ministerio de Fomento de fecha 7 de abril, Orden FOM 897/2005, se regula la elaboración, el contenido y la publicación de la Declaración sobre la Red, así como el procedimiento de adjudicación de capacidad de infraestructura ferroviaria de competencia estatal.

En cumplimiento de la mencionada orden se elaboró el citado documento, que se actualiza anualmente, en el que Adif da a conocer las características de la infraestructura ferroviaria puesta a disposición de las empresas ferroviarias y las condiciones de acceso a la misma. Asimismo, informa sobre la capacidad de cada tramo de la red y detalla las normas generales, plazos y criterios que rigen en relación con la adjudicación de capacidad y los cánones y principios de tarificación que se deben aplicar por la utilización de las infraestructuras y por la prestación de los diferentes servicios a las empresas ferroviarias.

Descripción de la red

Algunas de las características principales de la RFIG disponible en el año 2012 para la solicitud de adjudicación de capacidad, son:

- Red ferroviaria gestionada por ADIF 13.945km, de los cuales 2.183 son de la red de alta velocidad, 11.623 de la red convencional de ancho ibérico y 139 de red mixta y red de vía estrecha.
- Estaciones de viajeros 1.566, de las cuales 18 son nuevas estaciones de alta velocidad en el periodo 2005-2011.
- Instalaciones técnicas y logísticas de mercancías, de las cuales 75 se clasifican como principales y otras 75 en régimen de autoprestación.

Se informa también de las conexiones con otras redes (Portugal y Francia); la tipología de vías (doble o única, electrificada o no); gálibo; límite de carga; rampas; velocidades máximas; longitud máxima de los trenes; suministro de energía; sistemas de seguridad, control de tráfico y comunicaciones; otras instalaciones; etc.

Fijación de cánones

La Ley del Sector Ferroviario establece la regulación de los cánones que se devengan a favor del Adif por la utilización de las infraestructuras por parte de los operadores del transporte ferroviario. La Ley otorga cobertura legal a la relación económica existente entre el Administrador



y los sujetos pasivos de los referidos cánones, al tiempo que fija los elementos esenciales de los tributos regulados, distinguiendo entre canon por utilización de las líneas ferroviarias integrantes de la Red Ferroviaria de Interés General y canon por utilización de las estaciones y otras instalaciones ferroviarias. En el primero se establecen las modalidades de cánones por acceso, por reserva de capacidad, por circulación y por tráfico. En el segundo por utilización de estaciones por parte de los viajeros, por el estacionamiento y la utilización de andenes, por el paso por cambiadores de ancho, por la utilización de vías de apartado y por la prestación de servicios que precisen de autorización para la utilización del dominio público ferroviario. Mediante la Orden FOM/898/2005 de 8 de abril, modificada por la Orden FOM/3852/2007 de 20 de diciembre, se fijan las cuantías exigibles, su repercusión y devengo y su régimen de liquidación y pago.

Prestación de servicios ferroviarios adicionales, complementarios y auxiliares

Son servicios adicionales, complementarios y auxiliares los definidos como tales en el anexo de la Ley del Sector Ferroviario, que tienden a facilitar el funcionamiento del sistema ferroviario.

Son servicios adicionales el acceso/expedición de trenes a/desde instalaciones. Entre los servicios complementarios se incluyen: suministro de la corriente de tracción, suministro de combustible, maniobras en instalaciones, maniobras de formación/selección, etc. La prestación de los servicios adicionales en la RFIG y sus zonas de servicio ferroviario será realizada por Adif, estando obligado a prestarlos a solicitud de las empresas ferroviarias.

La prestación de servicios complementarios se efectuará en régimen de derecho privado y podrá ser realizada por nuestra entidad con sus propios medios o mediante gestión indirecta a través de empresas contratistas, empresas que deberán disponer de un título habilitante otorgado por el Ministerio de Fomento (MFOM). Los servicios complementarios que se ofrezca en cada momento, a través de la declaración sobre la red o documento equivalente, serán de obligada prestación a solicitud de las empresas ferroviarias y otros candidatos. También pueden prestarse directamente, a su riesgo y ventura, por empresas prestadoras provistas del preceptivo título habilitante otorgado por el Ministerio de Fomento.

La prestación de servicios auxiliares en la RFIG y las áreas de sus zonas de servicio administradas por nuestra entidad se efectuará en régimen de derecho privado, sin que sea precisa autorización previa del Ministerio de Fomento. En todo caso la empresa prestadora deberá haber suscrito con Adif el correspondiente acuerdo o contrato.

La prestación de los servicios adicionales y complementarios está sujeta al pago de tarifas, que tienen el carácter de precios privados, tarifas que son aprobadas por el MFOM y que se incluyen en la declaración sobre la red. La prestación de servicios auxiliares está sujeta a precios libremente acordados entre las partes.



Licencias ferroviarias

En materia de transporte ferroviario la Ley del Sector Ferroviario parte de su consideración como servicio de interés general y esencial para la comunidad, que se presta en régimen de libre competencia en los términos previstos en la ley. El acceso por una empresa al mercado del transporte ferroviario debe hacerse mediante la obtención de la correspondiente licencia, acreditando previamente el cumplimiento de los requisitos que establecen la Ley y el Reglamento.

Hasta 31 de diciembre el Ministerio de Fomento ha otorgado para el transporte ferroviario de mercancías licencias de empresa ferroviaria a las siguientes entidades/sociedades: Renfe Operadora, Comsa Rail Transport S.A., Continental Rail S.A., Acciona Rail Services S.A., Activa Rail S.A., Tracción Rail S.A., Eusko Trenbideak-Ferrocarriles Vascos S.A., Logitren Ferroviaria S.A.U., Arcelormittal Sideral S.A., Ferrocarriles del Suroeste S.A. (FESUR), FGC Mobilitat S.A., Alsa Ferrocarril S.A.U., Guinovart Rail S.A., Ferroviai Railway S.A., Logibérica Rail S.A.U. y Takargo SA. De las anteriores, ocho que obtuvieron la licencia en los años 2005, 2006 y 2007 han presentado en 2011 y 2012 la documentación pertinente para renovar su licencia, una vez transcurridos cinco años desde su otorgamiento tal y como establece la normativa aplicable, estando a 31 de diciembre una de ellas en el trámite de subsanación de la documentación presentada. Asimismo, tres empresas conservaban la habilitación para la adjudicación de capacidad de infraestructura ferroviaria como operador distinto de las empresas ferroviarias: Conte Rail S.A., Pecova S.A. y Tramesa S.A.

A su vez, para que una empresa pueda ejercer como operador ferroviario, además de contar con la correspondiente licencia, debe estar en posesión del certificado de seguridad que establece la normativa y que acredita un adecuado sistema de gestión de la seguridad y el cumplimiento de la normativa sobre personal de circulación y material rodante, certificado que solamente es válido para las líneas que se solicitan y conceden. A final del año, ocho de las empresas con licencia ferroviaria tenían el certificado de seguridad: Renfe Operadora, Comsa Rail Transport S.A., Continental Rail S.A., Acciona Rail Services S.A., Tracción Rail S.A., Activa Rail S.A., Logitren Ferroviaria S.A. y Ferroviai Railway SA..



2. ACTUACIONES EN LAS DIVERSAS ÁREAS DE ACTIVIDAD

2.1. RED DE ALTA VELOCIDAD

Con independencia de la línea de alta velocidad Madrid-Sevilla y del nuevo acceso ferroviario de alta velocidad a Toledo, Adif tiene encomendada la construcción de las siguientes líneas de alta velocidad:

- Línea de alta velocidad Madrid-Zaragoza-Barcelona-Frontera Francesa, encomendada por Acuerdo del Consejo de Ministros de fecha 23 de mayo de 1997. Con posterioridad, el 9 de abril de 1999, se excluye de la encomienda anterior el subtramo Figueres-Frontera Francesa por integrarse éste en el tramo Figueres-Perpignan, en virtud del Acuerdo entre los gobiernos de España y Francia de fecha 10 de octubre de 1995.
- Línea Madrid-Segovia-Valladolid/Medina del Campo, del Corredor Norte/Noroeste, por acuerdos del Consejo de Ministros de fechas 18 de septiembre de 1998 y 31 de julio de 1999.
- Línea Córdoba-Málaga por Acuerdo de 31 de julio de 1999.
- Línea Madrid-Castilla La Mancha-Comunidad Valenciana-Región de Murcia, del nuevo acceso ferroviario de alta velocidad de Levante, por Acuerdo de 17 de septiembre de 1999.
- Línea de alta velocidad León-Asturias, tramo La Robla-Pola de Lena (Variante Pajares), del Corredor Norte/Noroeste (Acuerdo de 20/12/02), y tramo Venta de Baños-León-Asturias excluida la Variante de Pajares (Resolución de la Secretaría de Estado de Infraestructuras y Planificación, de fecha 28 de diciembre de 2006).
- Línea de alta velocidad del País Vasco, del Corredor Norte/Noroeste (Acuerdo de 20/12/02), y tramo Valladolid-Burgos-Vitoria (Resolución de la Secretaría de Estado de Infraestructuras y Planificación, de fecha 28 de diciembre de 2006).
- Línea de alta velocidad Madrid-Extremadura/Frontera Portuguesa, tramo Navalmoral de la Mata-Cáceres (Acuerdo de 20/12/02) y tramo Cáceres-Mérida-Badajoz (Resolución de la Secretaría de Estado de Infraestructuras y Planificación, de fecha 28 de diciembre de 2006).
- Línea de alta velocidad del Corredor Mediterráneo, tramo entre Almería y el límite con la Región de Murcia (Acuerdo de 20/12/02) y el tramo límite de la Región de Murcia-Murcia (Resolución de la Secretaría de Estado de Infraestructuras y Planificación, de fecha 28 de diciembre de 2006).
- Línea de alta velocidad Bobadilla-Granada (Resolución de la Secretaría de Estado de Infraestructuras y Planificación de 12 de enero de 2006).
- Línea de alta velocidad Madrid-Galicia, del Corredor Norte/Noroeste, la construcción del tramo Olmedo-Medina-Zamora-Puebla de Sanabria-Lubián-Ourense se encomendó por Resolución de la Secretaría de Estado de Planificación e Infraestructuras, de fecha 4 de diciembre de 2009.



- Línea de alta velocidad Zaragoza–Pamplona en el territorio de Navarra, tramo Castejón–Comarca de Pamplona (Resolución de la Secretaría de Planificación e Infraestructuras, de fecha 30 de marzo de 2010).
- Eje Atlántico de Alta Velocidad, tramo A Coruña–Vigo (Resolución de la Secretaría de Estado de Infraestructuras, Transporte y Vivienda, de fecha 11 de mayo de 2012)
- Conexión del Corredor Mediterráneo con la Línea de Alta Velocidad Madrid–Barcelona–Frontera Francesa: Vandellós–Área de Tarragona (Resolución de la Secretaría de Estado de Infraestructuras, Transporte y Vivienda, de fecha 11 de mayo de 2012)

Las principales actuaciones del año 2012 y la situación al cierre del ejercicio se describen a continuación.

LAV Centro

Se han proseguido, según lo planificado, los trabajos de ampliación de dos a cuatro vías de la LAV Madrid–Sevilla entre Madrid (Atocha) y Torrejón de Velasco y las obras del túnel Atocha–Chamartín. Se han recepcionado los tramos de Cabecera Sur de Atocha–c/ Pedro Bosch y el túnel Provisional bajo la estación de Atocha pK 0+570 y pK 0+795,31. Se trabaja, además, en el contrato de telecomunicaciones móviles GSM–R del tramo Atocha–La Sagra.

Eje Atlántico de Alta Velocidad

En el momento de la encomienda, el tramo Santiago–A Coruña se encuentra en servicio, mientras que el Vigo–Santiago está en obras, salvo los tramos Portela–Villagarcía y Padrón–Santiago, que están en servicio en ancho 1.668 mm sin electrificar. El resto de tramos de montaje de vía están incluidos en los contratos de plataforma, excepto el Villagarcía–Padrón, que está pendiente de licitación (prevista para primer semestre de 2013).

Las subestaciones eléctricas y centros de autotransformación asociados, están en obras en todo el tramo. Y en cuanto a las instalaciones de control de tráfico y telecomunicaciones, el tramo Vigo–Soutomaior está adjudicado, Soutomaior–Portela en ejecución, y Villagarcía–Padrón en licitación, mientras que los tramos Portela–Villagarcía y Padrón–Santiago se encuentran en servicio (señalización lateral y ASFA digital).

LAV Noroeste

a) Olmedo–Zamora

Este tramo de 95 km comprende 6 subtramos, para 5 de los cuales se han concluido las obras de plataforma, esperándose la próxima conclusión del restante (plataforma de la Estación de Zamora). Este tramo tiene como elementos más representativos 20 viaductos que suman una longitud de 4,66 km.

b) Zamora–Lubián

De 129 km de longitud, el trayecto consta de 8 subtramos con un distinto grado de avance en su ejecución, cuyas obras singulares más características son 12 túneles (8,86 km) y 18 viaductos (8,77 km).



c) Lubián-Ourense

Con 99,9 km desde Lubián hasta Taboadela y 19 subtramos, que discurren en vías izquierda y derecha, salvo los tres últimos entre Porto y Taboadela que se han proyectado en vía única doble. Los túneles predominan en el trazado, alcanzándose una longitud total de 113,2 km, frente a los 5,5 km de viaductos. Durante el ejercicio 2012 se han ejecutando obras en todos los subtramos, 13 de los cuales fueron adjudicados durante el mismo.

LAV Norte

a) Madrid-Segovia-Valladolid.

La construcción del Nuevo acceso ferroviario al Norte y Noroeste de España. Madrid-Segovia-Valladolid se encuentra en servicio, estando prevista la finalización en 2013 del contrato relativo a las obras complementarias de mejora del drenaje, taludes y cerramiento de la LAV Madrid-Segovia-Valladolid.

b) Integración urbana de la red arterial ferroviaria de Valladolid

Los dos contratos vigentes de infraestructura, correspondientes a la Integración urbana de la red arterial ferroviaria de Valladolid se encuentran prácticamente finalizados, habiéndose recibido en el 2012 el tramo Túnel Urbano-Nudo Norte Fase I, de 2,3 km, y estando prevista la recepción del contrato Río Duero-Túnel Pinar de Antequera de 5,4 km, en el primer semestre del 2013.

c) Valladolid-Nudo Venta de Baños-Palencia-León

De los cuatro contratos vigentes de infraestructura correspondientes al tramo Valladolid-Nudo Venta de Baños se han recepcionado en el 2012 tres contratos: Nudo Norte Valladolid-Cabezón de Pisuerga de 5,3 km, Cabezón de Pisuerga-San Martín de Valvení de 3,5 km, y San Martín de Valvení-Nudo de Venta de Baños de 14,5 km; estando prevista en el primer semestre del 2013 la recepción del contrato Nudo de Venta de Baños: Conexión Valladolid-Palencia-León. Entre Palencia y León, de 10 contratos de infraestructura vigentes, se han recepcionado en 2012 seis: Grijota-Becerril de Campos de 13,3 km, Becerril de Campos-Valle de Retortillo de 12,8 km, Valle de Retortillo-Pozo de Urama de 10 km, Río Cea-Bercianos del Real Camino de 10,5 km, Santos Martas-N-601 de 8,7 km, y N-601-Palanquinos de 8,2 km. Los cuatro tramos restantes se finalizarán a lo largo del 2013.

El montaje de vía se encuentra pendiente de licitación, y los subsistemas de energía, instalaciones de control de tráfico y telecomunicaciones se prevén licitar según la fórmula de colaboración público privada, para lo que se ha preparado toda la documentación necesaria.

d) Nudo Venta de Baños-Burgos-Vitoria-San Sebastián

En el 2012 se encuentran en ejecución 6 contratos de plataforma entre Venta de Baños y la variante de Burgos (64,6km), habiéndose recepcionado en el ejercicio el contrato correspondiente a Torquemada-Quintana del Puente de 11,3 km. Los trabajos están muy avanzados en los tramos Nudo Venta de Baños-Torquemada, Villodrigo-Villazopeque y Villazopeque-Estepar, estando prevista su finalización en 2013. Entre Vitoria y Bilbao, se ha



finalizado en el ejercicio el contrato de plataforma Arrazua-Legutiano Subtramo I (2,6 km), con lo que a final de año están construidos 11,2 km, manteniéndose en ejecución los 10 restantes (42,10km), con un grado de avance importante. Otros hitos significativos, incluyen el inicio de los trabajos en el contrato Elorrio-Atxondo (3,3km), el cable de 7 túneles y la finalización de 6 viaductos en distintos tramos.

Continúan en redacción los proyectos de las bases de montaje de vía de Vitoria y Villodrigó, y una instalación para la recepción del carril en Jándiz, así como los proyectos de línea aérea de contacto, subestaciones y centros de autotransformación asociados entre Vitoria y San Sebastián. Se cuenta con la aprobación de los proyectos entre Venta de Baños y Vitoria para línea aérea de contacto, subestaciones y centros de autotransformación asociados, control de tráfico y telecomunicaciones fijas y móviles (GSM-R). Igualmente, el proyecto de telecomunicaciones GSM-R para el tramo Vitoria-Bilbao está finalizado y aprobado técnicamente.

e) Variante de Pajares

La Variante de Pajares, de 49,6km, está actualmente distribuida en diez contratos de infraestructura, de los cuales ocho corresponden a plataforma y dos a obras civiles complementarias interiores en los túneles. En el 2012 se recibió el contrato de plataforma Campomanes-Pola de Lena de 4,9 km, durante el año 2013 finalizarán el correspondiente al Lote 3 de los Túneles de Pajares y el de Túneles de Pajares-Sotiello. Está previsto finalizar el resto de la variante (obras complementarias interiores y Sotiello-Campomanes) en el tercer trimestre del 2014. El proyecto de montaje de vía se encuentra en redacción y se prevé licitar mediante la fórmula de colaboración público privada, las instalaciones de control de tráfico y telecomunicaciones.

f) Integración del Ferrocarril en la ciudad de Logroño

Las obras continúan en ejecución y culminarán durante 2013.

LAV Noreste

a) Madrid-Zaragoza-Barcelona

Durante 2012 se han completado los trámites para la entrada en servicio del ERTMS nivel 2, previéndose que se haga efectiva en enero de 2013.

b) Barcelona-Figueras

Se han finalizado los trabajos de construcción de la Línea de Alta Velocidad Barcelona-Girona-Figueras, completándose así la conexión Madrid-Barcelona-frontera francesa, línea interoperable que permite circulaciones internacionales, tanto de viajeros como de mercancías. La nueva infraestructura, que forma parte sustancial del Corredor Mediterráneo, permite el tráfico de trenes de mercancías desde el nudo ferroviario de Mollet hasta su conexión con el tramo internacional bajo concesión de la empresa TP Ferro.

El tramo Barcelona-Figueras cuenta con una longitud de 131 km de doble vía en ancho UIC y electrificación de 25 kV. Está dotado de los más avanzados sistemas de señalización y



comunicaciones, como ERTMS y GSMR, y adaptado a los más exigentes parámetros de la alta velocidad.

Su trazado, que nace en la estación de Barcelona-Sants y finaliza en la conexión con la sección internacional Figueres-Perpiñán, discurre por las provincias de Barcelona y Girona, presentando 32 túneles, que suman 35,7 km, y 60 viaductos, con una longitud total de 12,4 km. Destaca túnel Sants-La Sagrera en Barcelona, de 5.781 m, de los que 5.095 m se han perforado con la tuneladora Barcino, y el resto, situados en ambos extremos, se han ejecutado mediante el sistema de túnel entre pantallas.

Además de las estaciones existentes de Barcelona-Sants y Figueres, donde se han realizado trabajos de adecuación, se ha construido una nueva en Girona, que cuenta con un vestíbulo de 1.288 m² y dos andenes de 450 m de longitud y 9 m de anchura.

Desde diciembre de 2010, la línea se encuentra parcialmente en servicio para el tráfico de mercancías, concretamente en un tramo de 71 km comprendido entre el nudo ferroviario de Mollet y la Estación de Mercancías de Girona.

c) Vandellós-Área de Tarragona

En el momento de la encomienda, se encuentran en ejecución las obras de plataforma. El montaje de vía se vio suspendido temporalmente hasta el 20 de agosto, después de lo que la totalidad del tramo pasó a estar en obras. Los trabajos de electrificación han sido también objeto de suspensión temporal, y se prevé la licitación a lo largo de 2013 de las instalaciones de control de tráfico y telecomunicaciones fijas y móviles, cuyo proyecto ya está redactado.

LAV Sur

a) Bobadilla-Granada

Durante el año 2012 se ha continuado con los trabajos de plataforma de acuerdo a la programación prevista en todo el trayecto y se han recepcionado los tramos de Peña de los Enamorados-Archidona, Archidona-Arroyo de la Negra y Arroyo de la Viñuela-Quejigares.

b) Córdoba-Málaga

Se ha recepcionado en el ejercicio el proyecto de instrumentación adicional y mantenimiento del sistema de auscultación de los túneles de Abdalajis de la LAV Córdoba-Málaga.

c) Almería-Región de Murcia

Las obras han seguido la programación prevista, recepcionándose el tramo Alhama-Totana y la obra de emergencia de Barranco de los Gafarillos-Los Arejos.

d) LAV Madrid-Extremadura

En el año 2012 continuaron de acuerdo a la programación prevista los trabajos de plataforma de las obras entre Talayuela y Badajoz, recepcionándose las obras de Montijo-Badajoz y el complementario del tramo Mérida-Montijo, cuya obra principal ya se había recepcionado en diciembre de 2007.



LAV Este

a) Torrejón de Velasco–Motilla del Palancar–Albacete/Valencia

En 2012 han comenzado las pruebas para la implantación del ERTMS N2 en el tramo, que continuarán durante los primeros meses de 2013.

b) Albacete–Alicante

Se ha finalizado el montaje de vía de los tramos Albacete–Almansa y La Encina–Alicante, y se han iniciado las obras entre Almansa y La Encina. La línea aérea de contacto, subestaciones y telemando de energía continúan en ejecución, así como las instalaciones de control de tráfico y telecomunicaciones. En estos últimos casos, se trata de un contrato de colaboración público privada.

Como resumen el grado de ejecución de la red de alta velocidad al final del año 2012 se refleja en los cuadros siguientes:

EN SERVICIO	LONGITUD
	(km)
Madrid–Sevilla	476
Madrid–Figueras Vilafant	871
Córdoba–Málaga	155
Zaragoza–Huesca	79
Madrid–Valladolid	201
Madrid–Toledo	21
Madrid–Valencia/Albacete	438
Orense–Santiago	87
Conexión Los Gavilanes	6
TOTAL	2.334

2.2. RED CONVENCIONAL

Las tareas básicas de este ámbito de actuación consisten en la construcción y el mantenimiento de la infraestructura ferroviaria propiedad del Estado gestionada por Adif, en base al contrato programa firmado con la Administración General del Estado. Y como objetivo la gestión de estas infraestructuras de forma eficiente y sostenible, tanto desde el punto de vista económico como medioambiental, garantizando siempre a los clientes el mayor grado de seguridad, fiabilidad y disponibilidad de las mismas.

Construcción

Esta actividad engloba tanto la construcción de nuevas infraestructuras como la modernización de los activos de la RFIG, derivadas de encomiendas específicas realizadas por el Ministerio de Fomento o actuaciones puntuales que propone el propio Adif. Como actuación de nuevo desarrollo destaca el Intercambiador de Vara de Quart para la línea de Cercanías de Valencia C3. Y de las actuaciones de modernización de activos destaca la finalización de la adecuación de las instalaciones para adaptación de longitudes útiles de vía a 750 m en el Centro



Logístico de Valencia Fuente San Luis. Respecto a actuaciones en Pasos a Nivel en 2012, se han suprimido 39 pasos a nivel, se han protegido de forma definitiva 3 y otros 2 de forma provisional

Desde el punto de vista territorial cabe destacar las siguientes actuaciones:

- Dirección de Operaciones Centro: implantación del sistema ERTMS nivel 1 en la línea de cercanías de Madrid C4; trabajos para minimizar las afecciones a Red Convencional de las obras de la LAV Levante; mejora de accesos al andén central de la estación de Atocha; renovación de vía y catenaria entre Villasequilla y Villacañas, en la línea Madrid – Alicante; puesta en servicio de un nuevo enclavamiento electrónico en la estación de Sigüenza.
- Dirección de Operaciones Sur: construcción de nueva subestación eléctrica de Bobadilla; obra civil y estructuras del Centro Integral de Servicios Ferroviarios de Adif en Bobadilla; construcción de cargadero de balasto en la cabecera Norte de la Estación de Bobadilla; terminación de las obras de ampliación del servicio de cercanías desde Sevilla hasta Benacazón, y de ampliación del servicio de cercanías de Sevilla; duplicación de vía hasta La Cartuja (actuaciones ya iniciadas el pasado ejercicio).
- Dirección de Operaciones Noreste: instalación de enclavamientos electrónicos en Martorell, Cornellà, Cerdanyola del Vallés y Sabadell Sud; construcción de nuevas subestaciones de tracción en Gualba y Cardedeu; renovación de la línea aérea de contacto en la estación de Montcada Bifurcación; instalación de catenaria rígida en el túnel de Sabadell; instalación de protecciones frente a sobretensiones por impacto de rayo en red de Cercanías de Barcelona T/ Mongat – Malgrat; realización de acceso provisional al muelle Prat del Puerto de Barcelona.
- Dirección de Operaciones Norte: se está finalizando la renovación de la catenaria en la Línea Palencia-Santander en los tramos Reinosa-Bárcena y Torrelavega-Santander; se ha trabajado en la renovación de vía en el tramo San Sebastián-Irún, así como en la instalación de Bloqueo Automático banalizado (B.A.B.) y C.T.C. en el tramo San Sebastián-Irún; instalación de Equipamiento para la gestión de energía de los enclavamientos de Mingorría y Arévalo.
- Dirección de Operaciones Noroeste: instalación de la subestación de San Andrés de Rabanedo en la Línea Venta de Baños –Gijón; modernización de la línea aérea de contacto al tipo CA.160 en los trayectos y estaciones entre Oviedo y Gijón Sanz Crespo, correspondiente a una longitud de vía doble banalizada de 30 Km de la red de Cercanías de Asturias.
- Dirección de Operaciones Este: se puso en servicio el Intercambiador en (Vara de Quart) Valencia Sant Isidre entre Línea C3 de Cercanías y Línea 5 de Metro Valencia; se finalizaron las obras de adaptación de cuatro vías en Valencia Fuente San Luis para trenes de 750 metros; se concluyeron los trabajos de consolidación del terraplén del PK 208/000 al 208/250 entre Masadas y Barracas, trayecto Sagunt – Teruel. Se realizaron,



como actuaciones de emergencia, el acondicionamiento de la infraestructura en el túnel nº1 de la vía II entre La Encina y La Font de la Figuera y la restitución del enclavamiento, bloqueos y resto de instalaciones de seguridad de Alzira, que quedaron fuera de servicio tras descarga eléctrica.

Mantenimiento de la infraestructura.

Tiene por misión mantener operativa la red para que el tráfico se gestione de una forma segura y con la máxima regularidad. Las áreas técnicas sujetas al mantenimiento son tres: infraestructura y vía, energía e instalaciones de seguridad y comunicaciones; y los procesos de mantenimiento se agrupan en tres actividades principales: mantenimiento preventivo (programado según estado y controles legales), mantenimiento correctivo y actuaciones de mejora.

A continuación se relacionan diferentes actividades realizadas en 2012: inspección de 526 puentes, 89 trincheras, 10 túneles y 435 edificios de mantenimiento, y 17 pruebas de carga en puentes; bateo de 3.439 km de vía con medios propios (6 grupos de bateo distribuidos por toda la Red Convencional); amolado de 516 km de carril; auscultación ultrasónica de 20.029 km de carril; auscultación geométrica de 15.147 km de vía complementada con el sistema inteligente de captación de imágenes Sivtai, a lo largo de 9.678 kilómetros; se han reparado 3 túneles y 20 puentes con las campañas de mantenimiento. En el Centro de Tecnología de Vía se ha realizado el montaje de 159 aparatos y semicambios, 522 soldaduras de corazones y cunas y se han regenerado 75 corazones.

Se ha llevado a cabo la auscultación geométrica de más de 7.500 km de línea aérea de contacto; así como la inspección visual y termográfica de 600 km en las redes de cercanías; 189 inspecciones reglamentarias y 72 revisiones de subestaciones eléctricas de tracción; y la inspección de más de 740 km de líneas de acometida a subestaciones. Asimismo se han integrado en 6 vagonetas de electrificación sistemas de medición de geometría de catenaria y sistemas de engrase automático aptos para su funcionamiento a 60 km/h.

En materia de prevención de incendios se han acometido trabajos de selvicultura preventiva en los márgenes de la vía, podas, apeos, desbroces, tratamiento con herbicidas y retirada de residuos. También se han llevado a cabo limpiezas preventivas en subestaciones, fibra óptica y calles de las líneas de alta tensión, acondicionándose 7.828 km, que suponen 84.614.679 m². Por otro lado, se ha realizado la limpieza y desherbado químico de la caja de la vía con tren herbicida, alcanzándose la cifra de 23.480 km de riego, en sus dos campañas de primavera y otoño, así como la aplicación de este procedimiento a 13.422.490 m² en estaciones. Como resultado de las medidas puestas en marcha, se ha conseguido disminuir la cifra de incendios desde los 43 en 2005 a 24 en 2012.

Durante el 2012 se ha creado el Centro de Gestión de Red para sistemas de telecomunicaciones de Red Convencional, utilizando como origen los equipos de supervisión de la red de altas prestaciones de la línea Orense-Santiago. Además de esta línea, el centro



permitirá supervisar permanentemente todas las redes de telecomunicaciones de Red Convencional, habiéndose incorporado ya los sistemas de GSMR de Cercanías de Bilbao y Santander, los sistemas de supervisión de rectificadores y fuentes de alimentación, etc.

Se han renovado gran parte de los equipos de detectores de caldeo de gran antigüedad, incluyendo los equipos de los puestos de mando; se ha dotado de sistemas de redundancia a los grabadores de dichos puestos, se ha finalizado la obra de instalación de sistemas de grabación en 150 gabinetes, y se ha comenzado a incluir sistemas para la grabación de comunicaciones IP.

Otras actuaciones incluyen el desarrollo e implantación del sistema de Dispatcher de Comunicaciones DICOM para Red Convencional, incluyendo los sistemas de GSMR, Tren Tierra y sistemas de telefonía de gestión en un único dispositivo y su implantación en el puesto de mando de Bilbao; el desarrollo y puesta en servicio de un sistema para la supervisión y control de alarmas de todos los equipos de grabación de forma centralizada; la instalación de equipamiento para la gestión de energía de los enclavamientos de Villalba, Villaverde Alto, Mingorría y Arévalo, o del telemando de sistemas auxiliares y detectores (TSAD) en el Puesto de Mando de Chamartín, y la adaptación de los suministros de energía del enclavamiento de Chamartín y los CTC de Chamartín, Barcelona y Zaragoza.

2.3. CIRCULACIÓN

La actividad de circulación tiene por misión gestionar el tráfico ferroviario de la red administrada por Adif de forma segura y sostenible. Para el desarrollo de esta misión, circulación gestiona dos procesos operativos que constituyen el núcleo de su actividad:

- Adjudicación de la capacidad a empresas ferroviarias y candidatos. Se planifican todos los servicios ferroviarios sobre la red, con criterios de óptimo aprovechamiento, desarrollo y mantenimiento de la misma, satisfaciendo al mismo tiempo las necesidades de los operadores ferroviarios y brindándoles un trato no discriminatorio. Se planifican y ajustan los horarios de toda la red, coordinándolos con los recursos de estaciones, intercambiadores de ancho, horarios de las terminales, ventanas de tiempo para mantenimiento, etc., elaborándose los grafiados correspondientes.
- Administración de la circulación de trenes. Las 24 horas de los 365 días del año se prestan los servicios ferroviarios de gestión y control del tráfico en un entorno multioperador con el objetivo de alcanzar el mayor ajuste y cumplimiento del plan de transporte diario prefijado, garantizando en todo momento la circulación segura de los trenes. Esto supone la realización de actividades como el control de acceso a vía regulada, la gestión eficiente de contingencias mediante aplicación de planes alternativos de transporte, la planificación de obras extraordinarias e intervalos de mantenimiento, la transmisión de información a empresas ferroviarias y otros grupos de interés, el establecimiento de alianzas operativas internas y externas, etc., siempre cuantificando y valorando los niveles de servicio alcanzados.



Otro proceso operativo de circulación lo constituye la gestión de 590 estaciones, en las que efectúan parada los trenes de viajeros, garantizando la prestación de un catálogo de servicios y unas condiciones de accesibilidad adecuados a la actividad comercial de la estación, para lo cual se ha definido un modelo integral de gestión de estas instalaciones. En el año han transitado por estas estaciones más de 7,7 millones de viajeros. Sobre las mismas se han aplicado múltiples obras de renovación, actuaciones para el aprovechamiento de energías renovables o medidas de ahorro de agua y electricidad, todas ellas con un enfoque doble de mejora: accesibilidad y sostenibilidad.

Respecto del tráfico en el año 2012, en la red de alta velocidad, se han gestionado 43,1 millones de km-tren, lo que supone un incremento del 2% respecto al año anterior.

El desarrollo de las diferentes obras que se están acometiendo tanto en líneas convencionales como en la alta velocidad, conviven frecuentemente con la explotación diaria. El avance de las primeras y la necesaria normalidad de las segundas, suponen un importante esfuerzo en la coordinación y planificación de trabajos, medios técnicos, reprogramación de tráficos y normalizaciones técnicas de cara a las puestas de servicio.

Destacan por su relevancia las siguientes actuaciones:

- Puesta en servicio de la vía interior del by-pass de Yeles entre las líneas de Alta Velocidad_Madrid/Sevilla y Madrid/Levante.
- Puesta en servicio del Tramo Viloby de Onyar a Figueres Vilafant y Barcelona Sants a Bif. Mollet de la línea 050 Madrid-Puerta de Atocha a Limite Adif TP-Ferro en diciembre 2012
- Puesta en servicio ERTMS N1 del Tramo Bif. Mollet a Figueres-Vilafant

2.4. ESTACIONES DE VIAJEROS

En septiembre de 2012, se instaló un nuevo canal de información en las estaciones, los Puntos de Información Interactiva y Puntos de Acogida, habiéndose diseñado de manera que sean accesibles para personas con discapacidad motriz, personas sordas y con discapacidad auditiva y personas con discapacidad visual.

Desde los Puntos de Información Interactiva, los clientes y viajeros de la estación, de forma directa pueden obtener información sobre los servicios ferroviarios de la estación, los establecimientos comerciales existentes y sobre los horarios de circulación de trenes. Se han instalado 30 Puntos en 17 estaciones.

Desde los Puntos de Acogida se facilita la comunicación telefónica con los servicios de información y atención al cliente de la estación, y en su defecto, con el servicio de información telefónica de Adif. Se han instalado 10 Puntos en 7 estaciones.

Para prestar un mejor servicio a nuestros clientes internacionales, desde agosto de 2012 los empleados de las estaciones de viajeros con conocimientos superiores en idiomas pueden ser fácilmente reconocidos por los clientes gracias a unas banderas identificativas.



La calidad de los servicios prestados en las estaciones ha obtenido la valoración global más alta desde que se inició la serie de encuestas en el año 2000, concretamente 7,61 sobre 10; reflejándose también una disminución de las reclamaciones, un 29,7 % inferior con respecto al año 2011.

Las obras más significativas que se han llevado a cabo han sido la finalización de la construcción del aparcamiento de la estación de Lleida Pirineus, la restauración de los torreones históricos de la estación de Málaga María Zambrano y la restauración de la fachada principal y torreones de la estación de Madrid Puerta de Atocha.

En cuanto a mejora de la accesibilidad en estaciones, se han recrecido los andenes de 4 estaciones Multioperador (Madrid Chamartín, Cáceres, Córdoba y Soria), se ha construido un nuevo paso inferior peatonal en la estación de Andoain y dentro de las remodelaciones integrales llevadas a cabo en 12 estaciones del ámbito de Cataluña se ha mejorado su accesibilidad con el recrecido de andenes, instalación de ascensores y adecuación de accesos. En cuanto a la mejora de la accesibilidad en estaciones, para facilitar el acceso andén – tren, se han recrecido y mejorado los andenes de 6 estaciones (Guadalcanal, Almendralejo, Guadix, Castejón de Ebro, Izarra y Manzanos), también destacan otras actuaciones como la adaptación a PMR del paso inferior de L'Ametlla de Mar o la construcción de una rampa en Sta M^a de la Alameda.

Otras actuaciones relevantes han sido la construcción de los Edificios Técnicos de Getafe y Vallecas Industrial, rehabilitación del edificio del Puesto de Mando en Manzanares o la rehabilitación integral de la estación de Villarrasa. Por otro lado en las estaciones de Barcelona Sants y Bilbao Indalecio Prieto, se han instalado pavimentos táctiles para la orientación de personas con deficiencias visuales.

Se han implementado medidas de ahorro para la reducción del gasto energético, tales como actuaciones de limitación en climatización e iluminación para disminuir los consumos, medidas de compensación de energía reactiva para evitar penalizaciones, de ajustes de potencia para disminución de costes fijos, y un total de 21 actuaciones de eficiencia energética incluidas en el Plan Adif de Eficiencia Energética 2012. Otras medidas de ahorro han sido la reducción de consistencias en contrataciones de servicios de mantenimiento, limpieza y de servicios auxiliares.

Se está participando activamente en el proyecto internacional de alta velocidad La Meca-Medina, el cual incluye la explotación de las estaciones durante 12 años. En 2012 se han realizado tareas de asistencia técnica durante la construcción de las estaciones. Entre los diferentes hitos realizados destacan el estudio de impacto por el tratamiento de equipajes, la definición de especificaciones para los sistemas de gestión de instalaciones, o el diseño de los futuros centros de control de estaciones.



También se está colaborando en otros Proyectos Internacionales como la operación Gara de Nord en Rumanía y Asistencia técnica para la valoración de los espacios en la estación de la ONCF en Marruecos.

En relación a las actuaciones comerciales desarrolladas durante este año, destacar que se han realizado un total de 16 Licitaciones Públicas para 27 expedientes de contratación que afectaban a 42 locales, para desarrollar actividades comerciales, y 15 espacios. De los espacios 14 están en proceso de adjudicación siendo la actividad principal el aparcamiento para bicicletas y el otro, ya adjudicado, destinado a un lavadero ecológico de vehículos en la estación de Córdoba. Como resultado de las mismas se puede relacionar, por considerarlas como más representativas, la contratación con las siguientes marcas: MacDonal'd's, Natura Selection, Studios Midelburg (Coronel Tapicoa) todos ellos en Sevilla Santa Justa; Autogrill en Córdoba; McFit (gimnasio) en Vialia estación de Albacete; The Body Shop, LolaDereck, Chief's en Madrid Puerta de Atocha; Samsonite (maletas y artículos de viaje) en Madrid Chamartín.

2.5. SERVICIOS LOGÍSTICOS

En 2012 se alcanza el ratio de 80% de las Instalaciones Logísticas Principales de la Declaración sobre la Red formen parte de la Red 24H/365D, que permite la recepción y expedición de trenes.

Se incrementa número de instalaciones gestionables en régimen de autoprestación alcanzando las 86, y mejoran los objetivos de seguridad marcados para las instalaciones de mercancías.

Se realiza una mejora de la pagina web de Servicios Logísticos y se establece un procedimiento para la actualización instantánea y eficaz mediante la implementación de una aplicación específica, dotando al Mapa de instalaciones Logísticas y Técnicas de un enlace que permite la suscripción a un sistema de alertas para la notificación de cambios puntuales, facilitando a los usuarios tener actualizada en todo momento la información sobre horarios y servicios.

Respecto a la política comercial, con el objetivo de incentivar el transporte de mercancías por ferrocarril, con una oferta de servicios de calidad y competitivos al menor coste posible para las empresas ferroviarias, se han mantenido sin variación las tarifas para 2012 con respecto a 2011, suponiendo esto un impacto respecto al IPC acumulado en el periodo 2006/2012, del -21,82%. Igualmente se ha mejorado la oferta en este ejercicio con la puesta a disposición de los clientes del nuevo Catálogo de Servicios Auxiliares.

En línea con el PITVI en lo concerniente al aseguramiento de la fiabilidad y la calidad de los servicios ferroviarios, en 2012 se ha continuado con la política de impulsar el establecimiento de Convenios de Calidad Concertada entre los agentes intervinientes en el transporte ferroviario de mercancías, se han firmado dos nuevos convenios alcanzando un total de ocho convenios en



vigor. Estos suponen la asunción de compromisos de calidad mutuos con cláusulas de bonificación y penalización.

En el desarrollo de los diferentes modelos de gestión, en la actualidad son cinco las instalaciones que prestan servicios a riego y ventura por terceros (Villafría, Tarragona Mercancías, Huelva, Noain y Murcia). Igualmente tras la constitución de la sociedad en colaboración público-privada "Madrid Sur Logística Aranjuez, S.A.", para la construcción y explotación del C.L. de Aranjuez, en este ejercicio se ha finalizado la redacción del proyecto funcional y constructivo y ha sido aprobada por el Comité de Dirección de Adif su conexión a la REFIG.

En relación a la gestión ferropuertuaria, a los convenios de conexión a la RFIG firmados en 2001 por las Autoridades Portuarias de A Coruña, Alicante, Bahía de Algeciras, Castellón, Ferrol, Huelva, Marín, Valencia, Vilagarcía , Vigo y Tarragona, en 2012 se añaden los convenios con Avilés, Bilbao, Gijón, Pasajes, Santander y Sevilla, que se encuentran pendientes para firma tras su aprobación por el Ministerio de Fomento. Esto supone la regularización de la mayor parte del Sistema Portuario Español.

Igualmente, en este ejercicio quedaron prorrogados los acuerdos de Colaboración suscritos con 16 Autoridades Portuarias, para la prestación por Adif de los servicios de acceso y expedición de trenes y/o maniobras hacia/desde la red ferroviaria del interior del puerto, en colaboración con el responsable de seguridad en la circulación de la Autoridad Portuaria.

En 2012 se ha consolidado el funcionamiento del equipo conjunto correspondiente a la Autoridad Portuaria y Adif, para la gestión ferropuertuaria del Puerto de Barcelona. Igualmente se ha alcanzado un acuerdo comercial con este Puerto para el aporte de tracción diesel de maniobras, para la entrega y retirada de trenes de ancho UIC en las instalaciones portuarias.

Por último, conforme a la Guía de Procedimientos desarrollada conjuntamente con Puertos del Estado, se ha implantado el nivel básico de coordinación que desarrolla los convenios de conexión establecidos con la Autoridades Portuarias.

Con respecto a la coordinación fronteriza, en el seno del grupo de trabajo bilateral establecido por el administrador Ferroviario de la Red Francesa (RFF) y Adif, se ha desarrollado un borrador, pendiente de aprobación, para el nuevo acuerdo de relaciones bilaterales en la gestión de los complejos fronterizos de Irún/Hendaya y Portbou/Cerbere, acorde con el modelo de ordenación del sector ferroviario vigente en cada estado y alineado con el desarrollo de los futuros corredores internacionales de mercancías.

En 2012 se han acometido inversiones para mejorar la seguridad y eficiencia operativa en los centros logísticos de Morrot, Irún, Muriedas y A Coruña. En el C.L. de Valencia Fuente San Luis, se han finalizado y puesto en servicio las obras de prolongación de cuatro vías para el tratamiento de trenes de 750 m.

Igualmente en este ejercicio se han realizado los trabajos de adaptación de tres locomotoras de maniobras para ancho UIC y poder prestar servicio en el ámbito de Barcelona Can Tunis, y se ha regenerado la grúa pórtico de Bilbao Mercancías.



2.6. PATRIMONIO Y URBANISMO

Respecto a las operaciones de integración urbanística ferroviarias, derivadas del desarrollo de las R.A.F.'s (Redes Arteriales Ferroviarias) de la Alta Velocidad, que afectan a un total de catorce ciudades con sociedades mixtas de gestión –salvo Santander/Camargo que aún no está constituida– se estima que en su totalidad, los suelos ferroviarios aportados en dichas operaciones generarán algo más de tres millones de metros cuadrados edificables de usos lucrativos. Respecto al marco legal de las operaciones, se ha suscrito una Adenda al Acuerdo Marco de La Sagrera y otra al de Zaragoza.

En cuanto a los instrumentos urbanísticos necesarios, se aprobó definitivamente el correspondiente al Plan Especial de Almería y se están tramitando los de Torneros / León (Plan Especial Plataforma Logística), Palencia (PERI) y Murcia (Proy. Urbanización). Se encuentra en redacción el avance del Plan Especial de Alicante.

Respecto a la situación patrimonial, se declararon innecesarios unos 92.000 m² entre suelo y aprovechamientos en Logroño, habiéndose desafectado de ellos hasta el momento, unos 27.000 m² de suelo.

La Subcomisión Técnica ADIF–Correos, creada al objeto de negociar las tasaciones de aquellos inmuebles de Correos ubicados en ámbitos sujetos a operaciones de integración, que resultan incompatibles con la ordenación contenida en los nuevos planeamientos, continua sus trabajos, habiéndose alcanzado acuerdo respecto de los criterios con los que realizar dichas tasaciones. Fruto de lo cual, se ha alcanzado acuerdo sobre la tasación del inmueble de Logroño.

En Madrid, respecto a la Operación “Prolongación Castellana”, el Comité de Dirección de ADIF adoptó entre otros, el compromiso estratégico propuesto en la Hoja de Ruta de la D.P.U. para la transmisión de suelos y aprovechamientos a DUCH, y la creación de un equipo de coordinación. Además, por ADIF y RENFE Operadora, se delimitaron los ámbitos de titularidad de cada una en la citada Operación y el correlativo reparto entre ambas entidades del canon a percibir de DUCH.

Durante el año 2012, por ADIF se ofreció a DUCH la entrega de los aprovechamientos correspondientes a aproximadamente 250.000 m² de suelo en el APR 08.03 y de algo más de 6.000 m² de suelo en el APE, respecto de los primeros, DUCH, optó, según se contempla en contrato, por no adquirirlos pagando los intereses previstos en dicho contrato y respecto de los segundos, los ha adquirido. Hasta la fecha, DUCH ha abonado a ADIF 6.872.802 € en concepto de transmisión de suelos y aprovechamientos, y 5.147.082 € en concepto de intereses por la no adquisición de los aprovechamientos ofrecidos.

En cuanto a los planeamientos urbanísticos generales, se aprobó definitivamente los correspondientes a Cádiz, Cartagena, Coruña, Montmeló, Requena, Santander y respecto a instrumentos de planeamiento de desarrollo destaca el Plan especial del Sistema Gral. de la Red Ferroviaria de Almería. Como consecuencia de la actuación urbanística sobre los suelos



ferroviarios incluidos en los distintos planeamientos, se ha obtenido el cambio de uso de los mismos para un total de 384.913 m² de suelo, obteniéndose un total de 260.200 m² de techo de usos lucrativos.

Dentro de la actividad de gestión del Inventario de Bienes Inmuebles del ADIF, ha comenzado la elaboración del Inventario de la línea Madrid-Valencia y se ha continuado el proceso de elaboración del Inventario de las líneas de Alta Velocidad de Madrid-Barcelona-Frontera Francesa, Madrid-Valladolid y Córdoba-Málaga. También se ha incorporado al Inventario la información relativa a Edificios en 40 recintos ferroviarios de las CC.AA. de Madrid, Castilla-La Mancha, Castilla León, País Vasco, Navarra, Rioja y Comunidad Valenciana. En lo que respecta al programa anual de mantenimiento, se han actualizado un total de 512 unidades de inventario, de las cuales 259 corresponden a recintos ferroviarios situados en ciudades.

En relación a los expedientes de fijación de la línea límite de edificación en zonas urbanas concretas, cuyas facultades fueron objeto de delegación a favor del Presidente del ADIF por Orden FOM 2893/2005, de 14 de septiembre, en el año 2012 se han recibido 31 solicitudes de reducción que han dado lugar a la instrucción de otros tantos expedientes, con lo que los expedientes administrativos de solicitud de reducción de línea límite de edificación en tramitación en 2012 han ascendido a 115, de los que en dicho año se han resuelto 66: habiéndose autorizado la reducción solicitada en 35 expedientes, inadmitido a trámite en 2, desestimado en 16, aceptado el desistimiento de los interesados en 7 casos y declarándose la caducidad del procedimiento en 6 casos.

Igualmente, en relación con las solicitudes de reversión de terrenos expropiados en su día, cuya tramitación y resolución es competencia del Ministerio de Fomento, y en los que ADIF debe emitir los informes preceptivos establecidos por la Ley 30/1992, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común, en 2012 los expedientes administrativos incoados en los que ADIF ha intervenido e informado al indicado Ministerio han ascendido a 250, en los que se han emitido 30 informes positivos (18 con justiprecio por aplicación de IPC y 12 con apertura de expediente de justiprecio) y 45 informes negativos, habiéndose concluido con la firma las oportunas Actas de entrega del bien revertido en 3 expedientes. Igualmente se ha informado en 6 recursos administrativos contra la Resolución del Ministerio de Fomento.

La Subdirección de Urbanismo y Actuaciones Administrativas en 2012 ha tenido como referente, además de las actividades patrimoniales para la producción de suelos, aprovechamientos y vuelo, la desafectación de 379.443,30 m² de suelo, 198.382,59 m² de aprovechamientos urbanísticos y 16.245 m² de vuelo.

En lo referente a la Gestión Patrimonial, durante 2012 se han tramitado 741 nuevos contratos con una facturación anual de 4.393.756,52€. Entre los nuevos contratos, destacar los 18 nuevos contratos de interés social y conforme a la política de responsabilidad social corporativa.



Durante 2012 ha sido tramitada la declaración de innecesariedad para el servicio público ferroviario de un total de 84 inmuebles con una superficie total de 676.896 m², de los cuales 67 inmuebles (557.297 m²) han sido desafectados por nuestro propio Consejo de Administración, siendo para el resto de inmuebles, gestionada su desafectación del dominio público ferroviario con el Ministerio de Fomento. Por otra parte, en el Plan de gestión patrimonial para el Saneamiento Físico Jurídico de las líneas Cerradas o de Construcción abandonada, se han presentado en el Catastro un total de 1.501 Km., de los que 1.177 Km. han sido catastrados durante el año 2012, comenzado los trabajos de entrada en el Registro de la Propiedad.

En el apartado de Vías Verdes, se firmaron cuatro convenios : novación Vía Verde de Mondúbar de la Emparedada (Burgos) con una longitud de 5,613 km., novación Vía Verde Cardeñadizo (Burgos) de 3,270 km de longitud, Vía Verde del Valle del Almazora (Almería), con una longitud de 64,137 km y adenda de Ampliación Vía Verde de Huesca (Huesca) con una longitud de 0,348 km..

En cuanto a las Sociedades Inmobiliarias Participadas, y en cumplimiento del Acuerdo del Consejo de Ministros de 16 de marzo de 2012 y de lo dispuesto en la Orden HAP/583/2012, se ha impulsado el proceso ya iniciado de desinversión en las referidas sociedades. En este sentido, se ha producido en el ejercicio 2012 la salida de ADIF de tres de estas sociedades: Águilas Residencial, SA y de Vías y Desarrollos Urbanos, S.A, mediante reducción de capital y de Promociones Residenciales Sofetral, S.A, mediante disolución y liquidación simultánea

Del total de las quince sociedades inmobiliarias participadas por ADIF que se constituyeron entre los años 1998 y 2012, actualmente ADIF sólo participa en siete (Desarrollos Inmobiliarios de Castilla La Mancha, Residencial Langa, Tricéfalo, Alianza Inmobiliaria Renfosuna, Terralbina Inmobiliaria, Centro estación Miranda y Mosaico Desarrollos Inmobiliarios) habiéndose iniciado en todas ellas un proceso de desinversión.

Por otra parte, con la finalidad de rentabilizar los activos inmobiliarios de Adif, en 2012 se ha iniciado la pre comercialización de determinados activos singulares como son: la Estación de Príncipe de Madrid; solar en la zona de Azca también de Madrid, ubicado junto a la Estación de Nuevos Ministerios; aprovechamientos urbanísticos junto a la Estación de Santa Justa en Sevilla, etc. Dichos activos se están dando a conocer a los principales operadores del mercado inmobiliario con objeto de poder comercializar algunos de ellos en el ejercicio 2013.

Con respecto a los inmuebles en los que Adif es arrendatario, en 2012 se ha dado un paso importante en la sustitución de estos por inmuebles propiedad de Adif, principalmente en Madrid. Para ello en octubre de 2012, el Comité de Dirección aprobó un plan de racionalización de los espacios administrativos de Madrid. Dicho plan ha sido diseñado con medios propios, y supondrá un importante ahorro de costes, además de una racionalización en la gestión de dichos espacios.

En 2012 han continuado las actuaciones destinadas a la conservación, restauración y rehabilitación del Patrimonio Histórico Ferroviario, habiéndose llevado a cabo actuaciones de



coordinación, seguimiento y colaboración con el Ministerio de Fomento, en las obras de restauración del edificio de viajeros de la estación de Aranjuez (Madrid), financiadas con fondos del 1% Cultural, así como en la antigua nave de reparación de locomotoras del museo ferroviario de Vilanova i la Geltrú (Barcelona), con fondos provenientes de los presupuestos generales del Estado.

2.7. TELECOMUNICACIONES Y ENERGÍA

Telecomunicaciones

En 2012 las principales actuaciones en el área de Telecomunicaciones han ido dirigidas a incrementar la fidelización de nuestros clientes adecuando nuestra estrategia a sus necesidades comerciales y de calidad técnica.

En este contexto, las actuaciones más relevantes de Telecomunicaciones en 2012 han sido las siguientes:

- Establecimiento de negociaciones con los clientes (ON0, TATA, Cogent, Islalink, Euskaltel, etc.) que todavía no se habían adherido a la Política Comercial 2010, destinada a responder de forma dinámica a la evolución del mercado de fibra óptica oscura mediante el ajuste de nuestra estructura de tarifas y el establecimiento de un sistema de descuentos por volumen de negocio.
- Firma, al amparo de la Nueva Política Comercial mencionada previamente, de los correspondientes contratos de ampliación de la vigencia de los mismos con ON0, con un incremento del volumen global neto de 5,12 millones de Euros.
- Continuación del Plan Renove de Fibra Óptica, cuyo objetivo es adecuar nuestra red de fibra óptica a las nuevas necesidades de calidad técnica de nuestros clientes, con la sustitución de 300 km de Red Troncal, así como estableciendo contratos para la sustitución de nuevos tramos en 2013.
- Principio de Acuerdo con el cliente Jazztel para la contratación, en aplicación de las Políticas Comerciales vigentes, de una nueva Red Troncal de 5.400 km de longitud y un volumen de facturación anual de 4,4 millones de Euros.
- Derivado del acuerdo alcanzado con Jazztel, inicio de las negociaciones con British Telecom, France Telecom y Vodafone para la adecuación de los contratos de Red Troncal a las condiciones ofertadas a Jazztel.
- Establecimiento de negociaciones con los Operadores de telefonía móvil Movistar, Orange y Vodafone para la adecuación paulatina de precios y ampliación de los contratos vigentes en las líneas de Alta Velocidad donde dan servicio de voz y datos a los pasajeros del ferrocarril.
- Lanzamiento de la Encuesta de Satisfacción de Clientes de Telecomunicaciones 2012 con un universo previsto de 150 personas.
- Inicio del proceso de licitación pública para el establecimiento de una Concesión de la Red de Fibra Óptica de Adif.



Energía

En el ámbito de la gestión de la energía eléctrica, destacan tres aspectos: la gestión de los contratos de compra de energía, la gestión de la medida y la autorización para el vertido de energía.

Gestión de Compra

Se ha producido la adjudicación del contrato de energía eléctrica de tracción y UDT teled medida para el año 2013 a las empresa Acciona Green Energy Developments (94,2%) y Energya VM Gestión de Energía, S.L.U. (5,8%).

El coste medio del suministro de todos los puntos gestionados por Adif (2.741) durante el año 2012 ha sido de 102,6 €/MWh. De estos, el coste del suministro de los 767 puntos teled medidos, que representa el 98,1% del total de la energía, ha resultado ser 101,6 €/MWh; correspondiendo 37,4 €/MWh al coste de los Derechos de Acceso de Terceros a la Red (ATR) y 64,2 €/MWh al coste de la energía.

Gestión de la Medida

En 2012 se han gestionado 767 puntos de suministro (PdS) con 1070 puntos de medida, obteniéndose una fiabilidad de la medida del 97% de curvas recibidas por teled medida (sólo se consideran aceptados cuando se reciben el 100% de datos). Se han realizado estudios para la optimización de la potencia contratada, proponiéndose modificaciones sobre 200 PdS, con un ahorro estimado en el año cercano a los 2 millones de euros.

Por otro lado, se ha consensuado con Renfe Operadora la especificación funcional del modelo de datos de energía embarcada para facturación (marzo 2012), y se ha instalado en el tren laboratorio de Adif, SENECA, un sistema de medida de energía homologado (en servicio desde noviembre de 2012).

Vertido de Energía

El 19 de diciembre de 2012 se obtuvo autorización de la Dirección General de Política Energética y Minas del Ministerio Industria, Energía y Turismo, para el vertido de la energía generada por el frenado de los trenes en las seis subestaciones de la línea de Alta Velocidad Madrid-Valencia, que entrará en vigor el 1 de febrero de 2013, con los siguientes ahorros estimados en valores de 2012:

- ✓ Energía vertida susceptible de compensación: 9.362.295 kWh/año (7,32% sobre la energía consumida /año).
- ✓ Reducción de la facturación por dicha energía y peajes asociados: 618.271 €/año (5,10% sobre los costes totales de energía y ATR/año).
- ✓ Repercusión en el entorno e impacto medioambiental:
 - Reducción de consumo de combustibles fósiles: 1.534 toneladas equivalentes de petróleo/Año
 - Reducción de emisiones CO₂: 11.574,5 Tm. CO₂/año
 - Equivalencia en consumo doméstico: 2.685 familias /año



Combustible

La gestión del suministro de combustible durante el ejercicio 2012, se ha caracterizado por un descenso de los consumos y un incremento de los precios del producto. En lo que se refiere a las instalaciones de suministro, las principales actuaciones en este ejercicio se han desarrollado para mejorar el servicio prestado y reducir el impacto medioambiental:

- Renovación y mejoras medioambientales, de las instalaciones de suministro de Combustible en: Valladolid, Huelva, Cerro Negro y Badajoz.
- Instalación de bandejas de recogida de combustible para el suministro en punto móvil, en las terminales de servicios logísticos de Santurce, Barcelona Morrot, Tarragona Clasificación y Coruña San Diego.
- Nuevos puntos de gasóleo para serie 730 (tren híbrido), por un importe total de 186 mil euros en Pontevedra, Vigo-Guixar, Fuencarral y Ferrol.

Eficiencia Energética

En aplicación del Plan Director de Ahorro y Eficiencia Energética de Adif 2009-2014, a lo largo del año 2012, se han implantado 112 medidas, en 150 estaciones de viajeros, 31 instalaciones logísticas, 55 entre oficinas y otras instalaciones, que afectan a distintos ámbitos (iluminación, climatización, tracción, generación de renovables, etc.), y que se estima han permitido en el ejercicio un ahorro económico superior a 300 miles de €, y una reducción de emisiones de CO₂ de más de 1.000 toneladas. Magnitudes que se incrementarían hasta superar respectivamente los 3,5 millones de €/año y las 11.000 toneladas/año, si se tomasen en consideración las 364 medidas puestas en marcha desde el inicio del plan, cumpliéndose así los objetivos establecidos en el mismo para el ejercicio 2012. Se espera, además que estos resultados se mejoren a lo largo de 2013.

El Plan Director contempla, entre las acciones en el ámbito de la energía de tracción, las vinculadas a la recuperación y retorno de energía generada en la frenada de los trenes, cuya aplicación en 2014, tendrá previsiblemente un impacto de 217,5 GWh/año. Como se ha puesto de manifiesto, se dispone ya de la autorización ministerial autorizando el vertido para el ámbito de la alta velocidad Madrid-Valencia y se cuenta, por otro lado, con la adjudicación de la reversibilidad de una subestación de la red convencional (La Comba, línea Málaga-Fuengirola), en régimen de prueba a partir de junio de 2012, y que se encuentra en la actualidad pendiente de la resolución favorable para el vertido a la red, con un impacto previsible de 0,6 GWh/año.



3. ACTIVIDAD ECONÓMICA

3.1 INGRESOS Y GASTOS

En el cuadro adjunto figura la Cuenta de Pérdidas y Ganancias del ejercicio y su comparación con el ejercicio anterior:

CONCEPTO	2012	2011	Variación	Variación
	(millones €)	(millones €)	(millones €)	(%)
Importe neto cifra de negocios	1.273,7	1.637,2	-363,5	-22,2
Trabajos efectuados por la empresa para su inmovilizado	22,7	20,5	2,2	10,7
Otros ingresos de explotación	722,0	642,5	79,5	12,4
Resultados excepcionales	26,8	26,7	0,1	0,3
INGRESOS DE EXPLOTACIÓN	2.045,2	2.326,9	-281,7	-12,2
Aprovisionamientos	-129,8	-149,9	20,1	-13,4
Gastos de personal	-628,2	-685,0	56,8	-8,3
Dotaciones netas para amortización de inmovilizado	-258,3	-253,0	-5,3	2,1
Variación de provisiones	5,4	10,2	-4,8	-47,1
Otros gastos de explotación	-1.158,1	-1.343,1	185,0	-13,8
GASTOS DE EXPLOTACIÓN	-2.169,0	-2.420,8	251,8	-10,4
RESULTADO DE EXPLOTACIÓN	-123,8	-93,9	-29,9	31,8
Ingresos financieros	111,4	103,1	8,3	8,1
Gastos financieros	-285,3	-307,8	22,5	-7,3
RESULTADOS FINANCIEROS	-173,9	-204,7	30,8	-15,0
RESULTADO DE LAS ACTIVIDADES ORDINARIAS	-297,7	-298,6	0,9	-0,3
IMPUESTO SOBRE SOCIEDADES	0,2	0,7	0,5	71,4
RESULTADO DEL EJERCICIO	-297,5	-297,9	0,4	-0,1

En la rúbrica del importe neto de la cifra de negocios se incluyen, además de los cánones ferroviarios regulados por la O.M.FOM/898/2005 y de la tasa de seguridad del transporte ferroviario de viajeros, los ingresos por la administración de la red de titularidad del Estado y por inversiones de reposición y mejora en dicha red, conceptos estos últimos que derivan de las aportaciones económicas de la Administración General del Estado que figuran en los convenios firmados con Adif. Respecto al año 2011 resaltar el incremento de los ingresos de los cánones ferroviarios por la puesta en explotación de la línea de alta velocidad Madrid-Cuenca-Albacete-Valencia al final del ejercicio 2010 y la disminución significativa de los ingresos por las aportaciones del Estado a la administración e inversiones de la red de titularidad del Estado. A su vez dentro del epígrafe de otros ingresos de explotación destacan los correspondientes a



actuaciones urbanísticas. Y como resultados excepcionales se incluyen los importes cobrados en 2012 por daños y perjuicios ocasionados en 2007 en la ejecución de los contratos de obra.

En relación con los gastos de explotación se ha producido una disminución significativa fundamentalmente por la menor actividad en la administración e inversiones en la red de titularidad del Estado gestionada por Adif y por la disminución del resto de gastos de explotación consecuencia del plan de austeridad establecido.

Por último, en la variación del resultado financiero han incidido, además de los cambios en los tipos de interés y en el endeudamiento de la entidad, el aumento en la cifra de gastos financieros activados, en ingresos, y el menor importe de la rúbrica de deterioro y resultado por enajenación de instrumentos financieros, en gastos.

3.2 INVERSIONES

Las inversiones realizadas durante el ejercicio 2012, IVA incluido, figuran en los cuadros adjuntos:



LÍNEAS	IMPORTE millones €
Líneas de Alta Velocidad	3.510
Barcelona – Frontera Francesa	328
Vandellós – Tarragona	30
Levante (Castellón-Valencia-La Encina-Alicante-Murcia)	409
Almería – Murcia	146
Bobadilla – Granada	221
Madrid – Levante	167
Madrid – Galicia (O Lmedo – Lubián – Ourense)	577
Eje Atlántico (Coruña – Vigo)	285
Vitoria – Bilbao – San Sebastián	307
Venta de Baños – Palencia – León – Asturias	83
Valladolid – Burgos – Vitoria	157
Conexión U.I.C. Chamartín – Atocha – Torrejón	225
Variante de Pajares	150
Madrid – Extremadura	186
Otras Inversiones	237
Contrato Programa y Convenios	214
Ourense – Santiago de Compostela	38
Resto	176
Otros activos propios	99
TOTALES	3.823

NATURALEZA	IMPORTE millones €
Plataforma	2.641
Vía	218
Electrificación y Telecomunicaciones	177
Señalización e instalaciones de seguridad	227
Estaciones / Terminales mercancías	142
Equipamientos y resto de actuaciones	420
TOTALES	3.823

Adicionalmente a estas inversiones, en el ejercicio 2012 la Entidad ha registrado las inversiones en curso y en explotación en el Eje Atlántico de Alta Velocidad y en el enlace con el corredor Mediterráneo que, de acuerdo con lo establecido en la disposición adicional segunda del Real Decreto Ley 22/2012 de 20 de julio se han asignado al patrimonio de ADIF sin contraprestación. La relación de las citadas obras traspasadas por el Ministerio a ADIF asciende a 2.467 millones de euros.



En este ejercicio se ha provisionado en las líneas de alta velocidad un total de 181,8 millones € en concepto de riesgos judiciales que no se incluyen en los importes anteriores. El total de las inversiones supone una reducción del 24,8% respecto al año anterior.

Respecto de las líneas de alta velocidad en construcción incluyendo Ourense-Santiago, el grado de ejecución de las actuaciones contratadas desde el origen hasta el 31 de diciembre de 2012, se refleja en el siguiente cuadro:

LÍNEAS	CONTRATADO millones €	REALIZADO millones €	% REALIZADO
Barcelona - Frontera Francesa	3.769	3.605	96
Vandellós - Tarragona	320	31	10
Levante (Castellón-Valencia-La Encina-Alicante-Murcia)	3.272	2.821	86
Almería - Murcia	725	696	96
Bobadilla - Granada	1.160	950	82
Madrid - Levante	6.765	6.612	98
Madrid - Galicia (Olemedo - Lubián - Ourense)	2.433	650	27
Eje Atlántico (Coruña - Vigo)	492	292	59
Vitoria - Bilbao - San Sebastián	1.376	1.139	83
Venta de Baños - Palencia - León - Asturias	811	720	89
Valladolid - Burgos - Vitoria	912	711	78
Conexión U.I.C. Chamartín - Atocha - Torrejón	995	929	93
Variante de Pajares	3.109	2.889	93
Madrid - Extremadura	869	605	70
Ourense - Santiago de Compostela	2.124	2.096	99
Otras líneas en explotación	17.872	17.388	97
TOTALES	47.005	42.134	90

En la red convencional la distribución de la inversión realizada por ejes ferroviarios y tipos de red es la siguiente:

EJE FERROVIARIO	ACTIVOS PROPIOS millones €	CONVENIOS millones €	TOTAL millones €
EJE 1.- Madrid Chamartín - Irún - Hendaya	3,31	13,71	17,03
EJE 2.- Madrid Chamartín - Zaragoza - Lérida - Barcelona - Cerbere	8,89	36,57	45,46
EJE 3.- Madrid Chamartín - Valencia - San Vicente de Calders	7,24	23,62	30,86
EJE 4.- Alcázar de San Juan - Córdoba - Sevilla - Cádiz	3,43	26,96	30,39
EJE 5.- Madrid Atocha - Cáceres - Badajoz	0,60	1,20	1,80
EJE 6.- Venta de Baños - León - Ourense - Vigo	2,73	41,92	44,64
Común a varios ejes o no asignable a ejes	72,72	31,94	104,66
TOTAL	98,92	175,92	274,84



TIPO DE RED	ACTIVOS PROPIOS millones €	CONVENIOS millones €	TOTAL millones €
CERCANIAS	10,29	73,03	83,32
RED A	9,96	55,15	65,11
RED B	0,13	8,38	8,50
RED C	0,21	9,50	9,71
RED GENERAL	15,91	70,94	86,85
RED A	10,63	38,13	48,75
RED B	1,42	25,18	26,60
RED C	3,86	7,64	11,50
COMUN O NO ASIGNABLE	72,72	31,94	104,66
TOTALES	98,92	175,92	274,84
RED A	20,59	93,28	113,86
RED B	1,55	33,55	35,10
RED C	4,07	17,14	21,21
COMUN O NO ASIGNABLE	72,72	31,94	104,66
TOTALES	98,92	175,92	274,84

3.3. EJECUCIÓN DEL CONTRATO PROGRAMA/CONVENIOS CON LA AGE.

En el contrato programa 2007-2010 y en los convenios posteriores firmados figuran determinados compromisos para Adif, así como las correspondientes aportaciones económicas del Estado.

Aportaciones económicas del Estado

Con fecha 16 de febrero de 2007 el ministerio de Economía y Hacienda, el Ministerio de Fomento y ADIF suscribieron el contrato programa para el periodo 2007-2010, que se prorrogó hasta el 30 de junio de 2011 mediante acuerdo suscrito por las partes. Se aseguran aportaciones económicas por valor de 11.884 millones de €. A la red convencional se dedicarán 5.565,7 millones de € destinados al mantenimiento, explotación y gestión de la Red de titularidad del Estado (3.438,5 millones), y a las inversiones en la red convencional que se encomiende a la entidad por el Ministerio de Fomento (2.127,1 millones). El Estado realizará también aportaciones por valor de 1.194,3 millones para cubrir las inversiones de reposición y mejora llevadas a cabo por Adif en la Red durante los ejercicios de 2005 y 2006. Para la financiación de la línea de alta velocidad Madrid-Galicia en su tramo Ourense-Santiago de Compostela, encomendada por el Ministerio de Fomento, se fija una partida de 1.715,2 millones de €.

Con objeto de dar continuidad a las actuaciones de Adif en la Red de titularidad del Estado, con fecha 30 de diciembre de 2010 se procedió a la prórroga del contrato-programa y con fecha 18 de noviembre de 2011 se firmaron sendos convenios para la promoción de las inversiones en



la Red de Titularidad del Estado (RTE) y para su administración, comprometiéndose la AGE a efectuar las siguientes aportaciones económicas para el ejercicio 2011: para el mantenimiento, explotación y gestión de la RTE, 839,3 millones de €, y 653,2 millones de € tanto para las inversiones encomendadas por el Ministerio de Fomento en la red convencional y en la red de altas prestaciones de titularidad del Estado como para las inversiones ejecutadas por la entidad en 2011 en las anteriores, al amparo de la autorización para asumir compromisos de inversión con cargo a ejercicios posteriores a 2010 contenida en el CP 2007-2010.

Para el año 2012 se firmaron convenios para la promoción de inversiones en la RTE por importe de 203,4 millones de € que incluye la red convencional y el tramo Orense-Santiago de alta velocidad, y para la gestión y el mantenimiento por importe de 740 millones de €.

Compromisos ADIF.

Para las áreas de actividad involucradas en la administración de la Red de titularidad del Estado: Mantenimiento, Circulación y Seguridad en la Circulación, y para el total de ADIF, se establecen las cifras del resultado previsto en los años 2007 a 2010. Los resultados de Adif en los distintos años han sido mejores que los previstos en el contrato programa, si bien hay que tener en cuenta que la introducción del Nuevo Plan General de Contabilidad, así como los resultados excepcionales derivados de las sentencias de la Audiencia Nacional sobre las liquidaciones del IVA en diversos ejercicios de las entidades RENFE y GIF, distorsionan la comparación en los años 2008, 2009 y 2010. E igualmente los resultados en las actividades de administración de la red de titularidad del Estado han mejorado las previsiones.

Entre los compromisos que el contrato programa establece figura la adecuación de la plantilla de personal a las necesidades y objetivos de gestión mediante un Plan de Recursos Humanos cuyo instrumento básico es el Expediente de Regulación de Empleo (ERE) 2006-2010 aprobado por la Dirección General de Trabajo.

A su vez en el siguiente cuadro se resume la programación económica de las inversiones para la Red de titularidad del Estado encomendadas en los distintos ejercicios de vigencia del contrato programa.



INVERSIÓN ENCOMENDADA CONTRATO PROGRAMA

Millones de €

ENCOMIENDAS	INVERSIÓN ENCOMENDADA PREVISTA						
	2007	2008	2009	2010	Total 2007 /2010	Resto 2011 /2014	Total
-Actuaciones en Cercanías. Estaciones y red	7	48	34	63	152	136	287
-Actuaciones en Mercancías. Terminales y red.	0	0	2	29	30	25	56
-Mejoras de la seguridad y funcionalidad de red ferroviaria.	59	74	81	80	293	20	314
-Actuaciones de modernización de activos	33	43	37	46	159	147	305
-Plan de renovaciones integrales	56	148	194	159	558	39	597
-Otras actuaciones estratégicas			1	2	3		3
Total estudios, proyectos y ejecución de obras	155	313	349	379	1.195	367	1.562
-Supresión y protección de pasos a nivel	52	73	81	103	310	40	350
-Inversiones puntuales para la reposición y mejora de la Red de Titularidad del Estado	154	111	113	96	474		474
-Actuaciones de reposición y mejora derivadas de los compromisos en que se subrogó ADIF anteriores a 31/12/2004	94	18			112		112
-Inversiones prioritarias de reposición y mejora derivadas de los compromisos adquiridos por ADIF entre 01/05/2005 y la fecha de firma del Contrato- Programa	25	6			31		31
TOTAL ENCOMIENDAS	480	521	543	578	2.122	407	2.529

Por último el contrato programa establece un seguimiento de la prestación de los servicios cuya cuantificación se realiza a partir de una serie de indicadores vinculados tanto al confort, fiabilidad y disponibilidad de las instalaciones de la infraestructura ferroviaria, como a sus repercusiones sobre el tráfico en términos de accidentalidad y puntualidad atribuibles a nuestra entidad. Estos indicadores valoran la prestación efectiva del servicio, por lo que no están definidos para el caso en que no haya tráfico en una línea, independientemente de la causa que haya provocado ese cierre.

Como resumen del cumplimiento de los objetivos: los índices de calidad de vía en todos los años son mejores que los previstos, las cifras de fiabilidad de las instalaciones de la infraestructura ferroviaria (incidencias con afectación a la circulación) y las de puntualidad son en su gran mayoría mejores que los objetivos, mientras que la disponibilidad de la infraestructura (horas totales disponibles para el servicio) que en los primeros años fueron mayores que las previsiones, empeoraron en los últimos años. Por último respecto a la accidentalidad, en todos los años el número de accidentes ha sido menor que la fijada como objetivos del contrato programa, disminuyendo conforme avanzaban los años.



3.4 FINANCIACIÓN DE LA UNIÓN EUROPEA

Las actuaciones de Adif reciben ayudas financieras comunitarias destinadas a cofinanciar tanto los estudios, proyectos y la construcción de las líneas de alta velocidad (Fondo de Cohesión, FEDER y Fondos RTE) como la construcción o mejora de la red titularidad del Estado (FEDER).

Periodo de programación 2007-2013.

Para el nuevo período de programación 2007-2013 la Comisión Europea ha aprobado en el año 2006 una nueva regulación, Reglamento del Consejo (CE) 1083/2006 que establece normas generales sobre el Fondo de Cohesión, el Fondo Social Europeo y el FEDER y Reglamento del Consejo (CE) 1084/2006 sobre el Fondo de Cohesión

La intervención de la Comunidad al amparo del art. 158 del Tratado tiene por objeto incrementar la cohesión económica y social de la Unión Europea, reduciendo las disparidades económicas, sociales y territoriales que han surgido, en particular, en los países y regiones cuyo desarrollo va a la zaga, y en relación con la reestructuración económica y social y el envejecimiento de la población; todo ello con vistas al desarrollo armonioso, equilibrado y sostenible de la Comunidad.

Esta intervención se produce con la ayuda de los Fondos, el Banco Europeo de Inversiones (BEI) y otros instrumentos financieros existentes. La intervención con cargo a los Fondos incorporará, en los planos nacional y regional, las prioridades comunitarias en pro de un desarrollo sostenible, potenciando el crecimiento, la competitividad y el empleo, además de proteger y mejorar la calidad del medio ambiente.

En el sector del transporte por ferrocarril se han considerado prioritarios los proyectos de continuación con las actuaciones iniciadas durante el periodo anterior 2000-2006 en las líneas de alta velocidad, así como los de continuación en la extensión de la red de alta velocidad.

Las ayudas se distribuyen en programas de intervención, cuyo detalle a 31 de diciembre de 2012 es la siguiente.

a) Fondo de Cohesión.

En el marco del objetivo de convergencia financia principalmente actuaciones de carácter pluriregional, figurando en el cuadro siguiente la ayuda solicitada, la ayuda concedida y los cobros recibidos:

LÍNEA	AYUDA SOLICIDA	AYUDA CONCEDIDA	COBROS ACUMULADOS
Madrid-Levante	725,8	725,8	725,6
León- Asturias	254,0	254,0	232,3
Madrid-Segovia-Valladolid	177,5	177,5	172,9
Anticipos recibidos			96,9
TOTALES	1.157,3	1.157,3	1.227,7

Millones de euros



b) FEDER.

En los programas operativos de intervención comunitaria FEDER, dentro del eje prioritario Transporte y Energía, la situación de las ayudas de Adif a final del año es la siguiente.

PROGRAMA OPERATIVO	LINEA	AYUDA SOLICITADA	AYUDA CONCEDIDA	COBROS ACUMULADOS
C. Valenciana	Madrid-Levante	151,8	151,8	77,7
Castilla La Mancha	Madrid-Levante	216,0	*	217,8
Castilla y León	Venta de Baños Palencia- León	102,7	102,1	91,0
	Madrid-Segovia -Valladolid	68,0	67,5	57,3
Cohesión FEDER	Bobadilla -Granada	324,6	324,6	287,5
	Madrid -Extremadura			58,5
Fondo Tecnológico		163,9	*	130
Anticipos recibidos				147,2
TOTALES		1.027,0	646,0	1.067,0

Millones de euros

* Presentada la documentación, pendiente de aprobación la solicitud de cofinanciación del gran proyecto. Se han cobrado 130 millones de euros de anticipos reembolsables

c) Fondos RTE

Para el periodo de programación 2007-2013 se han concedido ayudas para las líneas de alta velocidad por importe de 228,8 millones de €, de las que se había cobrado a final del año la cantidad de 136,6 millones de €.

Periodo de Programación 2000-2006.

a) Fondo de Cohesión.

El Reglamento (CE) nº 1164/94 del Consejo de la Unión Europea crea un Fondo de Cohesión para financiar proyectos que contribuyan a la realización de los objetivos fijados en el Tratado de la Unión, en los sectores del medio ambiente y de las redes transeuropeas de infraestructuras de transporte en los Estados miembros que cumplan determinados requisitos, entre los que se encuentra España.

Hasta finales de 2012 se han recibido ayudas del Fondo de Cohesión según el siguiente detalle:

LÍNEA	COSTE ELEGIBLE	AYUDA CONCEDIDA	% AYUDA	COBROS ACUMULADOS	% COBROS
	(millones €)	(millones €)		(millones €)	
Madrid-Frontera Francesa	4.647,6	3.349,4	72,06	3.349,4	100
Madrid-Lleida	2.907,0	2.100,4	72,25	2.100,4	100
Lleida-Frontera Francesa	1.740,6	1.249,0	71,75	1.249,0	100
Madrid- Valladolid	1.851,5	1.553,7	83,91	1.553,7	100
Madrid-Levante	718,2	573,2	79,8	573,2	100
TOTALES	7.217,3	5.476,30	75,87	5.476,30	100



La ayuda concedida coincide con la ayuda cobrada, puesto que todos los proyectos se han cerrado.

b) Fondo Europeo de Desarrollo Regional (FEDER)

El FEDER financia un porcentaje del coste elegible de los proyectos realizados por Adif que se incluyen en los Programas Operativos de las distintas Comunidades Autónomas.

En el cuadro adjunto se detalla la situación a finales de 2012 de las ayudas recibidas para la red convencional, siendo el porcentaje de ayuda el 50% del coste elegible y los cobros acumulados a final del ejercicio suponen el 95% de las ayudas:

PROGRAMA OPERATIVO	COSTE ELEGIBLE	AYUDA CONCEDIDA	TOTAL COBRADO
Andalucía	125,0	62,5	59,4
Asturias	41,7	20,9	19,8
Castilla y León	70,9	35,5	33,7
Extremadura	150,4	75,2	71,4
Galicia	254,1	127,0	120,7
Murcia	130,7	65,3	62,1
C. Valenciana	77,9	38,9	38,3
TOTALES	850,7	425,3	405,4

Millones de euros

Y para la construcción de las líneas de alta velocidad:

PROGRAMA OPERATIVO	GRAN PROYECTO	COSTE ELEGIBLE	AYUDA	% AYUDA	TOTAL COBROS	% COBR
Andalucía	LAV. Córdoba-Málaga	1.734,2	953,8	55	832,8	87,3
Asturias	LAV. León-Asturias	215,7	107,9	50	42,3	39,2
Castilla y León	LAV. Madrid-Valladolid	322,1	193,3	60	169,4	87,6
	LAV. León-Asturias	473,3	284,0	60	284,0	100
Castilla La Mancha	LAV. Madrid-Toledo	157,3	102,2	65	63,8	62,4
Murcia	LAV. Levante	56,9	28,5	50	23,8	94,8
C. Valenciana	LAV. Levante	198,8	99,4	50	94,4	95,0
TOTALES		3.158,3	1.769,1	56	1.510,4	87,3

Millones de euros

c) Fondos RTE

Las ayudas financieras comunitarias para proyectos de interés común en el ámbito de las redes transeuropeas de infraestructuras de transporte, telecomunicaciones y energía, concedidas al Adif del periodo de programación 2000-2006, alcanza la cifra de 158,9 millones de € de los que se habían cobrado a dicha fecha el 100%.



3.5 CONTRATACIÓN

Cuadro resumen de licitaciones

DIRECCION	Nº EXPEDIENTES	IMPORTE
		millones € (sin IVA)
Proyectos y Obras de Alta Velocidad	101	981
Operaciones e Ingeniería de Alta Velocidad	82	287
Operaciones e Ingeniería de Red Convencional	1.947	190
Telecomunicaciones y energía	225	190
Estaciones de viajeros	699	55
Resto	1.568	62
TOTALES	4.622	1.765

Cuadro resumen de adjudicaciones

DIRECCION	Nº EXPEDIENTES	IMPORTE
		millones € (sin IVA)
Proyectos y Obras de Alta Velocidad	120	1.350
Operaciones e Ingeniería de Alta Velocidad	99	283
Operaciones e Ingeniería de Red Convencional	1.951	111
Telecomunicaciones y energía	246	199
Estaciones de viajeros	700	51
Resto	1.574	68
TOTALES	4.690	2.062

Cuadro resumen de licitaciones por procedimiento.

PROCEDIMIENTO / CRITERIO	Nº EXPEDIENTES	IMPORTE	% / Imp.
		millones € (sin IVA)	
ABIERTO			
*Oferta más ventajosa (varios criterios)	144	1.248	70,7
*Precio (un criterio)	53	12	0,7
RESTRINGIDO			
*Oferta más ventajosa (varios criterios)	10	19	1,1
*Precio (un criterio)	32	16	0,9
NEGOCIADO			
*Con Publicidad	7	192	10,9
*Sin Publicidad			
^ Complementarios	16	60	3,4
^ Vinculación Tecnológica	122	88	5,0
^ Otras Causas	469	32	1,8
^ Contratos Menores	3.221	31	1,7
PEDIDOS A ACUERDO MARCO	548	68	3,9
TOTALES	4.622	1.765	100



Contratos de colaboración público-privada

millones € (sin IVA)	IMPORTE EXPLOTACION	IMPORTE INVERSIÓN	COSTE FINANCIERO
LICITADO (0 EXPEDIENTES)			
TOTAL			
ADJUDICADO (2 EXPEDIENTES)	167,0	154,2	135,0
TOTAL	321,2		

3.6 PARTICIPACIONES DE ADIF

A 31 de diciembre de 2012, Adif tenía participaciones directas en 50 entidades, siendo la participación superior al 50% en 4 de ellas. Asimismo, a través de las sociedades filiales, aquellas con una participación superior al 50%, se tiene participación indirecta en otras 9. Estas entidades tienen forma jurídica diversa: sociedades anónimas, fundaciones, consorcios urbanísticos, etc.; con actuaciones en diferentes sectores de actividad: consultoría, industriales de transformación, construcciones, comerciales, etc. y cuyo objeto social o finalidad son diversos.

Sociedades filiales.

El capital social de las sociedades con participación mayoritaria de Adif (incluyendo a Ineco) asciende a 44,2 millones de € y los fondos propios a 127,8 millones de €. En conjunto, durante el ejercicio 2012, se obtuvo un importe neto de la cifra de negocios de 272,1 millones de €, lo que supone un descenso respecto al año anterior del 11,3 %, y unas pérdidas globales después de impuestos de 0,4 millones de €, que suponen una disminución del 103,0 % respecto al año anterior.

La Sociedad Ineco (22%) se fusionó por absorción con Tifsa (52%) el 22 de octubre de 2010. Tras la fusión, Adif posee el 41,37% de la empresa resultante.

En los cuadros siguientes se detallan estos importes:

SOCIEDAD	PARTICIP.	CAPITAL	F. PROPIOS
	(%)	(millones €)	(millones €)
COMFERSA*	51,0	5,9	5,5
FIDALIA*	100,0	29,3	30,6
INECO*	41,4	8,3	79,2
EMFESA	100,0	0,1	1,9
REDALSA*	52,0	0,6	9,5
TOTALES		44,2	126,7



SOCIEDAD	IMPORTE NETO DE LA CIFRA DE NEGOCIOS	RESULTADOS
	(millones €)	(millones €)
COMFERSA*	41,4	-5,1
FIDALIA*	4,7	0,3
INECO*	220,0	4,1
EMFESA	2,6	0,4
REDALSA*	3,3	-0,6
TOTALES	272,1	-0,9

*Cuentas Anuales 2012 sin firmar

Destaca la sociedad Ineco con un importe neto de la cifra de negocio que supone el 80,9% del total.

Sociedades inmobiliarias.

El modelo de participaciones inmobiliarias de Adif está basado en la constitución de sociedades anónimas con empresas del sector inmobiliario, para el desarrollo y promoción de suelos propios que se adjudican mediante concurrencia pública de ofertas. La participación de Adif es del 40% siendo el resto de los accionistas sociedades del sector privado que gestionan su actividad, que consiste en la adquisición y construcción de toda clase de inmuebles, promociones, urbanización, gestión y comercialización inmobiliaria, así como otras actividades complementarias relacionadas con las anteriores.

Durante el ejercicio 2012 se han liquidado o vendido toda la participación de 3 sociedades inmobiliarias (Águilas Residencial, Sofetral y Vías y Desarrollos Inmobiliarios).

El capital social conjunto de estas sociedades asciende a 32,8 millones de € y los fondos propios a 47,5 millones de €. En conjunto, durante el ejercicio 2012, se ha obtenido un importe neto de la cifra de negocios de 28,5 millones de €, y unos beneficios después de impuestos de 2,9 millones de €.

En los cuadros siguientes se detallan estos importes:

SOCIEDAD	CAPITAL	FONDOS PROPIOS
	(millones €)	(millones €)
CENTRO ESTACIÓN MIRANDA*	3,0	3,5
DESAR.INM.CASTLLA LA MANCHA*	1,2	1,6
MOSAICO*	16,8	14,8
RENFOSUNA*	0,3	2,5
RESIDENCIAL LANGA*	0,4	0,3
TERRALBINA*	2,1	8,1
TRICÉFALO*	9,0	16,8
TOTALES	32,8	47,5



SOCIEDAD	IMPORTE NETO DE LA CIFRA DE NEGOCIOS	%	RESULTADOS
	(millones €)		(millones €)
CENTRO ESTACIÓN MIRANDA*	1,6	5,5	-0,1
DESAR.INM.CASTLLA LA MANCHA*	1,2	4,2	-0,1
MOSAICO*	2,6	9,0	-1,7
RENFOSUNA*	2,7	9,4	0,3
RESIDENCIAL LANGA*	0,1	0,4	-0,0
TERRALBINA*	3,1	11,0	-0,7
TRICÉFALO*	17,2	60,4	5,2
TOTALES	28,5	100,0	2,9

*Cuentas Anuales 2012 sin firmar

Sociedades y consorcios relacionadas con el desarrollo urbanístico de las ciudades con motivo de obras ferroviarias.

El objeto de estas sociedades y consorcios es la gestión de actuaciones urbanísticas con motivo de la ordenación ferroviaria en las ciudades y otras actividades relacionadas con dicha ordenación. Además de Adif y Renfe Operadora, los accionistas de estas sociedades son entidades públicas territoriales.

En el siguiente cuadro se detalla la participación de nuestra entidad, su capital social, los fondos propios y el importe de las actuaciones al final del ejercicio 2012:

SOCIEDAD	PARTICIP.	CAPITAL	FONDOS PROPIOS	ACTUACIONES ACUMULADAS**
ALMERÍA A.V.	37,5	0,6	0,6	0,0
A.V.ALICANTE*	37,5	0,6	0,5	136,9
A.V. VITORIA	50,0	0,6	0,6	0,0
BARCELONA SAGRERA A.V.	37,5	0,6	0,6	351,2
CARTAGENA A.V.	50,0	0,6	0,6	1,5
GIJON A.V.	12,5	0,6	0,5	48,9
LEÓN A.V.*	37,5	0,6		145,3
LOGROÑO INTEG.FERROCARRIL.*	37,5	0,6	0,5	143,5
MURCIA A.V.	50,0	0,6	0,6	2,8
PALENCIA A.V.	50,0	0,6	0,6	6,9
VALENCIA A.V.	37,5	0,6	0,6	386,5
VALLADOLID A.V.*	37,5	0,6	0,9	179,3
ZARAGOZA A.V.	37,5	30,6	-110	911,3
TOTALES		37,8	-103,4	2.314,0

*No se dispone de Cuentas Anuales de 2012. El resto de sociedades de integración se encuentran las Cuentas Anuales 2012 sin firmar.

** No se dispone de datos de las actuaciones del 2012. Se muestran importes hasta cierre de 2011



En estas sociedades son relevantes las actuaciones de inversión que realizan, indicándose en el cuadro anterior los importes de las mismas al final del ejercicio 2012.

Además se participa en las sociedades Barcelona Regional S.A., con una participación del 5,9%, y Bilbao Ría 2000 S.A., con el 10%. El capital social y los fondos propios totales de estas dos sociedades a 31 de diciembre de 2012 son: en Barcelona Regional S.A. 1,5 y 1,8 millones de € y en Bilbao Ría 2000 S.A. 2,0 y 1,5 millones de €.

Por lo que respecta a los consorcios urbanísticos, Adif participa en los siguientes: Consorcio Español Alta Velocidad Meca Medina, Canfranc 2000 y La Poble Renfe

4. OTRAS ACTUACIONES DE GESTIÓN

4.1. ACTIVIDADES DE I+D+i Y EFICIENCIA ENERGÉTICA

I+D+i

El esfuerzo de Adif en la actividad innovadora se pone de manifiesto a través del Sistema de Gestión de Investigación, Desarrollo e Innovación en Tecnología Ferroviaria, certificado por AENOR e implantado en toda la organización.

Los ejes prioritarios de la estrategia de la entidad en el ámbito de I+D+i son, por un lado la potenciación de las infraestructuras de I+D+i, y por otro, el desarrollo de proyectos orientados a la mejora de la eficiencia del sistema ferroviario, investigando, innovando y transfiriendo el conocimiento y patentes que sean susceptibles de suponer retorno económico para Adif.

El objetivo común de la organización para la I+D+i es la generación de valor, mediante soluciones que reduzcan los costes de mantenimiento, o generando ingresos a través de los servicios ofrecidos en las infraestructuras de I+D+i, trabajos realizados para el inmovilizado material, o a través de la transferencia tecnológica a terceros gracias a la explotación de intangibles (patentes).

Los proyectos se clasifican en tres categorías (mercancías, sostenibilidad y operaciones) y, al mismo tiempo, de acuerdo a los objetivos perseguidos: aumento de la eficiencia energética; incremento de prestaciones del sistema ferroviario (velocidad, carga por eje, capacidad de la infraestructura, etc.); RAMS y costes: mejora de la eficiencia del sistema (fiabilidad, disponibilidad, mantenimiento y seguridad) y reducción del ciclo del coste de vida de los activos ferroviarios; y desarrollo del ferrocarril del futuro.

Adif cuenta con 42 proyectos de I+D+i en fase de ejecución, y 4 de próximo inicio aprobados en la convocatoria INNPACTO 2012. En la mayor parte de ellos colaboran distintos organismos, que representan una inversión global de 90 millones de €. La mayor parte del esfuerzo inversor (63 millones, que suponen el 71%) corresponde a inversión del sector privado. La participación de 24 centros tecnológicos y 26 universidades supone una aportación de 21 millones de €, esto es, el 23% del presupuesto. Finalmente Adif soporta el resto, 6 millones de €, que representan el 6% de la inversión total.



Entre los desarrollos tecnológicos principales llevados a cabo en 2012, destacan los siguientes:

- **Subestación Reversible:** sistema que permite recuperar la Energía Eléctrica procedente del frenado de los trenes, para su devolución a la Red de Suministro. El primer prototipo se ha implantado en la subestación eléctrica de tracción de La Comba, de la línea de cercanías Málaga–Fuengirola. Un sistema de control monitoriza en todo momento el estado de la catenaria, y en caso de que exista energía a recuperar, ésta se inyecta a la red eléctrica.
- **Georádar.** Sistema automatizado de auscultación y evaluación continua de la plataforma ferroviaria que no interfiere el tráfico, y que está enlazado a una base de datos que permite el mantenimiento predictivo de la plataforma. El sistema permite mediante GeoRadar tridimensional la evaluación de una serie de parámetros que definen el estado de la plataforma y de la banqueta de balasto: espesor de las diferentes capas, grado de contaminación por finos y nivel de humedad.
- **Ifzone.** Desarrollo de soluciones para mejorar la transición del tren por las zonas neutras de catenaria, que se están probando en la subestación eléctrica de tracción en La Roda de Andalucía, en la línea de alta velocidad entre Córdoba y Málaga.
- **Tecrail.** Estudio de la viabilidad del despliegue del nuevo estándar de comunicaciones móviles LTE, para su uso como tecnología de acceso radio en el ámbito ferroviario: conducción automática, señalización, comunicaciones embarcadas y comunicaciones tren-tierra. El propósito es contribuir a su estandarización y desarrollo, y afrontar el despliegue de nuevos servicios que requieren mayores prestaciones. Se está desarrollando parte de este proyecto en el laboratorio GSMR–ERTMS del Centro de Tecnologías Ferroviarias e incluye la puesta en marcha de un sistema piloto en un entorno real en vía con equipamiento embarcado en trenes.

En cuanto a la gestión de intangibles, Adif cuenta en estos momentos con una cartera de propiedad industrial e intelectual de 32 patentes, 8 modelos de utilidad, 4 diseños, 35 marcas y 130 registros de propiedad intelectual. Siendo uno de los objetivos de Adif la transferencia de este conocimiento al sector productivo, se han suscrito desde 2005, y se mantienen vigentes, 21 acuerdos de licencia de explotación comercial y fabricación, acuerdos de transferencia tecnológica, que suponen para Adif ingresos en forma de royalties.

La gestión y coordinación de las infraestructuras de I+D+i se realiza desde el Centro de Tecnologías Ferroviarias (CTF). Concebido como un espacio de innovación abierta, multidisciplinar y con presencia estable de grupos de investigación y empresas de vanguardia tecnológica, está ubicado en el Parque Tecnológico de Andalucía en Campanillas, Málaga. Cuenta con varios laboratorios especializados: el Laboratorio de GSM–R, para la tecnología de comunicaciones GSM–R, la tecnología de comunicaciones RBC–Tren y el desarrollo de ingeniería de datos ERTMS 2, y el Laboratorio de Tecnologías de la Información y la Comunicación (TIC), dedicado a sistemas inteligentes de transporte y a la evolución del sistema Da Vinci, sistema avanzado de gestión del



tráfico ferroviario. Un Laboratorio de Estación para estudiar la problemática de la accesibilidad y un Banco de ensayos de Catenaria Rígida completan la dotación del Centro.

Desde el centro de Tecnologías Ferroviarias se gestionan además diferentes infraestructuras de I+D+i, que constituyen una red de centros dedicados a la innovación: Laboratorio de Energía en Madrid, para la experimentación de equipos electrónicos de potencia y también para validación de soluciones tecnológicas de aplicación al proyecto Ferrolinera; el Instituto de Magnetismo Aplicado "Salvador Velayos" ubicado en Las Matas (Madrid), que cuenta con personal investigador especializado en técnicas electromagnéticas; y el Centro de Ensayos de Alta Velocidad (Brihuega, km 64 LAV Madrid-Barcelona), instalación de ensayos en la superestructura en explotación y con trenes de alta velocidad y donde se han realizado pruebas de aerodinámica a trenes de alta velocidad como el OARIS de CAF. Se dispone además de trenes laboratorio (Tren Séneca y trenes BT) y de un centro de tecnología de vía en Valladolid, instalación de referencia para ensayos de soldadura y validación de tecnología de vía.

En el Centro de Tecnologías Ferroviarias se han establecido departamentos especializados de formación, vigilancia tecnológica, gestión de la I+D+i y gestión de las autorizaciones de suministro y uso, y un departamento para la coordinación del clúster ferroviario que agrupa a todas las empresas que han suscrito acuerdos de incorporación al CTF.

El éxito del CTF ha dado lugar a que la demanda de espacios supere a la oferta inicial, lo que ha obligado a habilitar nuevos espacios en un edificio contiguo para permitir la incorporación de nuevas empresas. Hasta el momento, son 37 los acuerdos suscritos con otras tantas empresas, 23 de las cuales cuentan con presencia permanente de personal dedicado a la I+D+i, con un total de 81 investigadores en activo. Junto con Adif, suman un total de 105 personas, de las que el 94% son titulados universitarios. Entre las empresas con las que se han firmado acuerdos de colaboración se encuentran por ejemplo ABENGOA, BOMBARDIER, DIMETRONIC, IBM, SIEMENS, TALGO o THALES.

El CTF aspira a convertirse en un referente internacional, gracias a la futura construcción del Centro de Ensayos de Alta Tecnología Ferroviaria en Antequera, instalación que dará respuesta a la demanda del sector de fabricación de material rodante, para la realización de procesos de homologación y certificación de innovaciones en dinámica ferroviaria, tracción y frenado de nuevas generaciones de trenes, nuevas tecnologías en energías renovables y eficiencia energética, telecomunicaciones, desarrollo de ERTMS y sistema de señalización, catenaria polivalente e infraestructura de vía.

La actividad de I+D+i de Adif ha sido reconocida tanto a nivel nacional como internacional, con distinciones como el primer premio en la categoría "Infraestructura I+D" (compartido con la corporación tecnológica TECNALIA) del Sello Innovación APTE 2011 de la Asociación de Parques Científicos y Tecnológicos de España; el Premio Málaga de Consumo 2012, por, entre otros méritos, la inversión realizada en Málaga con la creación del Centro de Tecnologías Ferroviarias (CTF) y la proyección del futuro Anillo Ferroviario de Antequera; o el diploma de la UIC en la



primera convocatoria de los "INNOVATION ADWARDS", al proyecto FERROLINERA, como uno de los veinte mejores proyectos de innovación.

4.2. SEGURIDAD

La seguridad es uno de los aspectos fundamentales a considerar en las decisiones y la actividad de Adif en su compromiso con la sociedad. La entidad adopta una visión integral que se compone de la seguridad en la circulación, la seguridad de personas y bienes, y la seguridad y salud de los trabajadores, obteniendo una gestión más eficiente de los recursos que destina a esta actividad.

Seguridad en la circulación

El ferrocarril se ha convertido en un modo de transporte fiable y seguro, según refleja la evolución absoluta de la accidentabilidad durante los últimos años. Esta tendencia decreciente se aprecia en los indicadores de sucesos de 2012, ejercicio en el que se han producido 114 accidentes, un 8.9 % menos que año anterior, resultando en un índice de frecuencia por cada millón de kilómetros de tren recorridos de 0,0604. Estos incidentes se distribuyen en 77 accidentes de tren y personas (80 en 2011), 23 de ellos graves (24 en 2011), y 37 accidentes de maniobras (48 en 2011). La causa más habitual ha sido un fallo de terceros (17 casos), seguida de fallo de material (9 casos), y la menos habitual, un fallo humano (4 casos, la mitad que el año anterior).

Hasta diciembre de 2012, se han concedido Certificados de Seguridad a 11 empresas ferroviarias: Renfe Operadora, Continental Rail, Acciona Rail Services, COMSA Rail Transport, Tracción Rail, ACTIVA RAIL (anteriormente EWS), Logitren Ferroviaria, FESUR, ALSA RAIL, FGC Mobilitat, S.A., y FERROVIAL RAILWAY, y otorgado 23 ampliaciones de los mismos. Es de señalar la situación de Certificado de Seguridad expedido por la autoridad ferroviaria nacional a SNCF, en el ámbito de explotación de la línea de AV desde Figueres a Perpiñán que se emitió el 15/12/2010.

En el área de inversiones, las actuaciones a realizar persiguen modernizar los actuales sistemas de seguridad, disminuyendo los riesgos y por tanto el nivel de accidentalidad. Se han adjudicado 1.1 millones de € en activos Estado, y otros 3.5 millones se encuentran en proceso de licitación o adjudicación (0,5 para activos Estado y 3 para activos propios de Alta Velocidad).

En el ámbito de nuevos proyectos y programas de actuación, destacan los proyectos de Mapas de Riesgos de la REFIG, implantados desde 2008, que permiten tener una visión en cuanto a nivel de riesgo de arrollamiento de personas en estaciones o pasos a nivel y de rebases de señal luminosas. En 2012 se ha alimentado la base en que soporta el sistema, con datos de 1.036 estaciones, 8.200 señales, y 2.750 pasos a nivel; se ha integrado dicha base de datos en los sistemas de información de Adif; y se ha contratado el desarrollo de nuevos modelos para valorar el riesgo de arrollamiento de obstáculos en plena vía. Respecto a la segunda fase del proyecto Asfa Digital, consistente en el desarrollo y la validación del prototipo de los equipos de



vía (unidad de conexión y balizas), en el año 2012 se sigue gestionando la tramitación de las pruebas en campo.

En el actual contexto ferroviario, la formación adquiere un papel decisivo, habiéndose convertido en un requisito para el ejercicio de funciones relacionadas con la seguridad en la circulación. Así, la OM 2872/2010 sobre títulos habilitantes para la realización de funciones vinculadas a la seguridad en la circulación, garantiza que los profesionales habilitados dispongan de los conocimientos pertinentes y cumplan con los requisitos exigidos. Durante el año 2012 se mantienen en vigor 13.922 títulos habilitantes, entre ellos 995 títulos de conducción otorgados a personal de Adif y se emiten 7.858 habilitaciones de personal relacionado con actividades de seguridad en la circulación tanto de la entidad, como de empresas externas.

En relación a la homologación de centros para el mantenimiento preventivo de vehículos ferroviarios, se ha facilitado soporte técnico al Ministerio de Fomento, según establece la Orden FOM 233/2006, para la emisión 1.154 habilitaciones, estando en vigor 13.375 a final de 2012. Se han efectuado además 50 inspecciones para la comprobación de las condiciones exigidas para las habilitaciones. Por otro lado, se han concedido 2.279 autorizaciones de circulación de material rodante, elevándose así a 32.815 el número de vehículos registrados.

La explotación comercial de tramos o estaciones en la red de titularidad o gestionada por Adif, requiere de la pertinente certificación previa, tras la verificación y validación de los correspondientes dossiers de seguridad. En 2012 se emitieron 9 certificaciones de instalaciones de seguridad y 5 complementos a los certificados, entre los que cabe destacar los correspondientes al cambio de ASFA a ERTMS/ETCS Nivel 1 en determinados trayectos de la línea C4 de Cercanías de Madrid; la implantación del ERTMS/ETCS Nivel 1 en la Línea 024, de Bifurcación Blancales a Yeles Aguja PK 34/397 ("By-Pass" Valdemoro - Yeles); el alta para la explotación de las vías pares de la Estación de Figueres-Vilafant, con ERTMS/ETCS Nivel 1; etc.

Una de las encomiendas y funciones primordiales en el contexto de la seguridad en la circulación, es la elaboración normativa y reglamentaria específica, habiéndose redactado en el ejercicio 476 documentos reglamentarios, de los que 144 están sometidos al Sistema de Gestión de Seguridad en la Circulación de Adif.

Siguiendo los criterios establecidos en la Ley del Sector Ferroviario en relación con las competencias de inspección de las actividades ferroviarias que corresponden a ADIF, se elabora regularmente un Plan Anual de Seguridad en la Circulación de Adif. El Plan de Actuación de los servicios de inspección, determina las líneas directrices de las operaciones de control de los equipos, servicios o actividades, prestando especial interés a todos aquellos aspectos relacionados con las condiciones operativas técnicas y funcionales de las instalaciones y el material rodante, las condiciones del personal y la aplicación de la normativa, y los cargamentos y el transporte de mercancías peligrosas.



Protección y seguridad

Adif administra un conjunto de activos de gran complejidad y dispersión territorial, que exigen implementar instrumentos de seguridad acordes a su singularidad. Así, en virtud de la Orden INT/314/2011 sobre empresas de seguridad privada, se han efectuando las obras y gestiones precisas para lograr que fuese autorizada la central de alarmas de Madrid Chamartín, de la que dependen diversos centros territoriales integrados.

La protección de seguridad basada en sistemas físicos y electrónicos resulta esencial para Adif y, en ese sentido, destaca durante el año 2012 la puesta en servicio de las 102 instalaciones de protección y seguridad planificadas, habiéndose finalizado las obras de 68 subestaciones eléctricas en el ámbito de la Cataluña, así como los nuevos sistemas de seguridad de la Base de Mantenimiento de Olmedo y su subestación eléctrica.

Se han definido los requerimientos de protección y seguridad solicitados para once infraestructuras, y ejecutado el mantenimiento previsto para estas instalaciones. En el mes de abril, se procedió a celebrar el nuevo contrato global de mantenimiento de instalaciones de seguridad y protección contra incendios para el período 2012-2014, que cumple los requisitos que la Ley de Seguridad Privada exige en el mantenimiento de las instalaciones de seguridad.

La validación de equipos de protección se ha orientado al incremento de la eficiencia, destacando entre los equipamientos validados las centrales de alarmas de mayores prestaciones con el mismo costo, o la utilización de tecnología led en monitores de centros de control y pasamanos de túneles ferroviarios, tecnología ventajosa en cuanto a prestaciones, consumo energético e impacto medioambiental. Por otro lado, en línea con el objetivo de eficiencia, se ha estudiado la utilización de códigos de lectura óptica QR de respuesta rápida, en equipos y sistemas de seguridad para facilitar su identificación, gestión y mantenimiento, trabajo que ha sido objeto de mención especial en el VII Concurso de Participación para la Innovación y Excelencia de la entidad.

Las inspecciones y dispositivos de seguridad, así como la colaboración con Fuerzas y Cuerpos de Seguridad, han permitido una reducción del 14,96% respecto a 2011 en el hurto de cable y de un 6,10% en el de otros conductores. Destaca además la labor realizada en cuanto a interposición y seguimiento de denuncias administrativas y penales, en virtud de la potestad de policía ferroviaria que la ley del sector otorga a Adif; así, durante el año 2012, se han presentado un total de 2.354 denuncias penales y 1.219 administrativas.

En materia de autoprotección y emergencias, se ha cumplido la programación del año en cuanto a elaboración de planes y su mantenimiento (inspecciones, revisiones, simulacros), destacando la puesta en marcha de las cinco líneas de trabajo del Plan Director de Actuaciones ante Emergencias, a través de grupos de trabajo en los que se integran representantes de las distintas áreas de la organización. Se ha realizado con éxito una experiencia piloto de instalación de desfibriladores en el edificio de Sor Ángela de la Cruz, Barcelona Sants y Madrid Puerta de Atocha.



Dada la relevancia de la capacitación y sensibilización de todos los trabajadores en materia de seguridad, se han impartido 10.408 horas de formación (a personal interno y externo), y se han publicado un total de 83 noticias en la intranet corporativa.

Seguridad y salud laboral

Con el objetivo de alcanzar un escenario de cero accidentes y consolidar la mejora continua constatada en cuanto a la accidentalidad laboral, en enero de 2011 el Comité de Dirección aprobó el II Plan de Accidentalidad Cero 2011-2013, sustentado en cinco programas de actuaciones con objetivos definidos para cada año: formación específica en prevención de riesgos laborales, inspecciones internas del sistema de prevención, auditorías internas del sistema, jornadas técnicas y un nuevo programa de actuación denominado "Sensibilización de Mandos Intermedios y Personal de Estructura". En 2012 se han producido un total de 255 accidentes, de ellos 8 graves y ningún accidente mortal, de modo que se mantiene la tendencia descendente en el índice de incidencia observada en los últimos años. También ha disminuido respecto a 2011 la accidentalidad en las empresas contratistas de obras.

En el ámbito de salud laboral, la principal actividad de los servicios médicos de Adif consiste en reconocimientos médicos, tanto generales como psicológicos, desarrollados en aplicación de la normativa laboral y de seguridad en la circulación; las campañas de medicina preventiva y de vacunación; y el plan de acción contra las drogodependencias y el alcoholismo.

4.3. CALIDAD Y MEDIOAMBIENTE.

Sistema de gestión de la calidad

Como desarrollo del nuevo escenario 2012 en Adif se produce un cambio organizativo y se establece un proceso de adaptación de rumbo de la inversión a la gestión. Para ello se han identificado como principios esenciales la eficiencia, el cambio de cultura, la transparencia, la ética, la seguridad, la excelencia en procesos y servicios, la innovación y la internacionalización. En este escenario se convierte en línea estratégica de calidad la de "implantar modelos reconocidos de excelencia en la gestión" que aceleren y aseguren una correcta implantación de estos principios. Por ello, se lleva a cabo un Plan de Implantación de un modelo de gestión integral basado en la mejora continua camino de la excelencia según los estándares del modelo EFQM.

Con objeto de afianzar este objetivo de implantación en el sistema de gestión de Adif se perfecciona el sistema de gestión por procesos, procediendo a la identificación, clasificación, mapeado, monitorización y documentación, tanto de los procesos clave como de los estratégicos y de soporte necesarios para el desarrollo de la actividad de la empresa, con 125 procesos y 340 indicadores que conforman el conjunto de las actividades de Adif.

Durante 2012, Adif se propuso lograr una evaluación por un licenciario externo AENOR, de todo su sistema de gestión con el objetivo de obtener el máximo reconocimiento Sello de Oro +500. Se fue desarrollando así, un plan de implantación a través del Comité de Excelencia con



representación de todas las áreas de la entidad, con líneas de actuación específicas derivadas de las autoevaluaciones realizadas el año anterior y de la experiencia acumulada. Este Comité se ha reunido cada dos semanas y ha sido el motor de la implantación de los modelos de gestión integral. Se han impulsado además otros dos comités específicos denominados Subcomité de Participación y Creación de Valor y Subcomité de Procesos, para asegurar un correcto impulso y desarrollo de las actividades previstas. El enfoque aplicado, da continuidad a las actuaciones de los últimos años, que han contado con la implicación de toda la plantilla y el apoyo de la dirección.

El proceso de evaluación, que parte de la Memoria EFQM, se precedió de jornadas de preparación, y de la elaboración de un plan de visitas para los evaluadores a distintos centros, y conllevó la realización de entrevistas, así como la elaboración y entrega de documentación complementaria. Como resultado, se ha logrado el objetivo de alcanzar el máximo nivel de reconocimiento del sistema de gestión de Adif, al lograr el Sello de Oro de la Excelencia según el modelo EFQM +500. Distinción otorgada por primera vez a un administrador ferroviario europeo, con la que cuentan únicamente 46 empresas españolas.

Procesos y normalización

Se han llevado a cabo acciones relacionadas con distintos estándares y certificaciones, tales como las de los sistemas de gestión según ISO 9001 de toda la entidad y específicos de sus direcciones generales, medioambientales según ISO 14001, de riesgos laborales según OHSAS 18001, de gestión de I+D+i según ISO 166002, y de protección de información de acuerdo a la ISO 27001.

Con el doble objetivo de facilitar la consecución de la certificación de todo Adif bajo la norma ISO 9001 y de avanzar en la unificación de los criterios, se decidió reducir en 2011 el número de certificaciones limitándolas a direcciones de primer nivel y en 2012 se certificó finalmente el sistema de gestión de Adif en el ámbito "la gestión de la construcción y mantenimiento de la plataforma, vías e instalaciones ferroviarias. La gestión de la capacidad de la infraestructura y el tráfico de material ferroviario. La explotación de las estaciones de viajeros e instalaciones logísticas de mercancías. La comercialización de la red de telecomunicaciones. Y a todos los procesos asociados para realizar estas actividades". El esfuerzo realizado ha sido objeto de uno de los reconocimientos otorgados por AENOR en la jornada de "Responsabilidad Social" celebrada por la asociación en la feria FITUR.

Se ha dado continuidad a las certificaciones de Riesgos Laborales (OHSAS), con la intención de alcanzar en 2013 la integración en todo Adif. También se mantienen las certificación de gestión en I+D+i, y de protección de la información, y se ha renovado la del sistema de gestión ambiental en el área ambiental de obras, único existente de estas características en todas las administraciones ferroviarias.

Respecto a la gestión por procesos, se han cuantificado los procesos e indicadores actualmente identificados, que soportan todas las actividades de la empresa, clasificados en



estratégicos, clave y soporte, con vistas a su actualización y homogenización en 2013, prestando especial atención a los considerados "core" (25 de los 125 actuales).

Participación

La Participación es entendida en Adif como una herramienta a través de la cual sus personas, de forma individual o colectiva, participan en su gestión, desarrollando propuestas de mejora o soluciones a problemas concretos, generalmente mediante actividades estructuradas y sistemáticas, que permiten canalizar su creatividad y conocimientos. Se aspira a generalizar la cultura de participación y orientarla a la creación de valor y mejora de la eficiencia. Se cuenta para ello, entre otros recursos, con la aplicación informática SEIMPROME, la Red de Facilitadores y Coordinadores de Participación, y la Comunidad de PARTICIPACIÓN, entorno colaborativo que facilita salvar las barreras a la comunicación debidas a la dispersión territorial y organizativa.

En 2012, en el Acto de Reconocimiento a los Sistemas de Participación, se dieron a conocer los resultados del VI Concurso de Participación para la Innovación y Excelencia en la Gestión, cuyos 67 trabajos seleccionados en los ámbitos de tecnologías de la información y la comunicación, calidad en la gestión, sostenibilidad, e innovación tecnológica, suponen un incremento del 12% respecto a la edición anterior. Aprobadas las bases para la VII edición del concurso, se reorientará a la consecución de resultados alineados con el modelo de excelencia EFQM.

Se ha impartido formación, en el contexto de la acción formativa de "Innovación y Mejora Continua del Cuadro Técnico", y ejecutado una campaña informativa sobre las iniciativas y herramientas de participación disponibles en Adif. Por otro lado, y externamente a la entidad, se han compartido experiencias en distintos foros, como el Club de Excelencia en Gestión (CEG), AENOR, Asociación Española de la Calidad (AEC), etc.

Calidad en obras

En cumplimiento de los pliegos de prescripciones técnicas de los contratos de obras de construcción de las infraestructuras ferroviarias, los contratistas y las asistencias técnicas de obra (ACO) presentan un plan de calidad (PC) de las obras, que es validado por el director de obra y enviado a la Subdirección Adjunta de Calidad, Seguridad y Supervisión para su revisión y posterior aprobación, y cuyo cumplimiento es controlado con posterioridad durante las Auditorías de Cumplimiento del Plan de Calidad, dando lugar a la emisión de los informes de auditorías correspondientes.

Otros procesos clave en el ámbito de la calidad de construcción de las obras de plataforma para líneas de alta velocidad son:

- Auditorías técnicas a instalaciones y suministradores (laboratorios, plantas de hormigón, plantas de prefabricados, suministradores de apoyos, etc.)
- Autorías técnicas de obra durante las cuales se desarrollan comprobaciones topográficas, de adaptación a proyecto y comprobaciones de adaptación a los procedimientos específicos de ejecución y control de las obras de plataforma.



- Otras tareas del ámbito de auditoría de calidad de obras, como ensayos de contraste; gestión de no conformidades; informes de auditorías de calidad de subtramo; supervisión de proyectos y normalización; inventario de obras, y base de datos sobre documentación de calidad, para el inventario de activos de Adif; informes específicos de viaductos, terraplenes y túneles; acciones divulgativas; participación en la actualización del sistema de gestión del área; y colaboración para la elaboración del informe de propuesta de modificados en cumplimiento con Orden FOM 2226/2010.
- Se ha participado en el proyecto internacional Haramain High Speed Railway (Meca – Medina, KSA) dentro de los trabajos de “recepción de plataforma”. Se ha analizado la normativa de aplicación, especificaciones técnicas, proyecto de construcción, métodos de trabajo y procedimientos de calidad, junto con los registros generados durante la primera fase de las obras.

Medio ambiente

El Real Decreto Legislativo 1302/1986, modificado por la Ley 6/2010, de 24 de marzo, de modificación del texto refundido de la Ley de Evaluación de Impacto Ambiental de Proyectos (RDL 1/2008), dispone que los proyectos públicos o privados consistentes en la realización de obras, instalaciones o de cualquier otra actividad comprendida en dicho texto normativo, deberán someterse a una evaluación de impacto ambiental. Ente estas actuaciones se encuentra la “construcción de líneas de ferrocarril para tráfico de largo recorrido”.

Por ello, para cada actuación de este tipo se elabora el estudio de impacto ambiental que, tras someterse al trámite de información pública y formulación de alegaciones, da lugar a la declaración de impacto ambiental (DIA) que emite y publica el órgano ambiental competente, y donde se requieren una serie de medidas preventivas y correctoras, y pautas para el plan de vigilancia ambiental.

El Reglamento del Sector Ferroviario detalla los contenidos del proyecto de construcción, entre los que se encuentra la adecuación del proyecto a la declaración de impacto ambiental (en los casos en que sea preceptiva) y, en particular, la concreción de las medidas correctoras y protectoras derivadas del análisis ambiental. Para ello, el condicionado de la DIA, de obligado cumplimiento, se integra en los proyectos básicos y de construcción mediante la redacción del anejo de integración ambiental, dando lugar a diversas partidas en los contratos de construcción de las infraestructuras, destinadas fundamentalmente a evitar la contaminación de los suelos y las aguas, a tratar correctamente los residuos excedentes de las obras civiles, a proteger del patrimonio cultural, a disminuir la contaminación acústica en lugares críticos, y a proteger la fauna y la flora.

El Estatuto de Adif establece que, en los supuestos en los que la aprobación de los proyectos corresponda a Adif, éste ostentará las facultades de supervisión y, en su caso, de certificación del cumplimiento de la declaración de impacto ambiental de los mismos.



El sistema de aseguramiento del cumplimiento de la DIA con el que se dota Adif, se apoya en las Instrucciones y Recomendaciones para la Redacción de Proyectos (IGP), y en el Pliego de Prescripciones Técnicas Tipo para los Proyectos de Plataforma (PGP), velando por el cumplimiento de la normativa ambiental de aplicación.

El anejo de integración ambiental es supervisado por un órgano independiente al que redacta. En Adif, y para el ámbito de la Dirección de Proyectos y Obras de Alta Velocidad, dicha revisión es realizada por el Área de Integración Ambiental y Calidad de la Subdirección Adjunta de Calidad, Seguridad y Supervisión.

Esta labor se ha traducido en la emisión de 278 informes de revisión ambiental, y se han tramitado 53 informes de adecuación a la DIA o ambientales (12 proyectos básicos, 36 proyectos de construcción, y 5 proyectos de protecciones acústicas), preceptivos para la aprobación de estos proyectos.

Por otra parte, en 2012 se ha continuado con los trabajos derivados de los resultados obtenidos en el proyecto "Validación o Redefinición de las Medidas Preventivas y Correctoras de Impactos Ambientales Implantadas en Plataformas de Alta Velocidad", desarrollado en el marco de la "Encomienda de Gestión para la Realización de Trabajos de Investigación y Desarrollo Tecnológico en el Cuatrienio 2009-2013 -Adif-CEDEX-". Se trata de un proyecto multidisciplinar, donde han estado involucradas distintas áreas de Adif, con funciones de diseño de infraestructuras, integración ambiental de proyectos, construcción, control y vigilancia ambiental de obras, mantenimiento, e I+D+i. De este modo, se está contribuyendo a cumplir el objetivo "Impulsar la investigación y la innovación como contribución a la sostenibilidad y la modernización del ferrocarril" que forma parte del Plan de Responsabilidad Social Corporativa de Adif. El proyecto ha tratado temáticas diversas, como dispositivos de escape para la fauna, cerramiento de la línea, tratamiento de aguas en obras de túneles, gestión de la tierra vegetal, etc.

El resultado se ha traducido en la actualización de las Instrucciones y Recomendaciones para la Redacción de Proyectos, y el Pliego Tipo, estando en fase de planificación o de desarrollo otras actuaciones, como la puesta en marcha de experiencias piloto en obra, para validar prototipos; la celebración de un Seminario de intercambio del conocimiento entre áreas; el refuerzo de los procedimientos de control de la calidad de elementos ambientales en obra; y la elaboración de guías metodológicas.

4.4. RECURSOS HUMANOS.

Dentro de las actuaciones llevadas a cabo en el ámbito de los recursos humanos, se ha desarrollado la negociación del II Convenio Colectivo, suscrito por la dirección de la empresa y la representación de los trabajadores con fecha 21 de diciembre de 2012 y con una duración de 4 años y del cual destacan dos acuerdos: por un lado, con objeto de mantener la estabilidad laboral y el nivel de empleo, negociar un Plan de Empleabilidad y Recursos Humanos. Por otro



lado, hay que destacar la incorporación del Plan de Igualdad de oportunidades y no discriminación y del Protocolo de Actuación frente al Acoso Laboral.

Desarrollo directivo

Adif cuenta desde 2007 con un modelo de desarrollo directivo, basado en una gestión por competencias, cuyo objetivo es lograr que nuestra organización adecúe su estructura directiva a la realidad empresarial en que nos movemos y a sus características actuales.

En 2012, se ha implantado el Modelo de Liderazgo Adif: Gestión Directiva 3C, que es la solución de continuidad del Modelo de Desarrollo Directivo y el sistema metodológico que, apoyado en la experiencia, articula y desarrolla el Modelo de Liderazgo de Adif con criterios de transparencia, racionalidad y eficiencia.

El Modelo de Liderazgo es una herramienta para gestionar las capacidades, comportamientos y crecimiento del colectivo de líderes en un contexto presidido por el compromiso, la colaboración y la innovación, para poder ejercer, en cada momento y circunstancia, el liderazgo más efectivo.

Por otro lado, en 2012, se ha profundizado en la implantación de la Comunidad de Desarrollo Directivo 2.0 donde se comparten conocimientos, recursos y experiencias a partir de las buenas prácticas y el ejemplo de directivos con desempeño excelente.

Otros temas

En el ámbito de formación, en consonancia con los planes de eficiencia y mejora en la gestión de la empresa se han redefinido las actividades del Plan de Formación orientándolas a las actividades clave de la empresa y reforzando las metodologías de formación no presencial, teleformación y videoconferencia. Durante 2012 se han efectuado acciones formativas en las que han contado con 35.675 participantes con un total de 652.413 horas de formación, obteniendo una media de 49,2 horas por trabajador. Las áreas en las que se ha centrado han sido desarrollo y mantenimiento de la infraestructura, seguridad en la circulación, salud y prevención, protección civil, gestión y habilidades, informática y calidad y medio ambiente. Durante el año se ha ido mejorando el sistema de teleformación en el centro de formación virtual (CFV), hasta alcanzar el 52,2% de la formación.

Con objeto de seguir avanzando en la igualdad de mujeres y hombres en la entidad, y en cumplimiento de lo recogido en la legislación vigente, se aprobó el 2 de marzo de 2010 entre la Dirección y el Comité General de Empresa el I Plan de Igualdad de Oportunidades y no discriminación, con vigencia hasta el 31 de diciembre de 2012. Durante el año se ha realizado el seguimiento y análisis de la evolución de los indicadores del mismo: representatividad de género, procesos de gestión de personal (selección, formación y promoción), imagen y lenguaje, etc.; constatándose la evolución positiva. Se ha seguido avanzando en la conciliación laboral/familiar, y en los protocolos de actuación ante situaciones de acoso laboral y acoso sexual, incorporándose ambos al II Convenio Colectivo.



En materia de calidad, se ha avanzado en la integración con los procesos del sistema de gestión Certadif, contribuyendo a la obtención de la certificación global. Respecto del modelo EFQM se ha diseñado e implantado el cuadro de mando integral, con un completo sistema de indicadores de resultado e inductores, alineados con los análisis del nuevo ciclo estratégico 2011-2014 de la entidad, facilitando con ello la obtención del sello de Excelencia EFQM 500 +

En los cuadros siguientes se describe la distribución de los trabajadores de la entidad a 31 de diciembre de 2012 por áreas de gestión, grupos profesionales, por edades y antigüedad en la entidad, y su distribución geográfica por comunidades autónomas.

ÁREAS DE GESTIÓN	EFFECTIVOS
D.G. Explotación y Desarrollo de la Red	8.299
D.G. de Servicios a Clientes y Patrimonio	3.476
D.G. Corporativa y Secretaría del Consejo	515
D. Proyectos y Obras de Alta Velocidad	202
Ámbito Red	170
Subdirección de Sistemas de Información	158
D. Económico Financiera	122
D. Comunicación	69
D. Estrategia y Desarrollo	63
Subdirección de Innovación y Desarrollo Tecnológico	47
TOTALES	13.177

GRUPOS PROFESIONALES	EFFECTIVOS
Personal operativo	11.275
Estructura de apoyo	1.012
Estructura de dirección	890
TOTALES	13.177

EDAD	%
Hasta 35 años	7,00
Entre 36 y 50 años	40,64
Más de 50 años	52,36

ANTIGÜEDAD	%
Entre 0 y 12 años	13,08
Entre 13 y 19 años	0,94
Entre 20 y 27 años	20,21
Entre 28 y 35 años	56,32
Más de 36 años	9,45



Por último, el reparto geográfico de los trabajadores por comunidades autónomas figura en el cuadro adjunto.

COMUNIDAD AUTÓNOMA	EFFECTIVOS
Andalucía	1.801
Aragón	660
Asturias	271
Cantabria	163
Castilla y León	1.646
Castilla La Mancha	763
Cataluña	1.587
Extremadura	259
Galicia	633
Madrid	3.288
Murcia	179
Navarra	182
País Vasco	600
La Rioja	63
Comunidad Valenciana	1.073
Extranjero	9
TOTAL	13.177

4.5. CONVENIOS Y ACUERDOS CON RENFE OPERADORA

La finalidad de los convenios es asegurar la continuidad en la prestación de los servicios considerados imprescindibles desde el punto de vista empresarial y que, hasta la entrada en vigor de la Ley del Sector Ferroviario, se proporcionaban en el seno de una única empresa, Renfe. La elaboración de estos instrumentos legales se enmarca, además, dentro de la política de la Unión Europea de alcanzar niveles de calidad estratégicos, en aras de la búsqueda de la competitividad del ferrocarril y de la potenciación de los tráficos, tanto de mercancías como de viajeros, dentro de un sistema liberalizado de transporte ferroviario.

Los acuerdos parten de la situación que se registraba a 31 de diciembre de 2004, y tienen como objetivo mantener, en un primer momento, el *status quo* existente en esa fecha para, inmediatamente después, avanzar en el logro de objetivos mucho más exigentes. Con esta decisión se pretende evitar distorsiones que pudieran menoscabar el servicio último que se presta a usuarios y clientes.



Todos los convenios recogen una serie de indicadores objetivos y específicos por cada materia, que deben permitir una ponderación realista del cumplimiento de los niveles de calidad comprometidos por cada una de las partes. Para la regulación y gestión de los servicios en las estaciones de viajeros, se han suscrito tres: uno de ellos abarca a las denominadas “Estaciones multioperador”; otro a las estaciones con servicio prácticamente en exclusiva de cercanías y el último engloba a las estaciones utilizadas básicamente por regionales. El suministro energético para garantizar la tracción y las telecomunicaciones, es decir, la telefonía móvil y fija, y los nudos de comunicaciones, también pasan a ser regulados por sendos convenios. Los restantes se refieren a diversos aspectos: ayuda en caso de accidentes; mantenimiento del parque de material de mantenimiento de infraestructuras de líneas convencionales; mantenimiento de los tractores de las terminales de mercancías; transporte por ferrocarril de los materiales que mantenimiento de líneas convencionales que precisa para el desarrollo de su labor el cual finalizó el 31 de diciembre de 2012, posteriormente se sacó esta actividad a licitación, encontrándose en la actualidad pendientes de formalización los contratos con Renfe ; utilización conjunta de los sistemas de información; prestación de servicios de tracción y personal de conducción en las líneas de ancho UIC; mantenimiento de instalaciones en los talleres y playas de vía de Cerro Negro, La Sagra y Santa Catalina; suministro de energía para usos distintos de tracción (UDT); el referido a los títulos de transporte ferroviario utilizados por el personal y beneficiarios de Adif y otros como los relacionados con la gestión ambiental y fomento de la movilidad sostenible.

En el año 2008 se firmaron nuevos acuerdos por los que se formaliza la aplicación de la Orden FOM/2909/2006 del derecho de usufructo sobre bienes inmuebles e instalaciones vinculadas con el transporte ferroviario de mercancías, para espacios comerciales y campos.

En 2011 se ha vuelto a suscribir un nuevo acuerdo relativo a la gestión integral y administración de estaciones de cercanías, que sustituye al firmado en el año 2005, por cuanto el desarrollo en el periodo transcurrido del nuevo modelo ferroviario impulsado por la Ley 39/2003 y la obligada adaptación de la prestación de los servicios de cercanías al contenido del Acuerdo de Consejo de Ministros de 2 de julio de 2010, por el que se establecen las bases para la fijación de las obligaciones de servicio público en los servicios de transporte ferroviario de viajeros, aconsejan su renovación y adaptación. Tiene por objeto la encomienda a Renfe Operadora de la gestión integral y administración de las estaciones que se detallan en el anexo del convenio, en razón de su vinculación con la explotación de los servicios de transporte de cercanías que se desempeña en dichas estaciones.

4.6. OTROS CONVENIOS Y ACUERDOS DE COLABORACIÓN

La actividad de Adif está imbricada en el desarrollo urbano y afecta a la calidad de vida de los ciudadanos. Es por ello que la integración del ferrocarril en las ciudades debe realizarse en coordinación con las distintas administraciones afectadas, de modo que desde la fase de diseño



se integre la infraestructura en la ordenación urbana y se minimice el efecto barrera y las molestias que se puedan ocasionar. En ese sentido se han suscrito en años anteriores y a modo de resumen, convenios de colaboración en materia de integración de las infraestructuras ferroviarias en ciudades con el Gobierno Vasco y la Diputación Foral de Guipúzcoa, Junta de Castilla y León y los ayuntamientos de Málaga, Andoain, Fene, Irún, Montcada y Reixac, Aldaia, Alaquas, Xirivella, Donostia-San Sebastián, Salou, Granollers, Cuenca y este año se suman los firmados en Alicante (Ejecución Acceso Sur), Burgos (Cesión de la antigua estación), Carracedelo (Integración), Pancorbo (Puerto Seco), Santiago de Compostela (Parada de autobuses), Vigo (con Renfe-Operadora) y Zaragoza (Adenda al convenio), asimismo se firma convenio de colaboración entre ADIF y Nuevos Espacios Comerciales S.A. (NECSA) en la estación de Málaga Zambrano para la transmisión de señales, circuitos eléctricos, etc., al objeto de lograr el correcto funcionamiento del centro Vialia de dicha estación; también se firma otro convenio de colaboración entre el Ministerio de Fomento, la Diputación General de Aragón, ADIF, el consorcio urbanístico Canfranc 2000, Excelentísimo Ayuntamiento de Canfranc y la sociedad pública " Suelo y Vivienda de Aragón, S.L.", para la rehabilitación, gestión de la promoción y desarrollo urbanístico de la estación de Canfranc (Huesca).

Adif y Puertos del Estado firmaron en años anteriores, varios convenios para regular el acceso ferroviario a diversos puertos de Cataluña, Galicia, Valencia, Andalucía y el País Vasco, así como al resto de las infraestructuras existentes en los mismos, con el objetivo de favorecer una gestión coordinada y mejorar la integración del ferrocarril en la cadena logística. Asimismo se han suscrito, en esos años, acuerdos y adendas para dar continuidad a los firmados anteriormente, con Red ferroviaria Vasca Euskal-Trenbide Sarea, Confederación Hidrográfica del Guadalquivir, Valladolid Alta Velocidad 2003, León Alta Velocidad 2003 S.A. y Palencia Alta Velocidad S.A.. Durante 2012 se han elaborado cuatro propuestas de convenio (Puertos de Sevilla, Santander, Pasajes y Bilbao) con sus respectivas consignas que regulan la conexión con la REFIG administrada por ADIF, por lo que en la actualidad existen 11 puertos firmados y 6 con informe favorable del Ministerio de Fomento (los cuatro anteriores y los puertos de Gijón y Avilés desde el 2010) en espera de firma por los presidentes de ADIF y las respectivas Autoridades Portuarias ante la Ministra de Fomento. Asimismo se han prorrogado los acuerdos de Colaboración suscritos con 16 Autoridades Portuarias, para la prestación por Adif de los servicios de acceso y expedición de trenes y/o maniobras hacia/desde la red ferroviaria del interior del puerto, en colaboración con el responsable de seguridad en la circulación de la Autoridad Portuaria.

En cuanto a convenios de prevención de incendios se suscriben convenios con las comunidades autónomas para desarrollar actuaciones conjuntas de prevención y, en su caso, extinción de incendios en las zonas cercanas a las plataformas ferroviarias. Se encuentran en vigor convenios suscritos con las Comunidades Autónomas de Galicia, Valencia, Cataluña, Castilla y León y Navarra. Actualmente se están negociando prórrogas o nuevos convenios con Madrid, Extremadura, Murcia, Cantabria, Castilla La Mancha y Andalucía.



En proyectos relacionados con I+D+i se han suscrito en 2012 acuerdos de colaboración con 5 empresas e entidades, así como cinco adendas a los convenios suscritos en años anteriores como fueron los suscritos, entre otros, con las universidades de Almería, Córdoba, Granada y Extremadura, que tienen como objetivos comunes identificar las actuaciones de formación en I+D+i, de asesoría, vigilancia y prospectiva tecnológica; y con TRAGSA adenda al marco de colaboración para la realización de actuaciones, trabajos, asistencias técnicas, consultorías, y prestación de servicios en los ámbitos rural, agrario, forestal y medioambiental. Siguiendo la línea de actuación iniciada para el establecimiento de un marco general entre esta entidad y diferentes empresas del sector con las que llevar a cabo y desarrollar actividades relacionadas con la investigación científica, el desarrollo tecnológico y la innovación ferroviaria en el centro de tecnologías ferroviarias (CTF) en Málaga, hasta el momento, son 37 los acuerdos suscritos con otras tantas empresas, 23 de las cuales cuentan con presencia permanente de personal en dicho centro. Asimismo se han suscrito en 2012 seis convenios de colaboración con otras tantas universidades y fundaciones educativas al fin de posibilitar la realización de prácticas de los alumnos de dichas universidades y fundaciones en Adif.

También, el compromiso de Adif con el respeto al patrimonio ambiental y cultural, la profundización y extensión del modelo de gestión y socialmente responsable (RSC) y la mejora de la accesibilidad a las estaciones, se ve reforzado con los convenios de colaboración y protocolos firmados en años anteriores, tales como, con la Fundación Iberoamericana de las Artes (FIBART), para la difusión de la cultura iberoamericana, con la Federación de Asociaciones de Scouts de España (ASDE) al objeto de fomentar actitudes de conservación medioambiental y protección de la diversidad biológica y con la Fundación Plan Internacional España que tiene por objeto la realización de actividades conjuntas destinadas a mejorar las condiciones de vida de los niños de los países que no se desarrollan. Asimismo, teniendo en cuenta que parte del patrimonio gestionado por nuestra entidad no tiene una utilidad directa como infraestructura ferroviaria, por ser activo en desuso, esta se pone al servicio de los ciudadanos con la finalidad de que esté disponible y responda a las necesidades de la sociedad; por lo que a los suscritos anteriormente para la cesión gratuita de activos en desuso, financiación de rehabilitación de edificios y cesión de material ferroviario, con el Ayuntamiento de Miño, la Empresa Pública de Suelo de Andalucía (EPSA), Asociación del ferrocarril de Venta de Baños, Fundación dos Ferrocarriles de Galicia y Ayuntamiento de Águilas, se suscribió en 2011 el convenio de colaboración con el Ministerio de Fomento para financiar las obras de rehabilitación de una nave del Museo del Ferrocarril de Vilanova i la Geltrú. Este año se firma con la fundación AMAS SOCIAL la cesión gratuita de material de desuso con destino a la formación de personas con discapacidad intelectual.

También en 2012 se firma convenio de colaboración entre la Administración General del Estado (AGE), la Sociedad Estatal de Infraestructuras del Transporte, S.A. Terrestre (SEITSA) y Adif, para la promoción de inversiones en la red titularidad del Estado en 2012.



Por último en cuanto a la gestión sobre Vías Verdes, se firmaron cuatro convenios : novación Vía Verde de Mondúbar de la Emparedada (Burgos) con una longitud de 5,613 km., novación Vía Verde Cardeñadizo (Burgos) de 3,270 km de longitud, Vía Verde del Valle del Almazora (Almería), con una longitud de 64,137 km y adenda de Ampliación Vía Verde de Huesca (Huesca) con una longitud de 0,348 km.

4.7. PROYECTOS INTERNACIONALES.

El objetivo general que persiguen las actividades internacionales de la entidad, además de la defensa de sus intereses, es rentabilizar el conocimiento y experiencia de Adif con la consecución de proyectos. Para ello se siguen líneas de trabajo orientadas a fomentar la participación en actividades del exterior impulsando la integración de la red nacional en la red europea e incrementando la dimensión del negocio en el exterior.

Así, en 2011 se ha reforzado desde las instituciones correspondientes a nivel europeo (Parlamento Europeo, Consejo de Ministros y Comisión Europea) el tratamiento común de los instrumentos de modernización del ferrocarril (destacando el impulso a corredores europeos y redes transeuropeas e interoperabilidad). Se siguen así las estrategias marcadas en el Libro Blanco presentado en marzo, orientadas a conseguir un espacio ferroviario europeo único basado en un sistema de transportes competitivo y eficiente, destacando al modo ferroviario como elemento clave para su consecución. En esta estrategia han jugado un papel destacado los organismos internacionales en los que participa activamente Adif (UIC, CER, EIM, ERA, CEEP, Rail Net Europa), utilizados como plataformas técnicas y/o políticas para impulsar los intereses del sector ferroviario y para apoyar, coordinar y realizar actividades y proyectos internacionales dirigidos tanto al desarrollo y financiación de infraestructuras como a la mejora tecnológica, la investigación, desarrollo e innovación.

En este sentido, se participa en las agrupaciones europeas de interés económico (AEIEs) creadas para impulsar los corredores internacionales que afectan a España: AEIE Corredor D, creada en 2007 para apoyar la implantación de ERTMS y el desarrollo del transporte ferroviario de mercancías sobre el corredor mediterráneo entre Valencia y Ljubljana; AEIE SEA Sur Europa Atlántico Vitoria-Dax, creada en 2005 para desarrollar la correspondiente conexión ferroviaria internacional; AEIE AVEP Alta Velocidad España-Portugal, que ha desarrollado estudios y definido las actuaciones en el tramo internacional, con estaciones de viajeros y mercancías en Badajoz/Caia; AEIE TCP Travesía de Gran Capacidad de los Pirineos, constituida en 2010 habiéndose licitado y adjudicado en presente ejercicio un primer estudio de análisis de tráfico en torno a una futura conexión ferroviaria central; y AEIE User's Group ERTMS, dirigida a la armonización de las especificaciones técnicas y reglamentarias de operación de dicho sistema de gestión de tráfico ferroviarios.

Un segundo espacio de actividad se ha dirigido al desarrollo de la cooperación y el negocio internacional. Fruto de la experiencia de gestión y capacidad tecnológica que se deriva del



proceso de modernización ferroviaria llevada a cabo en España, se comienzan a concretar nuevas oportunidades de negocio en el mercado internacional. Así, se complementan colaboraciones dirigidas al reforzamiento institucional y empresarial con otros países, en base a las directrices recibidas desde el Ministerio de Fomento de apoyo al conjunto del sector industrial español, considerando el sector ferroviario como estratégico para la política de internalización y apertura de mercados internacionales.

Con independencia del proyecto HARAMAIN, que se comentará a continuación, destacar que en años anteriores se alcanzaron y firmaron acuerdos de colaboración con BHZJK, el gestor de infraestructuras de Bosnia y Herzegovina, para la modernización de la red ferroviaria de dicho país, y la continuación de las colaboraciones con países considerados estratégicos, con los que se tiene acuerdos de colaboración: con RZD (Rusia), TCDD (Turquía), ONCF (Marruecos) y con PKP PLK (Polonia). También, en el plano internacional, mencionar el seguimiento de los planes de desarrollo de la alta velocidad, y la colaboración con los organismos y autoridades, en Estados Unidos y Brasil. En 2012 también se está colaborando en otros proyectos internacionales como la “operación Gara de Nord” en Rumanía y asistencia técnica para la valoración de los espacios de estación de la ONCF en Marruecos.

Proyecto HARAMAIN

En 2011, Arabia Saudí ha iniciado la construcción, con financiación pública, de una nueva línea ferroviaria de Alta Velocidad de 449 km, entre las ciudades de Meca y Medina (la llamada Haramain High Speed Rail – HHR), de tráfico exclusivo de viajeros y de cuatro estaciones (Meca, Jeddah, Centro Económico KAEC y Medina). El proyecto consiste en el diseño, construcción, operación y mantenimiento de la línea, en régimen BOT (build, operate and transfer) para la Organización de Ferrocarriles Saudí (SRO).

El proyecto se ejecuta en dos fases:

- fase 1 subdividida en dos partes: construcción de la obra civil–plataforma y construcción de las estaciones;
- fase 2, adjudicada al consorcio español, subdividida a su vez en dos fases: fase CAPEX, construcción de la superestructura, puesta en servicio de la línea y suministro del material rodante, con una duración estimada de 51 meses; y fase OPEX, operación del ferrocarril y mantenimiento de la línea y el material rodante, durante 12 años.

El Consorcio Al Shoula, adjudicatario de la fase 2 del proyecto, está formado por 14 entidades y empresas (2 saudíes y 12 españolas), ha dirigido los procesos de elaboración y defensa de la oferta hasta su adjudicación. Adif es responsable de la gestión y seguimiento del diseño, proyecto, construcción y puesta en servicio de la línea. Asimismo es responsable de la operación y mantenimiento de las infraestructuras y las estaciones.

Las principales características del proyecto son:

- Longitud 449 km (Meca–Jeddah 78 km, Jeddah–Medina 371 km).



- Estaciones en construcción: La Meca, Jeddah, KAEC (King Abdullah Economic City) y Medina Central. Además figura otra estación en proyecto, KAIA.
- Velocidad de diseño 320 km/h, con una velocidad comercial de 300 km/h.
- Tiempo de viaje Meca-Medina, menor de 2h30' (con paradas en Jeddah, KAIA, KAEC).
- Demanda media estimada de 160.000 viajeros/día.
- Doble vía de ancho 1.435 mm, electrificación 25 kV, 60 Hz y ERTMS Nivel 2.
- Trenes al inicio de la operación: 35 unidades.

El ámbito de actuación de Adif se divide en las siguientes áreas de trabajo:

- Ingeniería, superestructura y mantenimiento. En la fase CAPEX participa en el equipo de la interface para la recepción de la infraestructura, es responsable del control del proyecto constructivo, de la gestión del proyecto durante la construcción, de la integración de los sistemas y de la puesta en servicio. Asimismo es responsable de la preparación de la normativa, manuales, procedimientos y documentación técnica relacionada con el mantenimiento. En la fase OPEX es responsable de la dirección del mantenimiento.
- Circulación. En la fase CAPEX participa en el diseño, proyecto, instalación, pruebas y puesta en servicio de los sistemas y equipos de gestión del tráfico ferroviario. Asimismo es responsable de la elaboración de la normativa, manuales, procedimientos y documentación técnica relacionada con la circulación. En la fase OPEX es responsable de la supervisión y gestión en tiempo real y diferido del tráfico ferroviario, así como de la planificación y gestión de la capacidad de la línea.
- Estaciones. Durante la fase CAPEX participa en el equipo de la interface para la recepción de las estaciones y es responsable de la preparación de normativa, manuales, procedimientos y documentación técnica relacionada con la gestión de las estaciones. Durante la fase OPEX es responsable de la operación y el mantenimiento de las estaciones, así como de la explotación comercial de las mismas.
- Seguridad en la circulación. En la fase CAPEX es responsable de la elaboración de la normativa de seguridad en la circulación, verificando y validando los dossiers de seguridad de las instalaciones. En la fase OPEX es responsable de la planificación y dirección del sistema de gestión de seguridad en la circulación. Asimismo realiza la investigación de accidentes e incidentes ferroviarios.
- Seguridad y protección civil. En la fase CAPEX elabora los planes de actuación, normativa y procedimientos técnicos en materia de seguridad relacionados con la zona segura de las estaciones. En la fase OPEX es responsable de la dirección y el control de los recursos de seguridad en la zona segura de las estaciones.
- Formación. En la fase CAPEX realiza la dotación de elementos del centro de formación y las acciones formativas habilitantes del personal de las áreas de mantenimiento, circulación, seguridad en la circulación y estaciones. En la fase OPEX lleva a cabo las



acciones formativas anuales de reciclaje y los aspectos formativos del programa de saudización.

En enero de 2012 se firma el contrato para la construcción de la LAV La Meca-Medina. Tras la adjudicación, se ha acordado constituir formalmente una sociedad saudí, en el que las empresas españolas mantendrán el 88 % de la sociedad y los socios saudíes, el 12% restante (Al Shoula, 7%, y la constructora local Al-Rosan, 5%).

En materia de recursos humanos, se ha desarrollado normativa sobre diversos aspectos relativos a la expatriación del personal técnico y experto, así como un manual de procedimientos para el personal expatriado. Se han formalizado contratos, de modo que a final de 2012 varios trabajadores de la entidad se encuentran desplazados con residencia permanente en Arabia Saudí.



5. CONSEJO DE ADMINISTRACIÓN Y DIRECCIÓN A 31 DE DICIEMBRE DE 2012

Consejo de Administración

PRESIDENTE:

D. Enrique Verdeguer Puig

VOCALES:

D. Juan Carlos Cáceres Díez

D. Jesús del Barco Fernández-Molina

D. Félix Díaz Martínez

D. Gerardo Luis Gavilanes Ginerés

D^a Alicia Portas Martínez

D. Manuel Niño González

D. Julio Gómez-Pomar Rodríguez

D^a Mercedes Rodríguez Arranz

D. Benigno Blanco Rodríguez

D. José María Piñero Campos

SECRETARIA:

D^a. María Rosa Sanz Cerezo

Dirección

PRESIDENTE:

D. Enrique Verdeguer Puig

D.G. CORPORATIVA Y SECRETARIA DEL CONSEJO

D^a. María Rosa Sanz Cerezo

D.G.DE EXPLOTACIÓN Y DESARROLLO DE LA RED

D. Alfonso Ochoa de Olza Galé

D.G.DE SERVICIOS A CLIENTES Y PATRIMONIO

D. Miguel Ángel Campos García

D. DE SOCIEDADES DE INTEGRACIÓN, FILIALES Y PARTICIPADAS.

D^a Elena González Gómez

D.DE INTERNACIONAL Y GABINETE DE PRESIDENCIA

D. Fernando Nicolás Puiggarí

D. DE COMUNICACIÓN

D. Ignacio Garay Zabala

D. ECONÓMICO FINANCIERO

D. Manuel Varela Bellido

D.DE PROYECTOS Y OBRAS DE ALTA VELOCIDAD

D. Luí^s M^a Pérez Fabregat

D. DE ESTRATEGIA Y DESARROLLO

D. Luí^s Fernando López Ruíz

Madrid, 31 de mayo de 2013

EL PRESIDENTE

Fdo.: Gonzalo Ferre Moltó