

ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS
ADIF

INFORME DE GESTIÓN

EJERCICIO 2013

INFORME DE GESTIÓN
EJERCICIO 2013

ÍNDICE

	Págs.
1. El Administrador de la Infraestructura Ferroviaria	1
1.1. Estructura organizativa	3
1.2. Funcionamiento, objetivos y estrategia	5
2. Evolución de la Actividad	6
2.1. Análisis de la actividad y del resultado	6
2.2. Indicadores	9
2.3. Actuaciones en las diversas áreas de actividad	11
3. Liquidez y recursos de capital	26
4. Riesgos e Incertidumbres	27
5. Hechos Posteriores	29
6. Previsión Evolución de la Entidad	30
7. Actividades de I+D+i y Gestión de Activos Ferroviarios	31
8. Otra Información Relevante	34

INFORME DE GESTIÓN EJERCICIO 2013

1. El Administrador de la Infraestructura Ferroviaria

Durante el presente año han concurrido circunstancias económicas y sociales de gran magnitud e importancia que han hecho necesario disponer de un nuevo enfoque estratégico que dé respuesta a esta nueva situación. Algunos de estos factores han modificado el escenario contextual externo en el que ADIF venía operando y otros se han desarrollado en la propia Entidad.

La necesidad, por una parte, de agilizar el proceso de liberalización del sector ferroviario y, por otra, la desfavorable situación económica, aconsejaban que se profundizase en la racionalización del sector ferroviario, en el ámbito de competencia estatal, en aras de lograr la máxima eficiencia en la gestión de los servicios, de forma que se asegure el cumplimiento del objetivo de estabilidad presupuestaria y se permita un mejor desenvolvimiento del sector.

Así, se aprobó una serie de medidas que permiten profundizar en la racionalización del sector ferroviario con los objetivos de convertir al ferrocarril en un modo de transporte competitivo y de abrir los mercados ferroviarios nacionales al transporte internacional realizado por las empresas ferroviarias establecidas en cualquier estado miembro de la Unión Europea.

Atendiendo a la cronología de los cambios normativos podemos señalar:

- **Integración en ADIF de parte de la Entidad Pública Empresarial Ferrocarriles de Vía Estrecha (FEVE)**

El Real Decreto-ley 22/2012 de 20 de julio, por el que se adoptan medidas para la racionalización y reestructuración del sector ferroviario, incluye entre otras, la extinción de la entidad pública empresarial Ferrocarriles de Vía Estrecha (FEVE) el día 31 de diciembre de 2012, subrogándose ADIF y RENFE-Operadora en los derechos y obligaciones de aquélla, asumiendo la titularidad de los bienes en función de que se hallen adscritos a la infraestructura o a la operación de servicios respectivamente, criterio que servirá asimismo para la distribución del personal. Esto supuso la integración en ADIF con efectos el 1º de enero de 2013 de los activos y

INFORME DE GESTIÓN
EJERCICIO 2013

pasivos correspondientes así como la relación de personal determinada por la Orden FOM/2814/2012.

- **Transmisión a ADIF de la titularidad de la red ferroviaria del Estado cuya administración tenía encomendada**

El Real Decreto-ley 4/2013, de 22 de febrero, establece que las infraestructuras ferroviarias y estaciones que constituyen la red de titularidad del Estado cuya administración ADIF tiene encomendada, pasarán a ser de titularidad de la Entidad Pública Empresarial Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (ADIF) a partir de la entrada en vigor del propio Real Decreto-ley, esto es el 23 de febrero de 2013.

- **Segregación de ADIF en dos empresas**

El Real Decreto-ley 15/2013 de 13 de de diciembre, sobre la reestructuración de la entidad pública empresarial Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (ADIF) y otras medidas urgentes en el orden económico determina que con fecha 31 de diciembre de 2013, se creará la entidad pública empresarial ADIF-Alta Velocidad mediante la escisión de la rama de actividad de construcción y administración de aquellas infraestructuras ferroviarias de alta velocidad y otras que se le atribuyan y estén encomendadas hasta la fecha de entrada en vigor de dicho Real Decreto-ley al Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (ADIF). La actividad no segregada permanecerá en ADIF. A raíz de la entrada en vigor del mencionado Real Decreto-ley 15/2013, el 27 de diciembre se publica la Orden PRE/2443/2013, por la que se determinan los activos y pasivos de ADIF que pasan a ser titularidad de ADIF-AV. La integración de dichos activos y pasivos en el patrimonio de ADIF-AV se efectúa y registra según el valor contable de los mismos, y los efectos de la escisión se retrotraen contablemente al 1 de enero de 2013, tal y como se establece en dicha Orden y en el Real Decreto-Ley citado. Por su parte, la Orden FOM/2438/2013 establece la relación de personal de la entidad pública empresarial ADIF que se integra en la entidad ADIF-Alta Velocidad.

INFORME DE GESTIÓN EJERCICIO 2013

Por todo ello ha sido necesario establecer un nuevo escenario estratégico que oriente todas las actividades y acciones de ADIF a la consecución de los objetivos propuestos, y sobre todo, a aportar al sistema ferroviario español y a la sociedad, el valor añadido y la sostenibilidad económica que se espera de ADIF como administrador de infraestructuras ferroviarias en la situación económica actual.

1.1. **Estructura organizativa**

ADIF está regida por un Consejo de Administración encargado de la superior dirección, de su administración y gestión.

Al Consejo de Administración le corresponde, entre otras competencias, la de determinar la estructura de la Entidad, aprobar los criterios generales sobre la organización y fijar las directrices para la elaboración y la modificación de la plantilla.

Los criterios generales en los que se basa la organización de ADIF son alcanzar la máxima eficiencia operativa y el fortalecimiento de las áreas de gestión y las económico-financieras.

La estructura organizativa de ADIF se articula en torno al siguiente organigrama:



INFORME DE GESTIÓN
EJERCICIO 2013

La composición del Consejo de Administración y de la Dirección de ADIF a 31 de diciembre de 2013 se presenta a continuación:

CONSEJO DE ADMINISTRACIÓN**PRESIDENTE**

D. Gonzalo Ferre Moltó

VOCALES

D. Jorge Ballesteros Sánchez

D. Benigno Blanco Rodríguez

D. Juan Carlos Cáceres Díez

D. Jesús del Barco Fernández-Molina

D. Félix Díaz Martínez

D. Julio Gómez-Pomar Rodríguez

D. José María Piñero Campos

D^a Alicia Portas Martínez

D. Jesús Miguel Pozo de Castro

D^a Mercedes Rodríguez Arranz

SECRETARIA

D^a. María Rosa Sanz Cerezo

DIRECCIÓN**PRESIDENTE**

D. Gonzalo Ferre Moltó

**D.G. DE RECURSOS HUMANOS Y
SECRETARÍA GENERAL Y DEL
CONSEJO**

D^a. María Rosa Sanz Cerezo

**D.G. DE EXPLOTACIÓN Y
CONSTRUCCIÓN**

D. Antonio Gutiérrez Blanco

**D.G. DE SERVICIOS A CLIENTES Y
PATRIMONIO**

D. Jorge Segrelles García

D. DE GABINETE DE PRESIDENCIA

D. Ana Gómez Galindo

D. DE COMUNICACIÓN

D. Ignacio Garay Zabala

D. AUDITORÍA INTERNA

D. Francisco Javier Fernández Arévalo

INFORME DE GESTIÓN
EJERCICIO 2013

1.2. Funcionamiento, objetivos y estrategia

El contexto económico, actual y previsto a corto plazo, impone fuertes restricciones económicas, y requiere, por un lado, adaptar nuestra planificación estratégica a la utilidad demandada actualmente y, por otro, concentrar esfuerzos en conseguir un sistema ferroviario económicamente sostenible, siempre bajo la premisa de mantener los altos índices actuales de seguridad y calidad de servicio.

Muchas son las causas y las consecuencias que las actuales circunstancias económicas y sociales han afectado a nuestra empresa pero, sin entrar en un análisis detallado, podemos destacar las siguientes:

HECHOS QUE ACONSEJARON REVISAR LA ESTRATEGIA DE ADIF	<p>Nuevo Marco estratégico del Ministerio de Fomento</p> <ul style="list-style-type: none"> * Nuevo Plan de Infraestructuras, Transportes y Vivienda. * Programa Nacional de Reformas 2013. * Plan Estratégico 2012-2015 del Ministerio de Fomento.
	<p>El entorno económico actual exige en mayor medida</p> <ul style="list-style-type: none"> * Eficiencia en gestión de recursos. * Sostenibilidad económica. * Transparencia e integridad en la gestión.
	<p>Nuevo modelo ferroviario y de empresa</p> <ul style="list-style-type: none"> * Segregación de ADIF en dos entidades. * Integración de FEVE en ADIF * Posicionamiento frente a un mercado liberalizado. * Modelo consolidado y maduro. * Oportunidad de revisión para mejorar su eficiencia.

Para ello en 2013 hemos diseñado un nuevo Plan de Empresa 2013-2016 centrado en un Foco Estratégico, eje de todas las acciones de nuestra empresa, conocido por todo el personal y motor del cambio, que hemos definido como la consecución de la "Sostenibilidad Económica" de nuestra entidad, cuantificado en la obtención de un resultado neto de explotación equilibrado en 2016.

INFORME DE GESTIÓN EJERCICIO 2013

La obtención de un resultado neto de explotación equilibrado en 2016, requiere implementar acciones cuyos objetivos sean:

- el incremento de ingresos,
 - Mantener o incrementar las aportaciones del Estado
 - Incrementar la cifra de negocio
- la reducción de gastos
 - Reducir los gastos por servicios externos
 - Reducir los gastos de personal
 - Contener los gastos financieros en el medio plazo
- la eficiencia en la gestión manteniendo siempre los altos índices actuales de seguridad y calidad de servicio tan bien valorados por nuestros grupos de interés: Clientes, Proveedores, Ciudadanos en general, Administraciones,...

En este sentido, a lo largo de 2013 hemos iniciado distintas actuaciones tendentes a la consecución de los objetivos fijados y que iremos explicando a lo largo del presente informe. Algunas ya han tenido impacto en la cuenta de resultados, aunque habrá que esperar a los próximos ejercicios para apreciar el efecto de todas las ya iniciadas y las que puedan implementarse en el horizonte temporal fijado.

2. Evolución de la Actividad

2.1. Análisis de la actividad y del resultado

Como ya hemos indicado anteriormente y se explica con más detalle en las Cuentas Anuales adjuntas, a lo largo de 2013 se han producido los siguientes hechos relevantes que han tenido efectos muy significativos en los estados financieros de ADIF y hacen que las magnitudes económicas correspondientes a los ejercicios 2012 y 2013 no resultan comparables:

INFORME DE GESTIÓN
EJERCICIO 2013

- a) Segregación de ADIF en dos entidades con fecha 31 de diciembre de 2013, aunque los efectos contables de la misma se registran con fecha 1º de enero de 2013 según establece el RDL 15/2013.
- b) La integración de la rama de actividad de administración de infraestructuras de FEVE en ADIF con fecha 1 de enero de 2013.
- c) La transferencia a ADIF de la red de titularidad del Estado.

No obstante, a continuación efectuamos un breve análisis de las variaciones más significativas:

- a) El importe de la cifra de negocios sufre una disminución muy significativa (de 1.273,7 millones de euros a 118,4 millones de euros) debido fundamentalmente a la desaparición de los Ingresos por la Administración de la Red Titularidad del Estado y de los Ingresos para Inversiones en la Red Titularidad del Estado consecuencia de su transferencia a ADIF, que supone que las aportaciones efectuadas por el Estado para financiar estas actividades se hayan considerado como subvención de explotación, dentro del epígrafe de otros ingresos de explotación, las correspondientes a la administración de la antigua Red de Titularidad del Estado, y como subvenciones de capital, las destinadas a la ejecución de inversiones en dichas infraestructuras.

Asimismo, señalar que la fuerte caída en la cifra de ingresos por cánones ferroviarios, que pasan de 368 millones de euros en el ejercicio 2012 a 101,7 millones de euros en el ejercicio 2013, se debe a la segregación de las infraestructuras de ADIF-Alta Velocidad.

En realidad si hiciésemos una comparación en términos homogéneos entre los ejercicios 2012 y 2013 de los cánones devengados por las infraestructuras de titularidad de ADIF, que básicamente corresponden a los de la antigua Red Convencional de Titularidad del Estado, se observaría un crecimiento debido básicamente al aumento de las tarifas aplicadas a estas

INFORME DE GESTIÓN EJERCICIO 2013

infraestructuras en las modalidades de reserva de capacidad y circulación del canon de utilización del Red Ferroviaria de Interés General que fueron modificadas con efectos 1 de noviembre de 2012 por la Orden FOM/2336/ 2012 de 31 de octubre.

- b) El incremento de la rúbrica de Otros Ingresos de explotación entre 2013 y 2012, que asciende a 472 millones de euros se explica, básicamente, por el reconocimiento en este epígrafe de la subvención del estado para financiar la red ferroviaria administrada por ADIF, por un importe de 585 millones de euros y por los ingresos correspondientes a los servicios prestados a ADIF-Alta Velocidad, que se elevan a 360 millones, así como por la disminución de los ingresos por alquileres y por suministros de energía. Estas dos últimas variaciones tiene su origen en la transmisión de la titularidad de la red de fibra óptica y de diversas estaciones de viajeros a ADIF-Alta Velocidad, por una parte, y en la asignación a ADIF-Alta Velocidad de la gestión del suministro de energía eléctrica de tracción para toda la Red Ferroviaria de Interés General (en adelante, RFIG), dentro del proceso de reordenación del sector ferroviario que supone su creación, por otra parte.
- c) La disminución de los otros gastos de explotación se debe, fundamentalmente, a que, como consecuencia de la integración en el patrimonio de ADIF de la antigua Red de Titularidad del Estado, las inversiones en dichas infraestructuras han dejado de considerarse gastos de explotación y se registran en el inmovilizado de la Entidad. Adicionalmente, la práctica eliminación de los gastos por energía de tracción tiene su origen en la asignación a ADIF- Alta Velocidad de la gestión del suministro de energía eléctrica para toda la RFIG, como se ha indicado anteriormente.
- d) La evolución del resultado financiero del ejercicio es consecuencia, básicamente, de la reducción del pasivo con entidades de crédito como consecuencia de la escisión de la rama de actividad transferida

INFORME DE GESTIÓN
EJERCICIO 2013

a la nueva entidad ADIF-Alta Velocidad. Esta mejora viene acompañada de una reducción del fondo de maniobra negativo en relación con el ejercicio anterior (véase apartado 2.2). En este sentido cabe señalar que en el ejercicio 2012 la Entidad se vio afectada por las restricciones crediticias en el mercado financiero que no le permitieron la totalidad de la financiación a largo plazo inicialmente prevista en los Presupuestos Generales del Estado para dicho ejercicio. La situación de estos mercados ha ido mejorando a lo largo del año 2013 y, sobre todo, en los últimos meses del mismo, a medida que se ha relajado la presión sobre la deuda pública española.

Por último, a continuación se presenta un cuadro para el ejercicio 2013 en el que se desglosa por segmentos de negocio el resultado antes de impuestos:

	Total (miles de euros)	Construcción Red de Adif	Administración Red de Adif	Gestión de la Red y las Estaciones de ADIF AV	Gestión Estaciones y Otros Activos	Otros (*)
RESULTADO ANTES DE IMPUESTOS	-97.252	-5.619	-24.695	-12.933	-31.274	-22.730

(*) Incluye Resultado Financiero y Deterioro de Inmovilizado

Cabe señalar que en el cuadro anterior el resultado de las distintas áreas de actividad no incluye el resultado financiero ni el deterioro, que se recogen en el epígrafe "Otros".

2.2. Indicadores

A continuación se incluyen algunos indicadores generales económicos y financieros.

Cabe insistir en la necesidad de tener en cuenta la escisión de la rama de actividad de Alta Velocidad desde el 1º de enero de 2013 a la hora de realizar comparaciones.

INFORME DE GESTIÓN
EJERCICIO 2013

	2013	2012
RATIOS SOBRE GRADO DE AUTOFINANCIACIÓN		
GRADO DE AUTONOMÍA Indica el grado de independencia respecto a la financiación ajena	64,76%	57,88%
FINANCIACIÓN DEL ACTIVO FIJO Indica el % de recursos a L/P que financian el Activo no corriente	99,89%	97,90%
RATIOS DE ROTACIÓN O DE GIRO		
ROTACIÓN DEL ACTIVO TOTAL Indica el grado de eficiencia en la gestión de activos	8,35%	4,79%
ROTACIÓN ACTIVO FIJO Indica el grado de eficiencia en la gestión del activo fijo	8,74%	4,93%
ROTACIÓN ACTIVO CORRIENTE Indica el grado de eficiencia en la gestión del activo corriente	188,82%	166,73%
RATIOS DE LIQUIDEZ		
COEFICIENTE DE LIQUIDEZ Indica cuántas unidades monetarias de cada 100 de activo son líquidas	3,73%	2,54%
COEFICIENTE DE TESORERÍA Indica la capacidad de la empresa para hacer frente a sus compromisos a C/P	0,82	0,52
RATIO DE SOLVENCIA Indica la capacidad de la empresa para afrontar su pasivo exigible con el activo.	2,84	2,37
FONDO DE MANIOBRA (miles €) Indica la capacidad para afrontar sus obligaciones a C/P	-16	-843

En el cuadro adjunto se recogen los aplazamientos de pago efectuados a proveedores en 2012 y 2013. Dichos aplazamientos se explican por las dificultades para obtener la totalidad de la financiación a largo plazo

INFORME DE GESTIÓN EJERCICIO 2013

inicialmente prevista en los Presupuestos Generales del Estado para el ejercicio 2012 debido a las restricciones crediticias en el mercado financiero, circunstancia que ha lastrado también la evolución de la liquidez de la Entidad en el ejercicio 2013. Es de señalar que a 31 de diciembre los aplazamientos que sobrepasaban el plazo máximo se habían reducido drásticamente una vez obtenida la financiación necesaria.

	2013		2012	
	Miles €	%	Miles €	%
Dentro del plazo máximo legal (**)	281.140	27,18%	3.396.785	75,46%
Resto	753.058	72,82%	1.104.761	24,54%
Total pagos del ejercicio	1.034.198	100,00%	4.501.546	100,00%
PMPE (días) de pagos)	36		28	
Aplazamientos que a la fecha del cierre sobrepasan el plazo máximo legal	24.838		137.806	

(**) El plazo máximo legal del pago es, en cada caso, el que corresponda en función de la naturaleza del bien o servicio recibido por la empresa de acuerdo con lo dispuesto en la Ley 3/2004, de 29 de diciembre, por la que se establecen medidas de lucha contra la morosidad en las operaciones comerciales.

2.3. Actuaciones en las diversas áreas de actividad

2.3.1. En el ámbito de la red

Las tareas realizadas en este ámbito de actuación consisten en la construcción y el mantenimiento de la infraestructura ferroviaria de forma eficiente y sostenible, tanto desde el punto de vista económico como medioambiental, garantizando siempre a los clientes el mayor grado de seguridad, fiabilidad y disponibilidad de las mismas.

A continuación destacamos las principales actuaciones llevadas a cabo a lo largo de 2013.

Construcción

Esta actividad engloba tanto la construcción de nuevas infraestructuras como la modernización de los activos de la RFIG, derivadas de

INFORME DE GESTIÓN EJERCICIO 2013

encomiendas específicas realizadas por el Ministerio de Fomento o actuaciones puntuales que propone el propio ADIF.

Respecto a actuaciones en Pasos a Nivel en 2013, se han suprimido 47 pasos a nivel, correspondientes: 35 a Red Convencional y 12 a Red de Ancho Métrico.

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

○ Subdirección de Operaciones Centro:

- Renovación de Vía en el Tramo Coscurita-Soria, Línea Torralba-Soria.
- Instalación de BAB en el tramo Aranjuez-Alcázar de San Juan (4ª encomienda)
- Obras de reparación de daños ocasionados en las estaciones de Puertollano, Puertollano Refinería, La Nava de Puertollano, y Calatrava, por derivación de feeder de electrificación el pasado 04/04/13.
- Renovación vía en placa vías 7 y 8 de Chamartín

○ Subdirección de Operaciones Sur:

- En la Línea Sevilla-Cádiz, puesta en servicio de la vía 1 entre Las Marismillas (PK 62+008) y Aeropuerto de Jerez (PK 94+239), incluyendo la nueva Estación de Lebrija (PK 74+230), con sus vías 1 y 3; puesta en servicio del nuevo apeadero de Puerto Real (PK. 133/397) y nueva traza de vía(futura vía 2) comprendida entre los PK. 132/276 y 134/450 entre Las Aletas y Puente Melchor(PB). Realizadas por el Ministerio de Fomento.
- Rehabilitación e incremento de potencia de la subestación de tracción de Valchillón.

INFORME DE GESTIÓN EJERCICIO 2013

- Subdirección de Operaciones Noreste:
 - Remodelación de la estación de L'Hospitalet de Llobregat, nuevos enclavamientos electrónicos en las terminales logísticas de Tarragona-Clasificación y Constantí
 - Rehabilitación de elementos de Instalaciones de Seguridad y Telecomunicaciones afectados por corrosión marina en los tramos Sagrera-Arenys de Mar y Cunit-Prat de Llobregat,
 - Rehabilitación del telemando de energía.
- Subdirección de Operaciones Norte:
 - Se ha finalizado la renovación de la catenaria en la Línea Palencia-Santander en los tramos Reinosa-Bárcena y Torrelavega-Santander, y se está finalizando la renovación de catenaria en el tramo Bárcena - Torrelavega.
 - Se está trabajado en la renovación de vía en el tramo San Sebastián-Irún para implantar traviesa para tercer hilo, así como en la instalación de Bloqueo Automático banalizado (B.A.B.) y C.T.C. en el tramo San Sebastián-Irún.
- Subdirección de Operaciones Noroeste:
 - Modernización de catenaria en el tramo de A Rúa Petín - Monforte en la L/León - A Coruña. Consiste en un tramo de vía única electrificado a 3.000 V en CC con catenaria tipo CA160. Cuenta con una longitud aproximada de 52 km y seis estaciones (Montefurado, Soldón-Sequeiros, San Clodio Quiroga, Freijeiro, Puebla de Brollón y Monforte de Lemos.
 - Doble vía entre Pontevedra y Arcade, correspondiente al Eje Atlántico de Alta Velocidad.
- Subdirección de Operaciones Este:
 - Restitución y puesta en servicio del trayecto Lorca - Águilas, ejecutado como obras de emergencia al quedar interrumpido el servicio por lluvias e inundaciones.

INFORME DE GESTIÓN EJERCICIO 2013

- Puesta en servicio en ancho ibérico del túnel del canal de acceso de Alicante.
- Subdirección de Red de Ancho Métrico:
 - Electrificación del tramo Arriondas-Ribadesella.

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 las principales actividades realizadas en 2013:

Durante el año 2013 se finalizó la Instalación del Equipamiento de Telecomunicaciones para la implantación de una Plataforma de Comunicaciones MPLS con calidad de servicio en las cercanías de Barcelona y Bilbao. Instalando 49 nodos en las cercanías de Barcelona y 35 nodos en las cercanías de Bilbao. La finalidad de esta red es dotar a las estaciones de sistemas de control de acceso, cronometría, interfonía, cámaras, megafonía, teleindicadores y telemandos.

También se realizó la sustitución de 21 detectores de caldeo de cajas calientes y frenos agarrotados, con una antigüedad de más de 30 años, cuya misión es detectar caldeos en las diferentes circulaciones que transitan por la vía. Esta actuación se llevó a cabo en el ámbito de los Puestos de Mando de Orense, Oviedo, León, Manzanares, Córdoba y Sevilla.

Asimismo se finalizó la instalación del sistema Dispatcher de Comunicaciones DICOM en el Puesto de Mando de Barcelona, integrando las actuales comunicaciones del sistema de radiotelefonía Tren Tierra, así

INFORME DE GESTIÓN EJERCICIO 2013

como las comunicaciones del sistema de radiotelefonía GSMR, cuando se complete la implantación de este último.

Se ha desarrollado un nuevo modelo de mantenimiento que permita disminuir las incidencias de instalaciones de seguridad y su impacto en circulación, con:

- Contratos de soporte de segundo nivel con los tecnólogos de enclavamientos electrónicos y CTCs existentes en ADIF, incluyendo soporte remoto a las brigadas de Adif y la supervisión 7x24 para todas las instalaciones de su tecnología donde sea posible, atención in-situ bajo demanda para incidencias, realización del preventivo en CTCs y enclavamientos críticos.
- Contratos por subdirección de operaciones aglutinando los trabajos de nivel 1 que se venían desarrollando en esa zona: complemento a labores preventivas y correctivas de instalaciones de seguridad en base a solicitud de trabajos puntuales o asignación de brigadas externas y pequeñas actuaciones de conservación.

Se han analizado las alternativas de sistemas de protección de tren (ERTMS) y ASFA, para poder invertir en sistemas adecuados en coste y que contribuyan a minimizar el posible error humano, siguiendo lo solicitado por la CIAF: TSVs, ASFA en señales mecánicas, ERTMS descentralizado, etc.

Se ha avanzado en la solución de desvío de punta móvil, tan importante para los proyectos de tercer carril.

Circulación

La actividad de circulación tiene por misión gestionar el tráfico ferroviario de la red administrada por ADIF de forma segura y sostenible. Adicionalmente, mediante los convenios suscritos con ADIF Alta Velocidad y según lo previsto en el Real Decreto Ley 15/2013, se gestiona también en nombre y por cuenta de ADIF Alta Velocidad la red de titularidad de esta entidad. Para el desarrollo de esta misión, los departamentos de

INFORME DE GESTIÓN EJERCICIO 2013

circulación gestionan dos procesos operativos que constituyen el núcleo de su actividad:

- Adjudicación de la capacidad a empresas ferroviarias y candidatos.
- Gestión de la circulación de trenes.

El incremento en kilómetros de líneas de Alta Velocidad, junto a la incorporación de 129 estaciones de la Red de Ancho Métrico a comienzos del año 2013, provoca que la gestión operativa de circulación aumente en un 22%, pasando de 590 a 722 estaciones con parada comercial de los trenes.

Por otro lado, respecto del tráfico en el año 2013, en el global de Red Convencional, se han gestionado 143,8 millones de km-tren, lo que supone un decremento del 1,5% respecto al año anterior.

Estaciones de Viajeros

En relación a la acción comercial desarrollada durante 2013, cabe destacar las siguientes actuaciones:

La contratación con la empresa SABA de la gestión de 24 aparcamientos en 21 estaciones por un periodo de 10 años.

- La contratación de cajeros automáticos en 6 estaciones.

Cabe destacar que se está realizando un importante esfuerzo para mejorar la accesibilidad de las estaciones indicando que del total de viajeros que se desplazan por ferrocarril, el 53,91 % de viajeros utilizan estaciones accesibles y que a finales del 2013 disponemos de 230 estaciones accesibles lo que representa el 41,89% del total de estaciones de ADIF y Cercanías. En este apartado en el ejercicio 2013 cabe destacar la mejora en la accesibilidad en la estación de Segovia con el recrecido de andenes, y la finalización, en Diciembre de 2013, de las obras de la estación de Barcelona Paseo de Gracia con las que se han incrementado las superficies de uso público e instalado ascensores, escaleras mecánicas y una plataforma levadora para garantizar la plena accesibilidad.

INFORME DE GESTIÓN EJERCICIO 2013

También, y a lo largo de este año, se han finalizado las obras de mejora en diversas estaciones de la Red de Cercanías de Catalunya y se han realizado en otras estaciones las actuaciones relativas a la mejora de la tecnificación de Estaciones (monitores, cronometría, SIV y puntos de información interactiva).

La calidad de los servicios prestados en las estaciones ha obtenido la valoración global de 7,62 sobre 10, una décima superior a la del año 2012.

Servicios Logísticos

Durante 2013 se ha implementado el plan de medidas estructurales para la sostenibilidad de Servicios Logísticos, consolidándose entre otras medidas el desarrollo de los diferentes modelos de gestión para las instalaciones logísticas de ADIF, permitiendo que otras empresas, presten servicio en nuestras instalaciones (la denominada modalidad de riesgo y ventura), o que las empresas ferroviarias puedan prestarse determinados servicios para sí mismas (la denominada modalidad de autoprestación).

En este sentido, y siguiendo las directrices del Plan de Infraestructuras, Transporte y Vivienda (PITVI, se ha dado entrada a la iniciativa privada para la prestación de servicios a riesgo y ventura siendo en este ejercicio 9 las instalaciones gestionadas bajo este modelo. Igualmente ha alcanzado el número de 112 las instalaciones que pueden ser gestionadas en régimen de autoprestación.

Para mejorar la eficiencia económica mediante la optimización de recursos, en gestión directa se ha pasado de 75 Instalaciones Logísticas Principales en 2012 a 53 en este ejercicio. Así mismo se ha conseguido que el 85% de estas instalaciones formen parte de la Red 24H/365D, que permite que se puedan recibir y expedir trenes las 24 horas del día, todos los días del año.

En esta misma línea se han adoptado medidas de eficiencia para adecuar nuestra oferta a la demanda de las empresas ferroviarias, mediante la modificación de horarios y la racionalización de medios productivos.

INFORME DE GESTIÓN EJERCICIO 2013

Respecto a la política comercial, en línea con el PITVI, y con el objetivo de asegurar la fiabilidad y la calidad de los servicios que se prestan en nuestras instalaciones, se ha continuado impulsando el establecimiento de Convenios de Calidad Concertada entre los distintos agentes intervinientes en el transporte ferroviario de mercancías, con cláusulas de bonificación y penalización, siendo en la actualidad 9 los convenios firmados por Servicios Logísticos.

Igualmente durante este ejercicio se ha puesto en marcha un programa de incentivos para posibilitar la recuperación o captación de tráficos, tanto nacionales como internacionales, en las instalaciones gestionadas por ADIF. Este programa que contempla cuatro medidas concretas, implica bonificaciones sobre las tarifas máximas y está orientado al estímulo de la actividad vinculada con los tráficos intermodales.

En relación con la gestión ferroportuaria, y tras la firma de los Convenios de Conexión con 17 Autoridades Portuarias, lo que supone la regularización de la mayor parte del Sistema Portuario Español, en este ejercicio 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, así como de las maniobras en el interior del puerto, en colaboración con el responsable de la seguridad en la circulación de la Autoridad Portuaria.

Específicamente con el puerto de Barcelona, con la consolidación del Grupo de Gestión Ferroportuaria entre la Autoridad Portuaria y ADIF, y los acuerdos de aportación de tracción para la entrega y retirada de trenes de ancho UIC, y tras la conexión provisional en ancho UIC de las nuevas instalaciones de Hutchinson en Muelle Prat, ha permitido explotar de modo eficiente los nuevos tráficos ferroviarios iniciados en esa terminal.

Con respecto a la coordinación fronteriza, en el seno del grupo de trabajo bilateral formado por el Administrador Ferroviario de la Red Francesa (RFF) y ADIF, se ha establecido un preacuerdo (octubre de 2013) que actualiza y regula las relaciones bilaterales en la gestión en la gestión de

INFORME DE GESTIÓN
EJERCICIO 2013

los complejos fronterizos de Irún/Hendaya y Port-Bou/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. Este acuerdo está previsto que acabe de desarrollarse durante 2014.

2.3.2 Patrimonio y Urbanismo

Respecto a las operaciones de integración urbanístico-ferroviaria, derivadas del desarrollo de las R.A.F.´s (Redes Arteriales Ferroviarias) de la Alta Velocidad, que afectan a un total de trece ciudades con sociedades mixtas de gestión, los suelos ferroviarios aportados en dichas operaciones generarán algo más de tres millones de metros cuadrados edificables de usos lucrativos.

En el apartado de Vías Verdes, se firmaron cuatro convenios:

- Vía Verde de las Lagunas, Línea Osuna-La Roda, T.MM. Pedrera, Estepa y la Roda de Andalucía (Sevilla) con una longitud de 7,550 km.
- Adenda a la Vía Verde del Eresma, Línea Segovia-Medina del Campo, T.M. de Hontanares de Eresma (Segovia), con una longitud de 1,300 km de longitud.
- Vía Verde de la Plata, Línea Plasencia-Astorga, T.MM. Alba de Tormes, Terradillos, Calvarrasa de Arriba, Arapiles y Carbajosa de la Sagrada (Salamanca), con una longitud de 19,730 km.
- Vía Verde de Huelcar-Olvera, Línea Guadix-Almendricos, T.M. Huélcab-Olvera (Almería) con una longitud de 16,020 km.

En cuanto a las Sociedades Inmobiliarias Participadas, y en virtud del Acuerdo del Consejo de Ministros de 16 de marzo de 2012 y de lo dispuesto en la Orden HAP/583/2012, se ha continuado con el proceso de desinversión en las referidas sociedades. En este sentido, se ha avanzado en la salida de ADIF de las Sociedades DESARROLLOS INMOBILIARIOS DE CASTILLA-LA MANCHA, S.A. y RESIDENCIAL LANGA, S.A., estando previsto

INFORME DE GESTIÓN EJERCICIO 2013

que la desinversión de ADIF en estas sociedades se materialice en el ejercicio 2014.

Por otra parte, se han repartido dividendos en las sociedades TRICEFALO, S.A. y EMFESA, correspondiéndole a ADIF por este concepto un importe de 1.509 miles de euros con arreglo al siguiente detalle:

- TRICEFALO, S.A. 1.200 miles €
- EMFESA 309 miles €

Además se ha reducido el capital social en la sociedad DESARROLLOS INMOBILIARIOS DE CASTILLA-LA MANCHA, S.A. por un importe de 590.000 euros (236.000 €, 40% de ADIF).

Así mismo, en FIDALIA, S.A.U., participada al 100% por ADIF, se ha procedido a enajenar activos inmobiliarios por valor de 3,5 millones de euros.

2.3.3. Combustible

La gestión del suministro de combustible durante el ejercicio 2013, se ha caracterizado por un descenso de los consumos (-4,2 %) y una bajada de los precios (-6,7€) con respecto al año 2012.

En lo que se refiere a las instalaciones de combustible, se ha continuado con las actuaciones para mejorar el servicio prestado y reducir el impacto medioambiental han sido:

Por otra parte se ha adjudicación del contrato de suministro de Gasóleo tipo B exento de Impuestos especiales como carburante en el transporte por ferrocarril y gasóleo tipo B reducido, para el año 2014, con una reducción de los costes por posicionamiento del producto en nuestros depósitos de un 13,4%.

2.3.4. Recursos Humanos

La gestión de Recursos Humanos del ejercicio 2013 en ADIF ha estado marcada por los siguientes aspectos relevantes:

INFORME DE GESTIÓN
EJERCICIO 2013

- La articulación del ingreso en ADIF del personal procedente de FEVE desde el 1 de enero de 2013, en cumplimiento del artículo 2 del Real Decreto-ley n ° 22/2012, de 20 de julio, y las actuaciones laborales complementarias derivadas del mismo.
- La articulación del procedimiento de sucesión de empresas, entre ADIF y ADIF-Alta Velocidad, contemplado en el artículo 44 de la Ley del Estatuto de los Trabajadores, que ha supuesto que los trabajadores de ADIF que prestando servicio en las actividades que se segregan de la primera y pasan a ser el objeto social de la segunda, pasen a prestar servicio en ADIF-Alta Velocidad, en cumplimiento de lo establecido en el artículo 1 del Real Decreto-ley n° 15/2013, de 13 de diciembre.
- Elaboración del Plan de Empleabilidad, encaminado a la consecución de objetivos de eficiencia en la gestión de Recursos Humanos y de optimización del gasto público. Entre otras medidas, incluyó el estudio y tramitación de un Expediente de Regulación de Empleo en ADIF, mediante la tramitación legal de un procedimiento de Despido Colectivo por causas económicas y organizativas, con arreglo al artículo 51 del Estatuto de los Trabajadores y al procedimiento establecido por el Real Decreto 1483/2012, de 29 de octubre, por el que se aprueba el Reglamento de los procedimientos de despido colectivo y de suspensión de contratos y reducción de jornada, que concluyó con acuerdo de la Comisión Negociadora paritaria, compuesta por la Dirección de la empresa y por la Comisión Sindical Representativa, el 26-12-2013. El despido colectivo afecta a 250 trabajadores, estableciéndose un periodo de recuperación del importe de las indemnizaciones de 12 meses a partir de la fecha efectiva de las bajas.

Distribución de efectivos

En los cuadros siguientes se describe la distribución de los trabajadores de la entidad a 31 de diciembre de 2013 por áreas de gestión, grupos

**INFORME DE GESTIÓN
EJERCICIO 2013**

profesionales, por edades y antigüedad en la entidad, y su distribución geográfica por comunidades autónomas.

POR ÁREAS DE GESTIÓN	EFFECTIVOS ADIF
Presidencia	22
D.G. Explotación y Construcción	9.461
D.G. de Servicios a Clientes y Patrimonio	3.263
D.G. RR.HH. y Secretaría Gen del Consejo	338
Ámbito Red	176
Dirección de Sistemas y Tecnologías de la Información	168
D.G. Financiera y Corporativa	167
D. Comunicación	74
TOTALES	13.669

POR GRUPOS PROFESIONALES	EFFECTIVOS ADIF
Personal operativo	11.962
Estructura de apoyo	897
Estructura de dirección	810
TOTALES	13.669

POR EDAD	% ADIF
Hasta 35 años	6
Entre 36 y 50 años	32,62
Más de 50 años	61,44

POR ANTIGÜEDAD	% ADIF
Entre 0 y 12 años	12,19
Entre 13 y 19 años	1,1
Entre 20 y 27 años	9,14
Entre 28 y 35 años	65,73
Más de 36 años	11,83

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

INFORME DE GESTIÓN
EJERCICIO 2013

POR COMUNIDAD AUTÓNOMA	EFFECTIVOS ADIF
Andalucía	1769
Aragón	656
Asturias	612
Cantabria	350
Castilla y León	1705
Castilla La Mancha	754
Cataluña	1566
Extremadura	258
Galicia	669
Madrid	3132
Murcia	181
Navarra	184
País Vasco	691
La Rioja	64
Comunidad Valenciana	1.071
Extranjero	7
TOTAL	13.669

2.3.5. 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

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

INFORME DE GESTIÓN EJERCICIO 2013

personal y la aplicación de la normativa, los cargamentos y el transporte de mercancías peligrosas.

A lo largo de 2013 se realizaron 4880 inspecciones de seguridad en Red Convencional, de las que 3958 fueron programadas y 922 no programadas. Se detectaron un total de 1735 anomalías, 1506 en inspecciones programadas y 229 en inspecciones no programadas.

En la Red de Ancho Métrico de la extinguida FEVE se llevaron a cabo 343 acciones inspectoras en las que se detectaron 621 anomalías.

En el apartado de Seguridad Proactiva, se realizaron un total de 36.117 pesajes de vagones y 5.984 reconocimientos visuales de trenes en Red Convencional.

Con respecto al número de empresas ferroviarias y a la evolución de los certificados de seguridad concedidos, cabe señalar que sólo se encuentran operativas 12 Empresas Ferroviarias (en adelante, EE.FF.) con Certificados de Seguridad. Todas las EE.FF. con certificado operan en la Red Convencional.

Por otra parte, 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 desde el año 2005.

La evolución absoluta de la accidentabilidad en el periodo 2005-2013, ha experimentado un descenso continuado, pasando de 281 accidentes en 2005, a 108 en 2013 (datos relativos a la REFIG, sin contabilizar la accidentalidad de la Red de Ancho Métrico). En la Red de Ancho Métrico se produjeron 25 accidentes en 2013.

2.3.6. Calidad, Eficiencia y Medio Ambiente

Sistema de Gestión

Durante el año 2013 hemos consolidado nuestro sistema de gestión fortaleciendo los principios esenciales de eficiencia, transparencia,

INFORME DE GESTIÓN EJERCICIO 2013

competitividad, seguridad, mejora continua en procesos, innovación e internacionalización. En este escenario se convierte en impulsor el Sello de Excelencia Europea 500+ conseguido en diciembre del año 2012 y que nos sitúa como el primer administrador ferroviario en conseguir este prestigioso reconocimiento con el que cuentan únicamente 46 empresas españolas. Por ello, se lleva a cabo un Plan de Mejora 2013-2014 que garantiza un modelo de gestión integral basado en la evaluación, revisión y perfeccionamiento de los enfoques desplegados durante el año anterior, según los resultados alcanzados y las actividades continuas de aprendizaje.

Durante 2013 ADIF se propuso lograr una puntuación en el proceso de AUTOEVALUACIÓN según modelo EFQM de +500. Tal proceso se llevó a cabo durante el mes de noviembre consiguiendo una puntuación de 543 puntos, lo que afianza a ADIF en el mantenimiento del Sello de Oro a la Excelencia Empresarial.

Eficiencia en la Gestión

El Consejo de Administración aprobó, en abril de 2012, el primer documento del Plan de Eficiencia. A lo largo del 2013, se han incorporado por parte de todas las áreas de actividad hasta 54 medidas relativas a los principales procesos.

Cabe destacar que el carácter transversal de muchas de las medidas del Plan, fundamentalmente en medidas asociadas a procesos estratégicos y soporte, permiten la implantación homogénea de las mejoras en todas las áreas de ADIF, aunando los esfuerzos y reduciendo los gastos asociados a la dispersión de criterios y procesos de ejecución.

Medio Ambiente

En el marco de las actuaciones medioambientales realizadas para ADIF por parte de ADIF-Alta Velocidad en 2013, han sido elaborados 126 informes de revisión y 114 notas de exención de tramitación ambiental. Asimismo, en materia de contaminación acústica se ha dado respuesta a 56 quejas

INFORME DE GESTIÓN EJERCICIO 2013

por ruido y vibraciones y se han realizado trabajos conjuntos con la Dirección General de Infraestructuras del Ministerio de Fomento, en la redacción de la segunda fase de los mapas estratégicos y los planes de acción en materia de ruido de los grandes ejes ferroviarios. En la gestión de residuos peligrosos, se encuentra plenamente operativo el nuevo modelo de gestión corporativa que se basa en una red de 62 centros de recogida multiárea coordinados a su vez por un único gestor, donde se han gestionado un total de 78,56 toneladas. Igualmente, y en el marco de la descontaminación de suelos afectados históricamente, además de continuar con las acciones iniciadas anteriormente, se ha intervenido en 36 de las 40 instalaciones identificadas originalmente en 2008.

3. Liquidez y Recursos de Capital

A pesar de las dificultades existentes para obtener liquidez en los años 2012 y 2013, como consecuencia del cierre de los mercados financieros en el marco de la crisis de la deuda pública en Europa, la entidad espera asegurar su liquidez como ha venido haciendo hasta ahora mediante líneas de financiación a corto, las subvenciones del Estado y de la Unión Europea y el crecimiento de los cánones ferroviarios.

Asimismo, la Entidad ha iniciado en el ejercicio 2014 un proceso de renegociación de su deuda a largo plazo con entidades de crédito con el objeto de aprovechar la mejora en la situación de los mercados financieros para lograr reducir costes e incrementar plazos.

La tesorería de la entidad se dirige de manera centralizada con la finalidad de conseguir la máxima optimización de los recursos.

La evolución de la tesorería de la entidad se muestra en el estado de flujos de efectivo del ejercicio 2013 comparado con el año 2012, que se resumen a continuación:

**INFORME DE GESTIÓN
EJERCICIO 2013**

Importes en miles de euros	2013	2012
Flujos de efectivo generados por las actividades de explotación	32.595	37.679
Flujos de efectivo aplicados en las actividades de inversión	-308.524	-2.974.269
Flujos de efectivo generados por las actividades de financiación	368.044	2.319.842
Variación Neta de Efectivo o equivalentes por combinación de negocios	-43.896	
Aumento/disminución neta del efectivo o equivalentes	48.219	-616.748

Como puede apreciarse, los recursos generados en las actividades de financiación corresponden a las siguientes fuentes:

Importes en miles de euros	2.013	2012
Subvenciones, donaciones y emisión instrumentos de patrimonio	131.461	790.758
Incremento deudas con entidades de crédito	236.583	1.529.084
<i>Disposiciones del ejercicio</i>	345.000	1.465.358
<i>Devoluciones del ejercicio</i>	-130.699	-142.131
Incremento neto de otras deudas	22.282	205.857
Flujos generados en actividades de financiación	368.044	2.319.842

4. Riesgos e Incertidumbres

ADIF está expuesta a diversos riesgos tanto de naturaleza financiera como de naturaleza operacional, como consecuencia tanto de su actividad como de la deuda tomada para financiar su actividad.

Los principales riesgos que afectan a la Entidad son los siguientes:

a) **Riesgo de crédito**

Surge básicamente como consecuencia de los créditos por operaciones comerciales y no comerciales, las inversiones financieras temporales y los activos líquidos equivalentes.

La Entidad evalúa la calidad crediticia de sus deudores comerciales, tomando en consideración para determinar los límites individuales de crédito, su posición financiera, experiencia histórica y otros factores de naturaleza económica.

INFORME DE GESTIÓN EJERCICIO 2013

Respecto a las inversiones financieras temporales y los activos líquidos equivalentes, la Entidad realiza sus operaciones mediante instrumentos que garantizan la recuperación de la totalidad del capital invertido y evalúa la calidad crediticia de las entidades financieras, considerando la calificación crediticia otorgada por entidades calificadoras, en función del plazo de la inversión, y determinando los límites de crédito individuales en función de distintos factores (volumen total de activos, rentabilidad, etc.).

b) Riesgo de tipos de interés

Se manifiesta en la variación de los costes financieros de la deuda con entidades de crédito.

Los recursos ajenos se han contratado con diversos regímenes de tipo de interés: tipo fijo para períodos comprendidos entre 3 y 20 años y tipos de interés variable referenciados a Euribor e incrementados en un diferencial que puede ser fijo o variable para períodos inferiores.

En general, las operaciones de crédito suscritas por la Entidad contemplan en diferentes fechas durante la vida del préstamo la posibilidad de que ADIF modifique el régimen de tipo de interés.

c) Riesgo de liquidez

El riesgo de liquidez surge por la posibilidad de desajustes entre las necesidades de fondos y las fuentes de los mismos.

La Entidad realiza una gestión prudente de este riesgo que implica la disponibilidad de financiación por un importe suficiente a través de facilidades de crédito de entidades financieras.

La Dirección de la Entidad realiza un seguimiento de las previsiones de liquidez de ADIF en función de los flujos de efectivo esperados.

Por lo que se refiere al riesgo de un eventual cambio significativo en el valor de los activos o pasivos de próximos ejercicios podemos destacar:

INFORME DE GESTIÓN EJERCICIO 2013

- Pasivos por retribuciones a largo plazo al personal de prestación definida: la valoración de estos compromisos requiere la realización por parte de la Dirección de la Entidad de diversas hipótesis actuariales y financieras.
- Activos por impuesto diferidos: para determinar el importe de los activos por impuesto diferido a registrar, la Dirección de la Entidad evalúa la probabilidad de disponer de ganancias fiscales futuras así como sus importes y las fechas en que se obtendrían.
- Deterioro de valor del inmovilizado no financiero.
- Determinación del carácter comercial o no comercial de las permutas de inmovilizado no financiero.
- Provisiones para riesgos y gastos: las provisiones se reconocen cuando es probable que una obligación presente, fruto de sucesos pasados, de lugar a una salida de recursos y el importe de la obligación se puede estimar de forma fiable. La Dirección de la Entidad realiza estimaciones, evaluando toda la información y los hechos relevantes, de la probabilidad de ocurrencia de las contingencias así como del importe del pasivo a liquidar a futuro.

5. Hechos Posteriores

De acuerdo con el Real Decreto-ley 1/2014, de 24 de enero, de reforma en materia de infraestructuras y transporte, y otras medidas económicas, la modificación o actualización de las cuantías resultantes de lo establecido en la LSF, en los artículos 74 , sobre el Canon por utilización de las líneas ferroviarias integrantes de la Red Ferroviaria de Interés General, y 75, sobre Canon por utilización de las estaciones y otras instalaciones ferroviarias, deberá ser elaborada por el administrador de infraestructuras ferroviarias, junto con la correspondiente memoria económico-financiera sobre el coste o valor del recurso o actividad de que se trate y la justificación de la cuantía propuesta, la

INFORME DE GESTIÓN EJERCICIO 2013

cual deberá ajustarse a lo establecido en el artículo 20.1 de la Ley 8/1989, de 13 de abril de Tasas y Precios Públicos.

Con fecha 26 de julio de 2013, el Consejo de Administración de ADIF acordó la aprobación del procedimiento de adjudicación del contrato de "Arrendamiento y explotación de aparcamientos ubicados en diversas estaciones", el cual fue adjudicado el fecha 20 de diciembre de 2013 a SABA Infraestructuras, S.A., por un importe de 140.760.000 y un plazo de vigencia de 10 años. Dicho contrato de arrendamiento y explotación de aparcamientos situados en diversas estaciones entre ADIF-AV y SABA se ha formalizado el 31 de enero de 2014. El contrato contempla el arrendamiento y explotación de estaciones de ADIF y de ADIF Alta Velocidad, por lo que ADIF y ADIF Alta Velocidad han suscrito el correspondiente convenio.

6. Previsión Evolución de la Entidad

ADIF ofrece a sus grupos de interés servicios seguros y de gran calidad, reconocidos y apreciados, pero se manifiestan insostenibles a medio plazo. Por ello es necesario tomar medidas que aseguren su continuidad.

La sostenibilidad económica dependerá del modo en que se afronten los factores que hemos identificado como más críticos:

- Más de 1.500 Km de líneas de baja ocupación
- Ingresos por cánones comerciales que no cubren ni el 20% de los gastos de personal
- Obligaciones de servicio público de cercanías con márgenes muy negativos
- Alta dependencia de los recursos del Estado

Aunque desde el punto de vista interno es necesario, como ya hemos puesto de manifiesto al inicio de este informa, implementar acciones que:

- Incrementen los ingresos comerciales
- Reduzcan los gastos por servicios exteriores

INFORME DE GESTIÓN EJERCICIO 2013

- Reduzcan los gastos de personal
- Contengan los gastos financieros
- Mejoren la gestión

la viabilidad económica de la empresa se basa fundamentalmente en

- a. La modificación de las tarifas por cánones que permitan incrementar los ingresos por estos conceptos de modo que se cubran los costes incurridos
- b. El incremento de las aportaciones del Estado

7. Actividades de I+D+i y Gestión de Activos Ferroviarios

Gestión de Activos Ferroviarios en ADIF

En línea con lo recomendado por la UIC a los administradores de infraestructuras, ADIF ha apostado por desarrollar un sistema propio de gestión de activos que permita la toma de decisiones basada en el conocimiento de los procesos de degradación y fallo de los activos, con el objetivo de optimizar las intervenciones de mantenimiento y reposición a lo largo de toda su vida útil, para lo que se están realizando las siguientes actuaciones:

1. Identificar, recopilar, desarrollar e implementar una adecuada información y conocimiento del estado de los activos, sus prestaciones, riesgos y costes, y las interrelaciones entre ellos.
2. Desarrollar y mantener la Plataforma informática que permita reducir los costes del ciclo de vida de los activos que conforman la infraestructura (plataforma, vía, energía e instalaciones de seguridad y telecomunicaciones), mejorando las prestaciones y minimizando los riesgos inherentes a su estado.
3. Definir la Metodología a seguir en la elaboración de los planes operativos de mantenimiento/renovación de los activos ferroviarios críticos de la Red.

INFORME DE GESTIÓN EJERCICIO 2013

4. Definir el Equipamiento Objetivo de las líneas, acorde a las prestaciones que a medio y largo plazo sean requeridas de las mismas, una vez que los resultados de la aplicación aconsejen la reposición del activo.

I+D+i

El esfuerzo de ADIF en la actividad innovadora se pone de manifiesto por el gran número de proyectos que desarrolla, por el volumen económico de los mismos y por el esfuerzo de tracción y transferencia tecnológica que realiza. Toda su actividad está soportada por el Sistema de Gestión en Investigación, Desarrollo e Innovación Tecnológica 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, 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 y, por otro, la potenciación de las infraestructuras de I+D+i.

A 31 de diciembre de 2013, los principales indicadores en esta área han sido:

Proyectos I+D+i activos	29
Colaborativo	20
Inversión propia	6
Encomienda CEDEX	3
Línea I+D+i Operaciones	18
Línea I+D+i Sostenibilidad	10
Línea I+D+i Mercancías	1
Ámbito Nacional	23
Ámbito Internacional	6
Proyectos I+D+i planificados	9
Colaborativo	9
Inversión propia	0
Encomienda a CEDEX	0

INFORME DE GESTIÓN EJERCICIO 2013

Los proyectos colaborativos han sido el principal cauce de desarrollo de proyectos de I+D+i. En ellos, colaboran con ADIF empresas, centros tecnológicos y universidades a través de programas y acuerdos. En este modelo de I+D+i abierto, prima la colaboración y la compartición de conocimiento, riesgos y costes. En el año 2013, por cada 1 € que ADIF ha invertido en un proyecto, el sector privado ha invertido 9 € y el sector científico 5 €.

Entre los **principales desarrollos e hitos tecnológicos llevados a cabo en 2013**, destacan los siguientes:

- Puesta en funcionamiento de la primera subestación reversible de corriente continua en la red de ADIF (subestación de La Comba).
- Puesta en funcionamiento del nuevo sistema de detección de viento lateral en la Línea de Alta Velocidad Córdoba-Málaga.
- Desarrollo de los ensayos en vía y posterior documento técnico que regula el cruce aerodinámico entre trenes de alta velocidad y trenes de mercancías en líneas ferroviarias de explotación mixta.
- Desarrollo (a nivel prototipo) de un nuevo sistema de inspección de la infraestructura basado en la técnica de Luz Estructurada.
- Inicio de los trabajos de desarrollo del nuevo sistema de ASFA DIGITAL en vía.
- Proyectos de I+D+i iniciados:
 - “ARID LAP”. Minimización de los efectos originados por climatologías extremas sobre la infraestructura ferroviaria de altas prestaciones localizada en zonas áridas.
 - “IMPACTO CERO”. Desarrollo y demostración de la efectividad de una pantalla tubular anti-colisión de aves para líneas de alta velocidad.
 - “CAPACITY 4 RAIL”. Proyecto orientado a incrementar la capacidad de la Red Ferroviaria a través de una infraestructura mejorada y operaciones optimizadas (Proyecto Europeo).

INFORME DE GESTIÓN EJERCICIO 2013

En cuanto a la **gestión de intangibles**, ADIF cuenta en estos momentos con una cartera de propiedad industrial e intelectual de 26 patentes, 6 de ellas con varias extensiones internacionales, 8 modelos de utilidad, 4 diseños, 33 marcas nacionales, 6 comunitarias y 3 internacionales y 132 registros de propiedad intelectual. Siendo uno de los objetivos de ADIF la transferencia de este conocimiento al sector productivo, se han suscrito 25 acuerdos desde 2005, manteniéndose vigentes 19 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)**, que aspira a convertirse en un referente internacional. 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.

A lo largo de 2013 se han puesto en marcha dos nuevos laboratorios en el CTF: el Laboratorio de compatibilidad Electromagnética (EMC), orientado a analizar la problemática de las interferencias electromagnéticas en el entorno ferroviario y el Banco de Ensayos de Componentes de Catenaria (BECC) con el objeto de optimizar las instalaciones actuales y mejorar las futuras de catenaria (especialmente la rígida, que se instala en túneles). También se han finalizado en 2013 los equipamientos del Laboratorio de Accesibilidad, con la adquisición de un Simulador de Accesibilidad al Viajero (SIMAV) que permite simular situaciones de distintos tipos de trenes y diferentes alturas de andén y analizar soluciones en este sentido.

8. Otra Información Relevante

A continuación detallamos otra información que consideramos relevante y complementaria a la suministrada en la Cuentas Anuales adjuntas.

INFORME DE GESTIÓN
EJERCICIO 2013

8.1. Inversiones realizadas durante el ejercicio

PROYECTOS ESPECÍFICOS	IMPORTE MILES € (IVA incl)
Adaptación ancho UIC del corredor Mediterráneo	3.262
Convenio de Almería	11
Catenaria Barcena - Torrelavega	4.766
Electrificación Medina del Campo - Fuentes de Oñoro	14.264
Renovación Almoraima	4.118
Renovación Torrelavega - Santander	4.282
Conexión de la línea C3 con la Estación de Valencia	100
Renovación Palencia -Torrelavega	12.051
Orense - Santiago	4.360
Inversión en proyectos finalizados (Estación de Logroño)	7.506
Estación de Huelva	18
TOTAL	54.738

PROGRAMAS EN LA RED FERROVIARIA DE INTERÉS GENERAL	IMPORTE MILES € (IVA incl)
Estaciones de viajeros	3.908
Plan de modernización de estaciones	195
Cercanías, estaciones y red	3.603
Supresión de pasos a nivel	6.206
Control de tráfico centralizado	6
Modernización y renovación de catenaria	5.625
Renovación de vía	9.266
Subestaciones eléctricas	4.062
Mejora de la seguridad y funcionalidad	8.401
Actuaciones en mercancías	189
Actuaciones puntuales	40.988
Convenio de Cataluña (junio 2007)	457
Convenio de Cataluña (octubre 2008)	5.128
TOTAL	88.034

RED ANCHO MÉTRICO	IMPORTE MILES € (IVA incl)
	13.922

OTROS PROGRAMAS DE INVERSIONES	IMPORTE MILES € (IVA incl)
Terminales de mercancías	3.237
Telecomunicaciones y Energía	258
Patrimonio y Urbanismo	8.578
Operaciones e ingeniería red convencional	3.755
Sistemas de información	7.104
Inversiones corporativas	2.567
Gestión de red e innovación	9.165
Inversiones procedentes de sociedades de integración	33.466
Otras inversiones	23.287
TOTAL	91.417

TOTAL GENERAL	IMPORTE MILES € (IVA incl)
	248.112

Inversiones realizadas en 2013 por Naturaleza, por Ejes ferroviarios y por Tipo de Red.

INFORME DE GESTIÓN
EJERCICIO 2013

NATURALEZA	IMPORTE MILES € (IVA incl)
PLATAFORMA	30.983
VIA	46.079
ELECTRIFICACION Y TELECOMUNICACIONES	40.132
SEÑALIZACION E INSTALACIONES DE SEGURIDAD	17.662
ESTACIONES / TERMINALES DE MERCANCIAS	49.279
EQUIPAMIENTO Y RESTO DE ACTUACIONES	63.977
TOTAL	248.112

EJES FERROVIARIOS	IMPORTE MILES € (IVA incl)
EJE 01.- MADRID CHAMARTIN - IRUN HENDAYA	39.553
EJE 02.- MADRID CHAMARTIN - ZARAGOZA - LERIDA-BARCELONA-PORT BOU /CERBERE	22.625
EJE 03.- MADRID CHAMARTIN - VALENCIA - SAN VICENTE DE CALDERS	18.426
EJE 04.- ALCAZAR DE SAN JUAN - CORDOBA - SEVILLA - CADIZ	19.087
EJE 05.- MADRID ATOCHA -CACERES-VALENCIA DE ALCANTARA	126
EJE 06.- VENTA DE BAÑOS-LEON-ORENSE - VIGO	43.585
EJE 08.- RED DE ANCHO METRICO	13.922
ASIGNABLE A VARIOS EJES O NO TRAMIFICABLE	90.788
TOTAL	248.112

TIPO DE RED	IMPORTE MILES € (IVA incl)
COMUN O NO ASIGNABLE	90.788
RED GENERAL A	83.821
RED GENERAL	38.805
CERCANIAS	45.016
RED GENERAL B	40.442
RED GENERAL	37.624
CERCANIAS	2.817
RED GENERAL C	33.061
RED GENERAL	9.786
CERCANIAS	9.354
RED DE ANCHO METRICO	13.922
TOTALES	248.112

**INFORME DE GESTIÓN
EJERCICIO 2013**

COMUN O NO ASIGNABLE	90.788
CERCANIAS	57.187
RED A	45.016
RED B	2.817
RED C	9.354
RED GENERAL	100.137
RED A	38.805
RED B	37.624
RED C	9.786
RED ANCHO METRICO	13.922
TOTALES	248.112

8.2. Información sobre la contratación realizada

Cuadro resumen de licitaciones por procedimiento

Procedimiento / Criterio	Nº Expedientes	Importes (Miles € IVA incluido)
Abierto		
• Oferta más ventajosa (varios criterios)	108	836.266,31
• Precio (un criterio)	72	43.756,70
Negociado		
• Con Publicidad	2	74.046,78
• Sin Publicidad		
- Complementarios	2	101,71
- Vinculación Tecnológica	62	52.519,84
- Otras Causas	459	64.903,55
- Contratos Menores	3187	35.582,46
Pedido a Acuerdo Marco	439	69.895,15
Totales	4.331	1.177.072,49

8.3. Proyectos Internacionales

En esta área los resultados están orientados al objetivo general fijado por la entidad, que es, además de la defensa de sus intereses, la rentabilización del conocimiento y experiencia de ADIF en la consecución de proyectos. Consecuentemente, se mantienen líneas de trabajo orientadas a fomentar

INFORME DE GESTIÓN
EJERCICIO 2013

la participación en los organismos europeos relevantes en el desarrollo de las infraestructuras ferroviarias (sean tanto desde un punto de vista técnico y de innovación como en aspectos legislativos y normativos o de estandarización), a impulsar la integración de la red nacional con la red europea. En esta sentido 2013 ha resultado un año de gran relevancia, y finalmente, pero no de menor importancia y con peso creciente, incrementando la dimensión del negocio en el exterior.

A lo largo de 2013, se ha trabajado intensamente en el marco europeo, desde las instituciones correspondientes (Parlamento Europeo, Consejo de Ministros y Comisión Europea), en el impulso al llamado 4º Paquete Ferroviario, presentado por la Comisión Europea en enero de 2013, con el objetivo de conseguir una mayor calidad en los servicios ferroviarios gracias a una liberalización del sector. Compuesto de dos pilares, el denominado pilar técnico, centrado en interoperabilidad y seguridad, y el pilar político en el que se aborda la gobernanza del sector ferroviario y la apertura a la competencia de los servicios de transporte incluidos en obligaciones de servicios públicos, se orienta por tanto a reforzar el papel y la coordinación entre los administradores de infraestructuras de la Unión Europea; y en la revisión de las Redes Trans Europeas de Transporte TEN T, aprobada en diciembre junto al nuevo instrumento de financiación CEF, que incluye de forma nítida el núcleo básico de corredores (core network corridors) que afectan a España, el Atlántico desde Portugal a norte de Francia y Alemania, y el Mediterráneo, desde Algeciras (prolongando desde Valencia el anteriormente existente Corredor D) hasta Hungría a través del norte de Italia y Eslovenia.

En ambos ámbitos, la colaboración de ADIF ha sido estrecha con nuestro Ministerio y a través de las organizaciones europeas en las que estamos integrados, destacando EIM, la Asociación Europea de Gestores de Infraestructura independientes. La relación de EIM con la Comisión Europea ha sido estrecha y ha dado lugar a que todos sus socios hayamos firmado en el último trimestre de 2013 la declaración de apoyo a PRIME, la nueva Plataforma Europea de Gestores de Infraestructura ferroviaria creada por la

INFORME DE GESTIÓN EJERCICIO 2013

Comisión, en la que estamos participando activamente. El desarrollo de corredores, la implantación de ERTMS, la interoperabilidad, la innovación y, en la base de todo, la cooperación entre gestores de infraestructura y la puesta en juego de soluciones de financiación, están en las prioridades de la Plataforma.

Por tanto, el avance hacia un espacio ferroviario europeo único basado en un sistema de transportes competitivo y eficiente, destacando al modo ferroviario como elemento clave para su consecución, es cada vez en mayor medida una prioridad europea. Adif ha centrado su esfuerzo, además de en la participación y apoyo a EIM, ya mencionado, en la participación en la UIC, como organismo orientado al impulso técnico y la innovación; en ERA, la Agencia Ferroviaria Europea encargada de interoperabilidad y seguridad, cuyo papel será reforzado en el pilar técnico del 4º Paquete; y en Rail Net Europa RNE, como organismo encargado del desarrollo de instrumentos técnicos y de declaraciones de Red coherentes en apoyo a la Red TEN T mencionada y los Corredores involucrados.

En el ámbito técnico y de innovación, también 2013 ha sido un año especialmente destacado, por la preparación de Shift2Rail, propuesta por Unife y que cuenta con el apoyo de gran parte del sector, y que se orienta a crear una Iniciativa Técnica Común entre los principales actores públicos y privados que liderará la investigación ferroviaria europea en los próximos años. La propuesta legislativa ha sido publicada por la Comisión en diciembre de 2013 con un presupuesto cercano al millón de Euros financiados al 50% por la UE y podría aprobarse en los próximos meses. España está bien situada en cuanto que CAF es socio fundador y Talgo, Indra y Adif tienen un importante papel en la misma, además de la participación de otras empresas españolas del sector. Esta propuesta se enmarca en el nuevo programa de investigación e innovación de la Unión Europea, Horizonte 2020, cuya primera convocatoria de proyectos se ha realizado en diciembre 2013, con más de 15.000 millones de euros para los dos primeros años 2014-2015.

INFORME DE GESTIÓN EJERCICIO 2013

En cuanto al ámbito concreto de Corredores, se ha avanzado de forma importante en la creación de los Corredores Europeos de Mercancías 4 y 6, en gran medida coincidentes con los anteriormente mencionados Atlántico y Mediterráneo de núcleo básico de la red TEN T. Para ello, se han creado dos nuevas agrupaciones europeas de interés económico AEIE CEM 4 y CEM 6, en el primer caso muy apoyada en la existente AEIE Vitoria Dax y en el segundo como evolución de la AEIE Corredor D. Como resultado, cumpliendo con la exigencia de la UE, en el pasado mes de noviembre quedaron operativos ambos corredores CEM y con una ventanilla única de oferta de surcos (en el caso del CEM 6, con un hito muy relevante producido en febrero de 2013, como fue la puesta en servicio con ancho europeo desde Barcelona de la nueva conexión ferroviaria para AV y tráfico mixto hasta Figueras, que da servicio a trenes de mercancías con ancho UIC desde Barcelona y su puerto).

Durante 2013 se ha mantenido además gran actividad en las AEIEs ya 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 Ljubjana; 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, aunque en este caso con una paralización importante consecuencia de la decisión portuguesa; AEIE TCP Travesía de Gran Capacidad de los Pirineos, constituida en 2010 y para la que se ha finalizado y presentado a la Comisión el 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 último espacio de actividad se ha dirigido al desarrollo de negocio internacional. Fruto de nuestra experiencia de gestión y capacidad tecnológica derivadas del profundo proceso de modernización ferroviaria

INFORME DE GESTIÓN EJERCICIO 2013

llevada a cabo en España, se abren oportunidades de negocio en el mercado internacional. Destaca que hemos recibido a lo largo del año 98 delegaciones, en muchos casos de muy alto nivel, interesadas en conocer nuestra experiencia, no solo en AV sino también en líneas convencionales. Y que hemos participado en 22 misiones a otros países, generalmente en colaboración con ICEX y asociaciones/empresas del sector. Entre éstas, podemos destacar las realizadas a países estratégicos con proyectos ferroviarios importantes, como son Rusia, India, Turquía, Polonia, Croacia y, en Iberoamérica, México, Perú y Bolivia. En el aspecto de 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, se han firmado 12 acuerdos de colaboración, destacando los celebrados con Polonia, Rumanía, Perú y Turquía, así como los proyectos twinning adjudicados en Ucrania y Egipto, y la colaboración con organismos internacionales como BID, BEIRD y CAF (Corporación Andina de Fomento), con la que está en marcha la firma del correspondiente acuerdo de colaboración.

En 2013, destaca también el desarrollo de acciones de formación (como asistencia técnica remunerada) con los ferrocarriles turcos TCDD y con la Universidad de Ingeniería Ferroviaria de Moscú, para directivos de los ferrocarriles rusos RZD. Y muy especialmente la participación, como asistencia técnica remunerada, en la preparación de las ofertas de los dos grupos españoles formados para el Proyecto de Alta Velocidad en Brasil, entre Rio y Sao Paulo, si bien fue aplazado unos pocos días antes del plazo límite de presentación. Igualmente destaca la presencia en las iniciativas de inversión ferroviaria en USA, a través del Foro para el desarrollo del Corredor del Nordeste, con Amtrak, del que se desempeña la vicepresidencia, y en la participación en talleres de expertos de estaciones de viajeros para la AV en California.

INFORME DE GESTIÓN EJERCICIO 2013

Proyecto HARAMAIN

Arabia Saudí ha puesto en marcha la construcción, con financiación pública, de una línea ferroviaria de Alta Velocidad de 449 km, entre las ciudades de Meca y Medina (la llamada Haramain High Speed Rail - HHR), de tráfico exclusivo de viajeros y de cinco estaciones (Meca, Jeddah, KAIA, Centro Económico KAEC y Medina). El proyecto consiste en el diseño, construcción, operación y mantenimiento de la línea.

El contrato de la fase 2 del proyecto fue adjudicado el 14 de enero de 2012 al Consorcio Al Shoula, formado por 14 empresas (2 saudíes y 12 españolas). ADIF es responsable de la gestión y control de los proyectos, construcción, pruebas y puesta en servicio de la línea. Asimismo es responsable de la operación y mantenimiento de las infraestructuras y las estaciones.

Durante el año 2013, a efectos logísticos, se ha constituido la sucursal de ADIF en Arabia Saudí, que cuenta actualmente con 7 trabajadores de ADIF expatriados con sus familias en la ciudad de Jeddah. Se ha obtenido la iqama (permiso de residencia) del director general de la sucursal y su familia y se ha iniciado el proceso para que el resto de trabajadores expatriados y sus familias consigan sus respectivos permisos de residencia. Se ha llevado a cabo la evaluación de riesgos de todo nuestro personal.

En lo relativo a la ejecución de los trabajos, en 2013, expertos de ADIF en las diferentes áreas han participado en los distintos grupos de proyecto en las fases conceptual, preliminar y detallada. Se ha realizado el diseño del protocolo de recepción de plataforma, para posteriormente proceder a la recepción de un tramo de pruebas de 10 km y finalmente recepcionar el tramo 4, de 100 km.

El personal expatriado en Arabia Saudí ha llevado a cabo, a lo largo del año 2013, labores de apoyo a los proyectos así como la supervisión de los métodos de seguimiento y de diseño de pruebas FATS (pruebas de fábrica). También han realizado la supervisión de los primeros trabajos del consorcio en el tramo 4, (cable de 33 Kv., cimentación e izado de postes de catenaria y montaje de canaleta).