

ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS
ADIF

INFORME DE GESTIÓN
EJERCICIO 2014

ÍNDICE

	Página
1. El administrador de la infraestructura ferroviaria	1
1.1. Estructura organizativa	1
1.2. Funcionamiento, objetivos y estrategia.	3
2. Evolución de la actividad	3
2.1. Análisis de la evolución y del resultado	3
2.2. Cánones ferroviarios	7
2.3. Indicadores fundamentales de la actividad	7
2.4. Actuaciones en las diversas áreas de actividad	9
3. Liquidez y recursos de capital	20
4. Riesgos e incertidumbres	21
5. Hechos posteriores	23
6. Previsible evolución de la entidad	24
7. Actividades de I+D+i	25
8. Otra información relevante	25

1. El Administrador de Infraestructuras Ferroviarias

El contexto económico, actual y previsto a corto plazo, requiere adaptar la planificación estratégica de Adif a la demanda actual y concentrar esfuerzos en conseguir un sistema ferroviario económicamente sostenible, siempre bajo la premisa de mantener los altos índices actuales de seguridad y calidad del servicio.

El principal objetivo buscado es conseguir la máxima eficiencia y optimizar la operativa de gestión de la infraestructura, asegurando el cumplimiento del objetivo de estabilidad presupuestaria. Esta estabilidad permitirá:

- Dinamizar el sector favoreciendo la competencia, obteniéndose una mayor y más eficiente oferta de movilidad, con precios más competitivos, que redundará en beneficio de los usuarios.
- Crear las circunstancias que favorezcan la puesta en valor de los operadores nacionales, preparándolos para desarrollar su gestión en un mercado liberalizado.
- Maximizar el uso de una red de infraestructuras de gran calidad financiadas con fondos públicos.
- Reducir el coste para la Administración de los servicios con obligaciones de Servicio Público.
- Convertir al ferrocarril en un modo de transporte competitivo

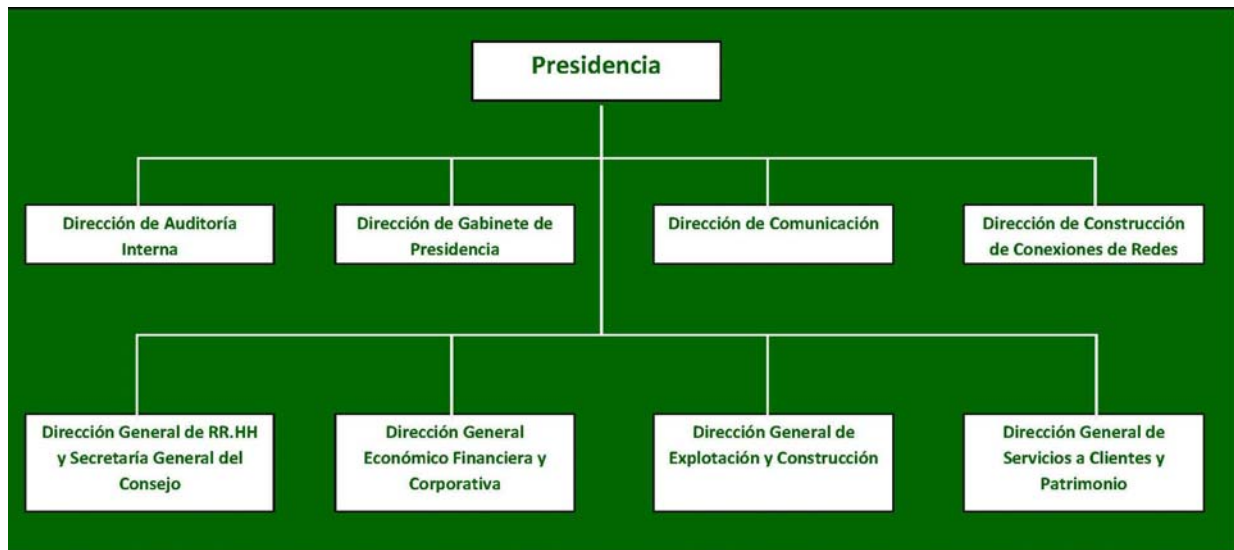
1.1. Estructura Organizativa.

El Consejo de Administración es el máximo órgano de gobierno de Adif, con las más amplias facultades para la administración de la entidad, al cual le corresponde la superior dirección de la administración y gestión de la empresa.

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



La composición del Consejo de Administración y de la Dirección de ADIF a 31 de diciembre de 2014 se presenta a continuación

CONSEJO DE ADMINISTRACIÓN

PRESIDENTE

D. Gonzalo Ferre Moltó

VOCALES

D. Jorge Ballesteros Sánchez
 D. Benigno Blanco Rodríguez
 D. Jesús del Barco Fernández-Molina
 D. Jesús Miguel Pozo de Castro
 D. Miguel Ángel Cilleros Sánchez
 D. Miguel Ángel Herrera Chamorro
 D^a. Mónica Marín Díaz
 D. Pascual Villate Ugarte
 D. Antonio Toscano Jiménez
 D^a Mercedes Rodríguez Arranz

SECRETARIA

D^a. Alicia Portas Martínez

DIRECCIÓN

PRESIDENTE

D. Gonzalo Ferre Moltó

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

D^a. Alicia Portas Martínez

D.G. DE EXPLOTACIÓN Y CONSTRUCCIÓN

D. Javier Gallego López

D.G. DE SERVICIOS A CLIENTES Y PATRIMONIO

D. Jorge Segrelles García

D.G. FINANCIERO Y CORPORATIVO

D. Miguel Miaja Fol

D. DE GABINETE DE PRESIDENCIA

D^a. Ana Gómez Galindo

D. DE COMUNICACIÓN

D. Ignacio Garay Zabala

1.2. Funcionamiento. Objetivos y Estrategia

Adif ha ido adaptando su enfoque estratégico a los profundos cambios que han afectado a su actividad en los últimos años. Esta adaptación permitirá que Adif pueda enfrentarse con éxito a los retos del futuro, manteniendo una gestión óptima de los recursos y servicios que preste.

Durante este ejercicio 2014, en el marco del Plan de Empresa 2013-2016 cuyo foco estratégico es la consecución de la sostenibilidad económica, hemos dirigido nuestros esfuerzos a mantener un sistema ferroviario económicamente sostenible, de calidad y según los más exigentes criterios de seguridad.

La consecución de la “Sostenibilidad Económica” de nuestra entidad, cuantificada en la obtención de un resultado neto de explotación equilibrado en 2016, ha requerido la puesta en marcha de acciones que permitan:

- El incremento de ingresos,
 - Incrementar la cifra de negocio
 - Mantener o incrementar la subvención por administración de la Red para conseguir el equilibrio financiero
- 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 y Administraciones.

En este sentido, a lo largo de 2014 hemos continuado con las distintas actuaciones emprendidas en 2013 tendentes a la consecución de estos objetivos.

2. Evolución de la actividad

2.1. Análisis de la actividad y del resultado

La puesta en marcha de las acciones a las que aludíamos en el apartado anterior tendentes a la consecución de un resultado neto de explotación equilibrado en 2016, nos han permitido mejorar el resultado del ejercicio 2014 antes de impuestos en casi un 47% respecto al ejercicio anterior, pasando de unas pérdidas de 97 millones de euros en 2013 a unas pérdidas 51 millones de euros en 2014.

Las variaciones más significativas de los epígrafes de la cuenta de resultados son las siguientes:

- La Cifra de Negocios disminuye un 4% respecto a 2013. Aunque los Ingresos por Cánones aumentan casi un 1% respecto al ejercicio anterior, los ingresos por la Tasa de Seguridad del Transporte Ferroviario de Viajeros disminuyen sensiblemente consecuencia de que en el ejercicio 2014 se ha atribuido una parte de la misma a Adif- Alta Velocidad,
- El capítulo Otros Ingresos de Explotación experimenta un incremento del 2% debido fundamentalmente al aumento de los ingresos por la prestación de servicios a Adif- Alta velocidad al amparo de las encomiendas de gestión de servicios suscritas entre ambas entidades.
- Los Gastos de Personal se redujeron en casi un 3% respecto a 2013 debido, básicamente, al efecto del Expediente de Regulación de Empleo aprobado el 26 de diciembre de 2013.
- Los Gastos por Servicios exteriores han registrado una disminución de 1,6% respecto a 2013.
- El epígrafe "Deterioro y resultado por enajenación del inmovilizado" muestra una pérdida para Adif de 30.550 miles de euros. La partida más significativa de este epígrafe es la baja de activos de la línea convencional de Extremadura, de la estación de Loja y de un tramo de 28 km. de la línea convencional entre Bobadilla y Granada que por acuerdos del Consejo de Ministros de junio de 2014 pasan a ser titularidad de ADIF AV. La pérdida registrada por esta baja que asciende a 71.321 miles de euros. Además de esta pérdida, ADIF ha registrado beneficios procedentes de diversas operaciones de venta de inmovilizado, que suponen un incremento de los beneficios por ventas de inmovilizado de 38 millones de euros respecto al ejercicio anterior. De estas últimas operaciones, la más relevante es la venta de suelos realizada a Gijón al Norte S.A. que ha generado un beneficio neto por valor de 37.492 miles
- La "amortización del inmovilizado" registra un incremento ligeramente superior al 21% respecto al ejercicio de 2013. Este incremento se debe, fundamentalmente, a que en 2013 las nuevas infraestructuras entregadas a título gratuito por la AGE a Adif, en aplicación a lo dispuesto por le RDL 4/2013, no amortizaron la totalidad del ejercicio, ya que la entrada en vigor del indicado RDL, se produjo el 23 de febrero de 2013. Además, en el ejercicio de 2014 se ha incrementado el inmovilizado neto de Adif, entre otras razones, por la incorporación de la ejecución acumulada de obras que venía ejecutando la

Dirección General de Ferrocarriles y en las que Adif se ha subrogado, por resolución de la Secretaria de Estado de Infraestructuras, Transportes y Vivienda de 23 de mayo de 2014.

- La “imputación de subvenciones no financieras” muestra un incremento de casi el 55%. Este incremento se explica fundamentalmente, por un lado, por el hecho de que las bajas de los activos reasignados a Adif AV por el acuerdo de Consejo de Ministros estaban completamente subvencionados por la AGE, por lo que se ha contabilizado un ingreso que compensa completamente la pérdida por retiros de inmovilizado antes indicada y, por otro lado, porque los incrementos en la cifra de amortizaciones corresponden, prácticamente en su totalidad, a activos financiados mediante subvenciones por la AGE, por lo que se ha contabilizado un ingreso en este epígrafe que compensa el incremento en amortizaciones antes mencionado.
- El Resultado de Explotación ha mejorado significativamente con una disminución de las pérdidas superior al 67%, pasando de un resultado negativo de 86 millones de euros en 2013 a una pérdida de 28 millones de euros en 2014.
- En relación con el Resultado Financiero cabe indicar que en el ejercicio 2014 se ha producido una disminución de los intereses de préstamos a largo plazo del entorno del 8,4% con respecto al ejercicio 2013, como consecuencia de la disminución de la deuda con entidades de crédito en 23,6 millones de euros y de la evolución de los tipos de interés. El tipo de interés medio del pasivo de ADIF ha pasado del 2,72% anual al 31 de diciembre de 2013 al 2,52% al 31 de diciembre de 2014.

No obstante, las pérdidas por resultados financieros se han incrementado en 10,7 millones de euros con respecto al ejercicio anterior, debiendo destacarse que en el año 2013, la Entidad registró un ingreso por intereses de 22,7 millones de euros frente a la Hacienda Pública en relación con un litigio vinculado a las liquidaciones del Impuesto sobre el Valor Añadido de los ejercicios 1998 a 2000 de Renfe

Asimismo, se han incluido en la rúbrica gastos financieros los intereses de demora correspondientes a diversos litigios con contratistas en relación con revisiones de precios vinculadas a las obras de construcción del tramo Orense-Santiago, registrados también como Ingresos financieros a cobrar a la Administración General del Estado, ya que dicha infraestructura formó parte de la Red de Titularidad del Estado hasta la entrada en vigor del Real Decreto-Ley 4/2013 de 22 de febrero.

En Adif hemos identificados los siguientes segmentos de actividad:

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS
INFORME DE GESTIÓN
EJERCICIO 2014

- Administración de la red. Incluye los procesos de la Gestión de la Capacidad, de la Seguridad en la Circulación, de la Declaración de Red, del Mantenimiento de la infraestructura ferroviaria y de la Administración de la circulación, tanto en la Red Convencional de Ancho Ibérico como en la Red de Ancho Métrico.
- Construcción. Construcción, mejora y renovación de líneas.
- Gestión de red y de estaciones de Adif-Alta Velocidad. Prestación de los servicios incluidos en las encomiendas de gestión para la administración de la red y de las estaciones de titularidad Adif-Alta Velocidad, así como los servicios de venta e información a clientes realizados por ADIF en dichas estaciones en base al Convenio suscrito con RENFE Operadora
- Energía y eficiencia energética. Gestiona el suministro del combustible para la tracción ferroviaria y analiza e implanta medidas para mejorar la eficiencia energética en la Entidad y en el sistema ferroviario.
- Gestión de estaciones y otros activos. Se incluye en este segmento la gestión de las estaciones de viajeros de titularidad de ADIF y de las terminales de servicios logísticos, entendida como el conjunto de actividades necesarias para desarrollar la prestación de servicios al cliente final, así como la gestión de otros activos patrimoniales, la Innovación y el desarrollo tecnológico y los Proyectos internacionales.

En apartados posteriores se informa de las principales actuaciones realizadas durante el ejercicio 2014 en los mencionados segmentos.

A continuación se presenta, para el ejercicio 2014, el Resultado de Explotación por segmentos de actividad

(Miles de €)	Total	Administración Red Convencional	Construcción Red Convencional	Gestión de Red y Estaciones ADIF AV	Gestión de Energía y Eficiencia Energética	Gestión Estaciones y otros activos
Importe neto cifra de negocios	113.650	79.692	156	1.302	10	32.490
Trabajos realizados por la empresa para su activo	12.756	4.237	7.706	71	0	742
Aprovisionamientos	(104.711)	(38.036)	(15.169)	(3.728)	(47.778)	0
Otros ingresos de explotación	1.200.547	665.172	19.896	317.994	46.221	151.264
Gastos de personal	(664.957)	(464.195)	(10.961)	(71.560)	(587)	(117.654)
Otros gastos de explotación	(544.430)	(235.828)	(1.648)	(228.771)	(790)	(77.393)
Resultado por operaciones internas	0	17.640	(286)	(24.339)	2.350	4.635
Amortización del inmovilizado	(429.718)	(360.141)	(2.140)	(5.306)	(295)	(61.836)
Imputación de subvenciones no financiero y otras	414.296	389.393	1.073	83	8	23.738
Deterioro y resultado por enajenación inmovilizado	(30.550)	(79.280)	(304)	(5)	(16)	49.054
Exceso de provisiones	4.866	3.265	67	558	4	971
RESULTADO DE EXPLOTACIÓN	(28.251)	(18.080)	(1.608)	(13.701)	(872)	6.011

2.2. Cánones ferroviarios

Adif aplica a las empresas ferroviarias, al amparo de lo establecido en la Ley del Sector Ferroviario en su Título V, cánones por la utilización de las líneas ferroviarias integrantes de la Red Ferroviaria de Interés General (RFIG) y por la utilización de estaciones y de otras instalaciones ferroviarias.

A continuación incluimos un detalle de los ingresos por cánones correspondientes a los ejercicios 2014 y 2013, desglosados por tipo de canon

Importes en miles de euros	2014	2013
CANON DE ACCESO	3.514	1.474
CANON POR RESERVA DE CAPACIDAD	49.521	49.879
CANON POR CIRCULACION	16.245	16.432
CANON POR TRAFICO	929	830
CÁNONES POR UTILIZACIÓN DE LAS LÍNEAS DE LA RFIG	70.208	68.614
CANON POR UTILIZACIÓN DE ESTACIONES POR VIAJEROS	30.318	29.692
CANON POR ESTACIONAMIENTO Y UTILIZACIÓN DE ANDENES	1.432	3.013
CANON POR UTILIZACIÓN DOMINIO PÚBLICO FERROVIARIO	348	399
CÁNONES POR UTILIZACIÓN DE ESTACIONES Y OTRAS INSTALACIONES FERROVIARIAS	32.098	33.104
TOTAL INGRESOS POR CÁNONES	102.306	101.718

Los cánones por utilización de las líneas de la RFIG experimentaron un crecimiento del 2,32%. Por otra parte, la producción en términos de trenes-km en la red convencional se ha incrementado en un 0,19%

2.3 Indicadores fundamentales de la actividad

En la tabla adjunta incluimos algunos indicadores generales económicos y financieros

	2014	2013
RATIOS SOBRE GRADO DE AUTOFINANCIACIÓN		
GRADO DE AUTONOMÍA Indica el grado de independencia respecto a la financiación ajena	69,33%	64,76%
FINANCIACIÓN DEL ACTIVO FIJO Indica el % de recursos a L/P que financian el Activo no corriente	100,02%	99,89%
RATIOS DE RENTABILIDAD		
ROTACIÓN DEL ACTIVO TOTAL Indica el grado de eficiencia en la gestión de activos	8,32%	8,35%
ROTACIÓN ACTIVO FIJO Indica el grado de eficiencia en la gestión del activo fijo	8,63%	8,74%
ROTACIÓN ACTIVO CORRIENTE Indica el grado de eficiencia en la gestión del activo corriente	227,02%	188,82%
RATIOS DE LIQUIDEZ		
COEFICIENTE DE LIQUIDEZ Indica cuántas unidades monetarias de cada 100 de activo son líquidas	3,10%	3,73%
COEFICIENTE DE TESORERÍA Indica la capacidad de la empresa para hacer frente a sus compromisos a C/P	0,85	0,82
RATIO DE SOLVENCIA Indica la capacidad de la empresa para afrontar su pasivo exigible con el activo.	3,26	2,84
RENTABILIDAD FINANCIERA Indica la remuneración a los capitales propios.	-5,34%	-9,08%
RENTABILIDAD ECONÓMICA Capacidad efectiva para remunerar todos los capitales a su disposición, propios y ajenos.	-0,32%	-0,62%
FONDO DE MANIOBRA (millones €) Indica la capacidad para afrontar sus obligaciones a C/P	3,23	-16,24

En el cuadro adjunto se recogen los aplazamientos de pago efectuados a proveedores en 2013 y 2014. Dichos aplazamientos se explican por las dificultades para obtener la totalidad de la financiación a largo plazo inicialmente prevista en los Presupuestos Generales del Estado para el ejercicio 2013 debido a las restricciones crediticias en el mercado financiero, circunstancia que ha lastrado también la evolución de la liquidez de la Entidad en dicho ejercicio.

Pagos realizados y pendientes de pago a 31 de diciembre (miles de euros)

	2014		2013	
	Importe	% (*)	Importe	% (*)
Dentro del plazo máximo legal (**)	353.474	35,97%	281.140	27,18%
Resto	629.306	64,03%	753.058	72,82%
Total pagos del ejercicio	982.781	100,00%	1.034.198	100,00%
PMPE (días) de pagos.	20		36	
Aplazamientos que a la fecha del cierre sobrepasan el plazo máximo legal	27.690		24.838	

(*) Porcentaje sobre el total

(**) 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.

2.4. Actuaciones en las diversas áreas de actividad

2.4.1. 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.

Construcción

Esta actividad engloba tanto la construcción de nuevas infraestructuras como la modernización de los activos de la RFIG, derivadas de las encomiendas específicas realizadas por el Ministerio de Fomento o actuaciones puntuales que propone el propio ADIF.

Respecto a actuaciones en Pasos a Nivel se han suprimido 26 pasos a nivel, 20 en Red Convencional y 6 en Red de Ancho Métrico.

Como consecuencia de los temporales de lluvia de enero y febrero de 2014, se han promovido actuaciones de mejora de la infraestructura (trincheras, principalmente), por importe de 30 millones de euros (sin IVA). Dicho plan de actuación actuó sobre un total de 165 puntos de riesgo de la red convencional y la de ancho métrico.

En el ámbito de trabajos del Corredor Mediterráneo, se han producido dos hechos relacionados con la innovación tecnológica que son fundamentales en el desarrollo futuro de esta infraestructura:

- Aprobación técnica del uso de la placa de adaptación a los tres hilos de la traviesa polivalente. Tras los ensayos pertinentes en laboratorio y en vía, la placa se validó técnicamente en julio de 2014.
- Pruebas de vía de aparato de vía de tres hilos con cruzamiento obtuso de punta móvil. Desde septiembre de 2014 funciona en Castellbisbal un prototipo de estas características, estando sometido a observación para promover mejoras que se puedan incorporar a los prototipos que se instalen en el corredor mediterráneo.

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

- Subdirección de Operaciones Centro
 - Bloqueo Automático Banalizado (B.A.B.) en el tramo Aranjuez-Alcázar de San Juan.
 - Integración de las Instalaciones de Energía de la zona de Alcázar de San Juan en el sistema de telemando de energía centro.
 - Línea de Alta Velocidad Madrid-Alcázar de San Juan-Jaén. Adaptación a 220km/h del tramo: Alcázar de San Juan-Manzanares.
 - Renovación de vía en el tramo Coscurita-Soria, línea Torralba-Soria.
 - Renovación de vías 3 y 4 en placa de la estación de Madrid Chamartín.
- Subdirección de Operaciones Sur
 - Puesta en servicio de la doble vía entre Las Marismillas (PK 62+008) y Aeropuerto de Jerez (PK 94+239) de la línea Sevilla-Cádiz, incluyendo la nueva subestación de Lebrija.
 - Puesta en servicio de vía única de nuevo trazado entre Utrera y Las Cabezas, de la línea Sevilla-Cádiz para implantación posterior de doble vía, así como situación provisional de la nueva estación de Las Cabezas.
- Subdirección de Operaciones Noreste
 - Instalación enclavamiento electrónico Torredembarra y modificación interfaces bloqueo con Tarragona y San Vicente.
 - Rehabilitación LAC Hospitalet-Villafranca. Fase I
 - Sustitución hilo de contacto Miraflores-Selgua y Calatayud-Ricla.
 - Sustitución hilo de contacto PP.KK 450/000 al 488/300 Caspe-Fayón.
Obra
- Subdirección de Operaciones Noroeste
 - Actuaciones en 62 trincheras agrupadas en 33 emergencias como consecuencia de los temporales (ciclogénesis) según RD. Ley 2/2014
- Subdirección de Operaciones Norte
 - Se ha finalizado la renovación de la catenaria en la línea Bárcena-Torrelavega,
 - Se ha puesto en servicio el Bloqueo automático banalizado (B.A.B.) y C.T.C. en el tramo San Sebastián - Irún. Se está trabajando en la renovación de vía del tramo para implantar traviesa de tercer hilo.

- Subdirección de Operaciones Este
 - Inicio de los trabajos de adaptación al ancho estándar del Corredor Mediterráneo .
 - Nuevo enclavamiento de Algemés y BAD entre Alzira y La Pobla Llarga.
 - Transformación del Paso a Nivel de Tarancón (Cuenca) de semibarreras levadizas a semibarreras enclavadas.
- Subdirección de Red de Ancho Métrico
 - Instalación de equipos de Bloqueo Automático y CTC entre las estaciones de Orejo (Cantabria) y Carranza (Bizkaia). Línea Ferrol-Bilbao.
 - Instalación de nuevos Enclavamientos Electrónicos en Cudillero y Muros del Nalón. Reforma en el Enclavamiento de Pravia, BAU y CTC en el tramo Pravia-Cudillero (Asturias).
 - Instalación del Bloqueo Automático Banalizado (BAB) Colloto-El Berrón y modificación del Bloqueo El Berrón-La Florida (Asturias).

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 2014.

- Comunicaciones
 - Finalización de la renovación de la red ip multimedia del anillo Jerez-Cádiz.
 - Desarrollo de la plataforma de comunicaciones - instalación de equipos en la línea Chamartín - Aeropuerto.
- Energía
 - Proyecto de Acometida en 25kV para alimentación de las Subestaciones Móviles de Montroig, Cruce-Vilaseca y Blanes.
 - Ejecución y puesta en servicio de la doble acometida en 25kV para alimentación de la Subestación de Cardedeu (Barcelona).
 - Proyecto de Línea de Alta Tensión para alimentación de la Subestación Móvil de Pola de Lena (Asturias): Variante de Pajares.
 - Montaje de subestaciones móviles en Mave , Monzón de Campos, Fromista, Espinosa y Las Marismilla
 - Puesta en Servicio de la Nueva Subestación Eléctrica de Lebrija

Estaciones de viajeros

Las actuaciones más significativas llevadas a cabo durante 2014, tanto las realizadas en los activos de la entidad como las derivadas de las encomiendas de gestión suscritas con Adif-Alta Velocidad, son las que se relacionan a continuación:

A principios de año finalizaron las obras de Reconstrucción de la estación de Lorca, destruida por el terremoto sufrido. El importe de esta actuación fue de 1,1 millones de euros (sin IVA).

En la estación de Barcelona Sants se finalizaron las obras de ampliación de la superficie comercial así como de la instalación de ventiladores en los andenes de la estación. En la nueva estación de Alta Velocidad de Vigo Urzaiz finalizaron las obras de cubrición del cajón ferroviario y la nueva acometida eléctrica y se están ejecutando para terminar en 2015 las obras de adecuación andenes y plataforma de embarque así como la construcción estación provisional. El importe total de la actuación se sitúa en el entorno de 31,5 millones de euros.

Dentro del Plan de Actualización, durante el año 2014 se llevaron a cabo diversas actuaciones tanto en estaciones de Adif como de Adif Alta Velocidad tendentes a la disminución de riesgos para los viajeros con un importe de 1,8 millones de euros:

- Nueva ordenación y adecuación de la Sala de Embarque de la planta baja de la Estación de Madrid Puerta de Atocha para atender los tráficos del Corredor Madrid-Levante.
- Instalación de un sistema de optimización de iluminación de andenes en la Estación de Barcelona Estació de França.

En relación con la acción comercial llevada a cabo en 2014 podemos destacar:

- Licitación de 35 locales para la actividad de *retail* en las estaciones de Madrid Chamartín, Madrid Puerta de Atocha y Barcelona Sants, lo que ha permitido obtener la comercialización del 100% de los locales de las tres estaciones.
- Nuevo contrato para la explotación de hotel de 4 estrellas en Madrid Chamartín.

La calidad global de los servicios prestados en las Estaciones de Viajeros ha obtenido una valoración de 7,57 sobre 10.

Servicios logísticos

En 2014 Servicios Logísticos ha continuado desarrollando medidas estructurales que permitan su sostenibilidad, consolidándose, entre otras, la implantación de los

diferentes modelos de gestión para las instalaciones logísticas de Adif, posibilitando con esto que otras empresas gestionen la prestación de servicios en nuestras instalaciones (Riesgo y Ventura), o que diferentes empresas ferroviarias puedan prestar servicios para sí mismas mediante el establecimiento del correspondiente contrato de alquiler de espacios (Autoprestación).

En este sentido, y siguiendo las directrices del PITVI, en este ejercicio se ha continuado facilitando la participación de la iniciativa privada para la prestación de servicios a riesgo y ventura en tres nuevas instalaciones, Mérida Mercancías, Barcelona Morrot y Madrid Abroñigal, lo que supone alcanzar el número de 11 instalaciones gestionadas bajo esta modalidad. Cabe destacar que la empresa adjudicataria de Barcelona Morrot, ha realizado inversiones en la instalación de Can Tunis por un importe superior a los 3,7 millones de euros, construyendo una nueva zona intermodal de 22.500 m² con accesos de vía de ancho Ibérico y UIC. Esta actuación ha sido una de las primeras en vincular la iniciativa privada con la inversión directa en suelos de instalaciones logísticas de Adif situadas en zonas de alta demanda.

Igualmente, las instalaciones que pueden ser gestionadas en régimen de autoprestación en este ejercicio alcanzan las 147. Así mismo, para mejorar la eficiencia económica mediante la optimización de recursos, se ha pasado de 57 Instalaciones Logísticas Principales en 2013, a 53 en este ejercicio, consiguiendo que el 90% de las mismas formen parte de la Red con apertura 24H/365D para la recepción y expedición de trenes.

En relación con la gestión ferroportuaria se ha consolidado el modelo de relación con las Autoridades portuarias iniciado en 2010, manteniendo en la actualidad colaboración directa para la prestación de servicios de acceso, maniobras interiores y expedición de trenes por parte de Adif con 16 Autoridades Portuarias.

Con respecto a la coordinación fronteriza, en el seno del grupo de trabajo bilateral formado por RFF y Adif, se ha concluido el convenio que actualiza y regula las relaciones bilaterales en la gestión de los complejos fronterizos Irún/Hendaya y Port-bou/Cerbere alineado con el desarrollo de los futuros Corredores Internacionales de Mercancías. Este acuerdo está previsto que se presente para su aprobación por los ministerios respectivo de ambos países durante 2015.

En 2014 se han acometido inversiones para mejorar la seguridad y eficiencia operativa de las instalaciones de mercancías de Abroñigal, Murcia, Escombreras, San Roque, Bilbao, León, Lugo, Port-bou, Castellbisbal, Can Tunis, Morrot, Samper, Córdoba, Tarragona y Bilbao.

Igualmente se ha finalizado el proyecto funcional del C.L. de Jundiz, así como los proyectos en el C.L. de Abroñigal de electrificación de cabecera de vías y el de la ampliación de la longitud operativa de las vías bajo pórtico.

2.4.2. Patrimonio y Urbanismo

Las actuaciones más significativas llevadas a cabo durante el ejercicio 2014 fueron las siguientes:

- Planeamiento urbanístico. Se han emitido algo más de 150 informes de sugerencias y/o alegaciones a distintos instrumentos de planeamiento, entre los que destacan los Planes Generales de Castellón, Jaén, Ourense, y especialmente la Revisión del PGOU de Madrid.
- Acuerdos con otras administraciones y organismos. Se han formalizado convenios Urbanístico-Ferrovialarios en Huelva (impulso nueva estación de ferrocarril), Torrejón de Ardoz (nueva estación Soto del Henares), Gandía (nueva ordenación recinto ferroviario), Almería (adenda ocupación provisional de terrenos) y Requena (adenda cesión de suelos). Por otro lado, se ha participado en la negociación de convenios urbanísticos en las ciudades de Águilas, Canfranc, Huelva, Requena, El Puerto de Santa María, Bilbao-Olabeaga, Gandía, Orihuela y Málaga.
- Vías Verdes. A lo largo de 2014 se firmaron 12 convenios que se incluyen en la siguiente tabla:

VÍA VERDE	TÉRMINO MUNICIPAL	LONGITUD (Km)
VÍA VERDE TREN BURRA	Grijota, Villamartín de Campos, Baquerín de Campos y Castromocho	16,220
VÍA VERDE GOLMAYO	Golmayo	6,346
VÍA VERDE CABREJAS DEL PINAR	Cabrejas del Pinar)	6,882
VÍA VERDE SAN LEONARDO DE YAGÜE	San Leonardo de Yagüe	6,918
VIA VERDE NAVALENO	Navaleno	3,648
VIA VERDE DE CASAREJOS	Casarejos	2,096
VÍA VERDE DE SORIA	Soria	16,190
VÍA VERDE DE ABEJAR	Abejar	7,061
VÍA VERDE DE CIDONES	Cidones	12,989
VÍA VERDE DEL JILOCA-CALATAYUD	Calatayud	1,598
VÍA VERDE RIBOTA-CALATAYUD	Calatayud	7,805
VIA VERDE DEL MUSEO TEXTIL DE BEJAR	Béjar	1,114
TOTAL KM		88,867

- Enajenación activos inmobiliarios. Con la finalidad de rentabilizar los activos inmobiliarios, en 2014 se continuó con el proceso iniciado en ejercicios anteriores de comercializar determinados inmuebles relevantes, siendo el más importante de ellos la parcela y sus edificabilidades existentes en el inmueble situado en la zona de Azca de Madrid, junto a la Estación de Nuevos Ministerios, cuya subasta para su enajenación se convocó en 2014 habiéndose desarrollado con un éxito notable. La adjudicación de dicha subasta, y firma del correspondiente contrato de compraventa a favor de El Corte Inglés, se ha producido en 2015 por un importe de 136.484.806 euros.

2.4.3. Sociedades filiales y participadas

Sociedades de Integración

Como fruto de nuestro esfuerzo por adaptarnos al nuevo marco estratégico de la empresa y al entorno económico que exige una mayor eficiencia y transparencia en la utilización de los recursos, durante 2014 se han incrementado los ingresos por facturación en concepto de Dirección de Estudios, Proyectos y Obras de las actuaciones desarrolladas en las Sociedades de Integración.

Además se ha refinanciado la deuda de determinadas Sociedades, se ha asumido la gestión jurídica, administrativa y contable, así como el seguimiento económico y financiero de otras que carecían de estructura suficiente para llevarlo a cabo y se han negociado préstamos participativos para coadyuvar a la viabilidad del proyecto de integración.

Otras Sociedades

Con el objetivo de dar cumplimiento al Plan de reestructuración y racionalización del sector público empresarial y fundacional estatal aprobado por acuerdo del Consejo de Ministros de 16 de marzo de 2012 y publicado por la Orden del Ministerio de Hacienda y Administraciones Públicas 583/2012, de 20 de marzo, y la Propuesta de Reestructuración de Octubre de 2012, durante 2014 se ha continuado con el proceso de desinversión.

Cabe destacar las siguientes actuaciones.

- Se han adjudicado los negocios de Comfersa (Adif 51%) para poder proceder a la extinción de la compañía mediante el Plan de Cesión de Activos y Pasivos,
- Se ha liquidado la Sociedad Nefsa en diciembre de 2014 (Adif 40%),

- Se ha vendido la participación de Adif a los accionistas mayoritarios en Residencial Langa (40%) en diciembre de 2014, por importe de 215.000 euros y se ha procedido a la liquidación y disolución de la empresa Dicam (Desarrollos Inmobiliarios de Castilla La Mancha) en diciembre en la que Adif participaba también en un 40% de su capital social, habiendo percibido como cuota de liquidación 193.374 euros

2.4.4 Combustible

La gestión del suministro de combustible durante el ejercicio 2014 se ha caracterizado por un incremento de los consumos (10,25%). Hay que tener en cuenta la incorporación de los consumos derivados de la Red de Ancho Métrico y una bajada de los precios del 8,68 % l, con respecto al año 2013.

Por 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. Las actuaciones más relevantes han sido la renovación de la Instalación de Cerro Negro, así como las de Badajoz, Cartagena, Irún, Monforte de Lemos, Orense, Coruña, Murcia y San Isidre.

2.4.5 Recursos Humanos

La gestión de Recursos Humanos del ejercicio 2014 en ADIF ha estado marcada por los siguientes aspectos relevantes:

- Consolidación del proceso de segregación de ADIF y ADIF Alta Velocidad. En el año 2014 se han realizado todas las actuaciones necesarias para consolidar la separación de ambas empresas y para la puesta en marcha de la nueva entidad ADIF AV.
- Desarrollo del Plan de Empleabilidad. Encaminado a la consecución de objetivos de eficiencia en la gestión de Recursos Humanos y de optimización del gasto público, en 2014 se han desarrollado, entre otros, los siguientes proyectos:
 - Ejecución del expediente de Despido Colectivo aprobado en 2013.
 - Desarrollo de convocatorias de movilidad para una mejor distribución de la plantilla.
 - Primera fase del proyecto de reordenación de las bases de mantenimiento.
 - Actuaciones específicas en el ámbito RAM.

La capacitación y actualización permanente de los trabajadores es fundamental para la consecución de los objetivos de cada área de actividad, la implantación de los procesos de mejora y la consecución de los estándares de calidad y de servicio establecidos. Durante el 2014 se ha desarrollado el Plan de Formación Anual orientado a las actividades clave de la organización: Seguridad Integral - que engloba cuatro aspectos, seguridad en la circulación, prevención de riesgos laborales, protección y seguridad y seguridad medioambiental-; Explotación, Mantenimiento y Desarrollo de la Infraestructura, Instalaciones y Sistemas y aspectos como la Gestión Empresarial y el fomento de los valores personales, de equipo y de empresa.

Asimismo, fue aprobado el Plan Integral de Seguridad y Salud Laboral-III Plan de Accidentalidad Cero 2014-2016, con el objetivo de lograr una reducción sostenida y significativa de la siniestralidad y la mejora continua de las condiciones de trabajo. Los índices de incidencia y gravedad por contingencias profesionales obtenidos han sido los más bajos de la historia de la entidad.

A continuación se incluyen diversos cuadros en los que se describe la distribución de los trabajadores a 31 de diciembre de 2014 por áreas de gestión, por grupos profesionales, por edades y por su antigüedad en la empresa, y su distribución geográfica por comunidades autónomas.

ÁREAS DE GESTIÓN	EFFECTIVOS
D.G. Explotación y Construcción	9.188
D.G. de Servicios a Clientes y Patrimonio	3.167
D.G. RR.HH. y Secretaría Gen del Consejo	332
Ámbito Red	180
D.G. Financiera Y Corporativa	372
D. Comunicación	72
Presidencia	26
TOTALES	13.337

GRUPOS PROFESIONALES	EFFECTIVOS
Personal operativo y MMII	11.683
Estructura de apoyo	849
Estructura de dirección	805
TOTALES	13.337

EDAD	%
Hasta 35 años	5,34
Entre 36 y 50 años	27,40
Más de 50 años	67,26

ANTIGÜEDAD	%
Entre 0 y 11 años	11,98
Entre 12 y 19 años	1,52
Entre 20 y 27 años	7,58
Entre 28 y 35 años	64,72
Más de 35 años	14,19

Por último, en la siguiente tabla se figura el reparto geográfico de los trabajadores por comunidades autónomas:

COMUNIDAD AUTÓNOMA	EFFECTIVOS
Andalucía	1.727
Aragón	647
Asturias	576
Cantabria	311
Castilla y León	1.675
Castilla La Mancha	732
Cataluña	1.545
Extremadura	247
Galicia	657
Madrid	3.061
Murcia	181
Navarra	177
País Vasco	674
La Rioja	64
Comunidad Valenciana	1.054
Extranjero	9
TOTAL	13.337

2.4.6 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.

El Plan Anual de Seguridad en la Circulación 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 rodantes, las condiciones del personal y la aplicación de la normativa, los cargamentos y el transporte de mercancías peligrosas. A lo largo de 2014 se realizaron 5.748 inspecciones de seguridad en red convencional. En la Red de Ancho Métrico se llevaron a cabo 400 acciones inspectoras.

Con respecto al número de empresas ferroviarias y a la evolución de los certificados de seguridad concedidos, cabe señalar que se encuentran operativas 17 empresas ferroviarias con certificados de seguridad.

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 de 2005-2014, ha experimentado un descenso continuado.

La Ley y Reglamento del Sector Ferroviario atribuye a Adif la función de policía e inspección en las infraestructuras ferroviarias correspondiéndole el ejercicio de la potestad de policía en relación con la circulación ferroviaria y el uso y defensa de la infraestructura. Para cumplir estas funciones en el año 2014 se han efectuado 137 operaciones de recuperación de conductores eléctricos robados recuperándose 32.189 metros, un 10,2% más que el año anterior, se han presentado 1.100 denuncias administrativas y 2.309 penales. En el Área de Autoprotección y Emergencias cabe destacar la realización de 48 Planes de Autoprotección.

2.4.7 Calidad, Eficiencia y Medio Ambiente.

Sistema de gestión

Durante el año 2014 hemos mejorado el Sistema de gestión fortaleciendo los principios esenciales de eficiencia, transparencia, competitividad, seguridad, mejora continua en procesos, innovación e internacionalización.

En este escenario se convierte en impulsor la EFQM con el Sello de Excelencia Europea 500+ conseguido en diciembre del año 2012 y renovado en el 2014 y seguir siendo el primer administrador ferroviario europeo en conseguir este prestigioso reconocimiento con el que cuentan únicamente 50 empresas españolas.

Seguimos siendo referencia en España en la obtención de certificados ISO, UNE y EFQM y estamos presentes de forma activa en grupos de trabajo con AENOR, AEC, CEG, Grupo +500, etc, colaborando con AEVAL para seguir impulsando y compartiendo las mejores prácticas de gestión empresarial.

Durante 2014 nos propusimos integrar y realizar conjuntamente las auditorías externas para la renovación de la Normas ISO 9001(Calidad) e ISO 14001(Medio Ambiente) y adaptadas a la nueva configuración empresarial de Adif y Adif AV.

Medio ambiente

En el marco de las actuaciones medioambientales realizadas para ADIF por parte de ADIF-Alta Velocidad en 2014, han sido elaborados 178 informes de revisión y 62 notas de exención de tramitación ambiental.

En la gestión de residuos peligrosos, se encuentra plenamente operativo el nuevo modelo de gestión corporativa que se basa en una red de 60 centros de recogida multiárea coordinados a su vez por un único gestor, donde se han gestionado un total de 78,62 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 26 de las 40 instalaciones identificadas originalmente en 2008.

3. Liquidez y recursos de capital

La evolución de la tesorería de la Entidad se muestra en el estado de flujos de efectivo del ejercicio 2014 comparado con el año 2013, que se resumen a continuación

Importes en miles de euros	2014	2013
Flujos de efectivo generados por las actividades de explotación	37.599	32.595
Flujos de efectivo aplicados en las actividades de inversión	(290.802)	(308.524)
Flujos de efectivo generados por las actividades de financiación	158.432	368.044
Variación Neta de Efectivo o equivalentes por combinación de negocios	0	(43.896)
Aumento/disminución neta del efectivo o equivalentes	(94.771)	48.219

Los recursos generados en las actividades de financiación corresponden a las siguientes fuentes:

Importes en miles de euros	2014	2013
Subvenciones, donaciones y emisión instrumentos de patrimonio	150.405	131.461
Incremento deudas con entidades de crédito	(23.936)	214.301
<i>Disposiciones del ejercicio</i>	94.767	345.000
<i>Devoluciones del ejercicio</i>	(118.703)	(130.699)
Incremento neto de otras deudas	31.963	22.282
Flujos generados en actividades de financiación	158.432	368.044

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

A pesar de la disminución neta del efectivo en el ejercicio 2014, se ha conseguido revertir el signo del Fondo de Maniobra, que experimenta un crecimiento de 19,5 millones de euros en relación con el del ejercicio anterior, pasando de un fondo negativo por importe de 16,2 millones de euros a una cifra positiva de 3,2 millones de euros.

Con el objeto de refinanciar los vencimientos del ejercicio 2014 de deuda contratada a largo plazo, Adif suscribió un préstamo bilateral por importe de 30 millones de euros.

Asimismo, la Entidad ha culminado el 23 de diciembre de 2014, un proceso de renegociación de su deuda a largo plazo a tipo de interés variable con entidades de crédito, por importe de 114,6 millones de euros, con el objeto de aprovechar la mejora de la situación de los mercados financieros para reducir costes e incrementar plazos.

La evolución de los tipos de interés y la política financiera seguida por la empresa han permitido mejorar el tipo de interés medio del pasivo de Adif, pasando del 2,72% anual a 31 de diciembre de 2013, al 2,52% anual al 31 de diciembre de 2014.

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. 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. La deuda viva de la Entidad a 31 de diciembre de 2014 se contrató con diversos regímenes de tipo de interés. El 53,23% está a tipo fijo hasta su vencimiento.
- 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:

- 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

Con la finalidad de rentabilizar los activos inmobiliarios y siguiendo con el proceso iniciado en años anteriores, en 2014 se convocó una subasta para enajenar una parcela y sus correspondientes edificabilidades en el inmueble situado en la zona de Azca de Madrid, junto a la Estación de Nuevos Ministerios. La adjudicación de la subasta y la firma del correspondiente contrato de compraventa a favor de El Corte Inglés por un importe de 136.484.806 euros se produjo en 2015.

Por otro lado, en relación con la operación urbanístico-ferroviaria conocida como "Operación Chamartín" cuyo desarrollo desde el inicio se explica detalladamente en las Cuentas Anuales adjuntas, los derechos y obligaciones que se derivan para ADIF del contrato suscrito entre ADIF, Renfe-Operadora y "Desarrollo Urbanístico Chamartín, S.A." (DUCH) el 23 de junio de 2009, se distribuirán entre ADIF-AV y ADIF en razón de la superficie que finalmente se delimite entre ambas entidades y en función de los precios por metro cuadrado establecidos en ese contrato.

Tras la sentencia del Tribunal Superior de Justicia de Madrid de 21 de junio de 2013 que resuelve un recurso interpuesto contra el Plan Parcial de Reforma Interior del APR 08.03 "PROLONGACIÓN DE LA CASTELLANA" estimándolo parcialmente y que hace inviable técnica y económicamente el desarrollo del Plan Parcial, el Ayuntamiento de Madrid, ADIF, Renfe Operadora y DUCH interpusieron recursos de casación ante el Tribunal Supremo.

Adicionalmente, ADIF, Renfe Operadora y DUCH han considerado que la referida sentencia comporta la no exigibilidad de las obligaciones del contrato.

De acuerdo con lo establecido en el contrato, DUCH solicitó a ADIF y a Renfe Operadora el 29 de julio de 2014 iniciar formalmente la renegociación al haber transcurrido más de 5 años desde que se suscribió el último texto del mismo sin que se apruebe el PPRI en los términos en que estaba previsto.

Como consecuencia de la nueva negociación entre las partes se firma un Acuerdo de Bases el 22 de enero de 2015, por el que DUCH se obliga a satisfacer a las Entidades Públicas un canon monetario de 984.225.200 € a abonar en 20 años con un interés del 3% anual y un canon en especie consistente en 100.000 m² de uso residencial sujeto a protección pública

Además, las partes afectadas por la Operación Chamartín (DUCH, ADIF, ADIF-Alta Velocidad, RENFE-Operadora, RENFE Fabricación y Mantenimiento, Ayuntamiento, Comunidad de Madrid y Canal de Isabel II) han suscrito un Convenio Urbanístico para la Gestión y Ejecución del APR 08.03 con fecha 22 de enero de 2015.

Al mismo tiempo, DUCH ha planteado al Ayuntamiento de Madrid una modificación de las condiciones y términos del mencionado PPRI, para lo que ha redactado un nuevo documento que ha sido aprobado inicialmente por la Junta de Gobierno del Ayuntamiento el 19 de febrero de 2015 y se encuentra actualmente en exposición pública.

6. Evolución previsible de la entidad

Como ya hemos comentado en apartados anteriores, ADIF ha puesto en marcha diversas medidas tendentes a la consecución de la sostenibilidad económica que constituye nuestro foco estratégico y cuyos resultados están empezando a ponerse de manifiesto tímidamente en algunos aspectos.

No obstante, 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 e ineficientes medioambientalmente.
- Red básica de instalaciones logísticas no ajustadas a la necesidad actual.
- Escasa cobertura de Ingresos por cánones
- 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 a lo largo de este informe, continuar con las acciones que:

- Incrementen los ingresos comerciales
- Reduzcan los gastos por servicios exteriores
- 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 asociados
- b. El incremento de las aportaciones del Estado

7. Actividades de I+D+i y gestión de activos ferroviarios

ADIF está implantando un Sistema de Gestión de Activos en Adif basado en la Norma ISO 55000, con el propósito de dar cumplimiento a los requerimientos legales recogidos en la Directiva 2012/34/UE DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO de 21 de noviembre de 2012 (por la que se establece un espacio ferroviario europeo único) y de acuerdo a la Misión de la Entidad Adif definida en el Plan de Empresa 2013-2016:

“Desarrollo y administración de un sistema de infraestructuras ferroviarias de servicio público, seguro, eficiente y de calidad”.

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.

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 tractor y transferencia tecnológica que realiza. A 31 de diciembre de 2014 estaban en desarrollo 25 proyectos de I+D+i.

En cuanto a la gestión de intangibles, ADIF cuenta en estos momentos con una cartera de propiedad industrial e intelectual de 27 patentes, 6 de ellas con varias extensiones internacionales, 8 modelos de utilidad, 4 diseños, 34 marcas nacionales, 6 comunitarias y 3 internacionales, 13 aplicaciones software y 124 registros de manuales y normas. Siendo uno de los objetivos de ADIF la transferencia de este conocimiento al sector productivo, se han suscrito 31 acuerdos y adendas desde 2005, manteniéndose vigentes 22 acuerdos de licencia de explotación comercial y fabricación, acuerdos de transferencia tecnológica, que suponen para Adif ingresos en forma de royalties.

8. Otra información relevante

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

8.4. Inversiones realizadas durante el ejercicio

A continuación se presentan las Inversiones realizadas en 2014 desglosadas por Ejes ferroviarios, por Tipo de Red y por Naturaleza.

EJES FERROVIARIOS	IMPORTE MILES € (IVA INCL)
EJE 01.- MADRID CHAMARTIN - IRUN HENDAYA	28.813
EJE 02.- MADRID CHAMARTIN - ZARAGOZA - LERIDA - BARCELONA - PORT BOU - CERBERE	32.986
EJE 03.- MADRID CHAMARTIN - VALENCIA - SAN VICENTE E CALDERS	16.876
EJE 04.- ALCAZAR DE SAN JUAN - CORDOBA - SEVILLA - CADIZ	23.030
EJE 05.- MADRID ATOCHA - CACERES - VALENCIA DE ALCANTARA	904
EJE 06.- VENTA DE BAÑOS - LEON - ORENSE - VIGO	97.859
06.- L.A.V. ORENSE - SANTIAGO	40.443
08.- RED DE ANCHO METRICO	12.902
99.- ASIGNABLE A VARIOS EJES O NO TRAMIFICABLE	65.084
TOTAL ADIF	318.897

TIPO DE RED	IMPORTE MILES € (IVA INCL)
COMUN O NO ASIGNABLE	65.084
RED GENERAL A	137.981
RED GENERAL	41.549
CERCANIAS	55.989
ALTA VELOCIDAD (ORENSE - SANTIAGO)	40.443
RED GENERAL B	91.991
RED GENERAL	87.614
CERCANIAS	4.377
RED GENERAL C	10.939
RED GENERAL	9.380
CERCANIAS	1.559
RED DE ANCHO METRICO	12.902
RED GENERAL	4.508
CERCANIAS	8.394
TOTALES	318.897

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS
INFORME DE GESTIÓN
EJERCICIO 2014

TIPO DE RED	IMPORTE MILES € (IVA INCL)
COMUN O NO ASIGNABLE	65.084
CERCANIAS	70.319
RED A	55.989
RED B	4.377
RED C	1.559
RED ANCHO METRICO	8.394
RED GENERAL	183.494
RED A	41.549
ALTA VELOCIDAD (ORENSE - SANTIAGO)	40.443
RED B	87.614
RED C	9.380
RED ANCHO METRICO	4.508
TOTALES	318.897

NATURALEZA	IMPORTE MILES € (IVA INCL)
PLATAFORMA	51.355
VIA	74.574
ELECTRIFICACION Y TELECOMUNICACIONES	86.181
SEÑALIZACION E INSTALACIONES DE SEGURIDAD	20.382
ESTACIONES / TERMINALES DE MERCANCIAS	51.937
EQUIPAMIENTO Y RESTO DE ACTUACIONES	34.469
TOTAL	318.897

8.5. Información sobre contratación.

A continuación se incluye información detallada sobre la actividad de contratación realizada en el ejercicio

CUADRO RESUMEN DE LICITACIONES	Nº Expedientes	Importes (miles € sin IVA)
Dir. Adj. de Mantenimiento y Explotación de A.V.	36	569.762
Dir. Adj. de Mantenimiento y Explotación de Red Convencional	2.246	236.368
Dir. de Estaciones de Viajeros	980	95.516
Dir. de Protección y Seguridad	43	69.203
Subdir. de Sistemas de Información	144	36.681
Resto	737	33.482
Totales	4.186	1.041.012

CUADRO RESUMEN DE ADJUDICACIONES	Nº Expedientes	Importes (miles € sin IVA)
Dir. Adj. de Mantenimiento y Explotación de A.V.	37	432.990
Dir. Adj. de Mantenimiento y Explotación de Red Convencional	2.261	151.517
Dir. de Estaciones de Viajeros	974	82.647
Dir. de Protección y Seguridad	59	83.507
Subdir. de Sistemas de Información	150	24.182
Resto	734	28.359
Totales	4.215	803.202

CUADRO RESUMEN DE LICITACIONES POR PROCEDIMIENTO			
Procedimiento / Criterio	Nº Expedientes	Importes (miles € sin IVA)	% Imp
Abierto			
• Oferta más ventajosa (varios criterios)	65	529.541	50,9%
• Precio (un criterio)	151	98.013	9,4%
Restringido			
• Oferta más ventajosa (varios criterios)			
• Precio (un criterio)			
Negociado			
• Con Publicidad	9	247.422	23,8%
• Sin Publicidad			
- Complementarios	1	754	0,1%
- Vinculación Tecnológica	90	59.896	5,8%
- Otras Causas	409	33.219	3,2%
- Contratos Menores	3.172	33.593	3,2%
Pedido a Acuerdo Marco	289	38.574	3,7%
Totales	4.186	1.041.012	100%

8.6. 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 asistencias técnicas y contratos en mercados exteriores. En este sentido 2014 ha resultado un año de gran relevancia, en el que se avanza tanto en la consolidación de la dimensión del negocio en el exterior, con peso creciente y confirmación de oportunidades muy relevantes, como en el ámbito de la coordinación con organismos, principalmente en el seno de la UE.

En conjunto, a lo largo de 2014 hemos recibido 90 delegaciones de otros países y hemos participado en 29 misiones en el exterior, entre las que podemos destacar las realizadas a países estratégicos para nuestro negocio exterior y que tienen programas de inversión importantes en infraestructura ferroviaria, como son Rusia (que

desarrolla el proyecto de AV entre Moscú y Kazan), Turquía (que está completando la AV entre Ankara y Estambul con amplia participación española), Suecia, Dinamarca, Polonia, Croacia, Chequia, Marruecos, Israel, Colombia, Perú... así como la colaboración permanente con Amtrak, el operador ferroviario de viajeros de EEUU, a través del North East Corridor Forum, cuya vicepresidencia desempeñamos.

Adif ha centrado sus esfuerzos en la participación activa en otros organismos relevantes como la UIC, como organismo orientado al impulso técnico y la innovación, en el que somos parte del Comité de Dirección (European Management Committee EMC) y del Directorio del Rail System Forum RSF, presidiendo el sector Energía; en ERA, la Agencia Ferroviaria Europea encargada de interoperabilidad y seguridad, con papel 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.

Por lo que respecta al ámbito concreto de Corredores, se ha avanzado de forma importante en el desarrollo de los Corredores Europeos de Mercancías 4 y 6, en gran medida coincidentes con los anteriormente mencionados Atlántico y Mediterráneo de la red básica de la red TEN T. Cumpliendo con la exigencia de la UE, en noviembre de 2013 quedaron operativos ambos corredores de mercancías, por lo que 2014 fue su primer año completo de funcionamiento.

Así, en el Corredor 6 (Mediterráneo), un total de 8 empresas ferroviarias han solicitado surco para el año 2015. En este Corredor, la capacidad diaria solicitada para el conjunto del corredor es de 60 surcos pre-establecidos de los 140 surcos ofertados, lo que supone un 42% de la capacidad diaria ofertada.

En el caso del Corredor 4 (Atlántico), han solicitado capacidad para 2015 un total de 4 empresas ferroviarias. Así, la capacidad diaria solicitada es de 10 surcos pre-establecidos, de un total de 15 surcos ofertados, es decir, se ha solicitado el 67% de la capacidad diaria ofertada (hay que tener en cuenta un concepto diferente del alcance de los surcos, no comparable entre ambos corredores).

Durante 2014 se ha mantenido además gran actividad en las otras 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 mediante la cual se han finalizado y presentado a la Comisión los primeros estudios 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.

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.

En lo relativo a la ejecución de los trabajos, en 2014 se ha abordado la recepción de plataforma de los tramos 3,2, 5 y 6 de la plataforma, con un total de 175 kms y que se suman a los 100 kms del tramo 4 recepcionado en el año 2013.

Durante 2014, expertos de Adif han continuado participando tanto en los distintos grupos de proyectos como en la supervisión de los trabajos de construcción de la línea (vía, catenaria, canaleta, instalaciones de señalización,...) sobre la infraestructura ya recepcionada por el Consorcio.

El personal de Adif ha realizado, a lo largo de 2014, distintos entregables encaminados a la preparación de la futura operación de la línea (Plan de Operaciones, Reglamento de Circulación, Plan de Formación del personal de Adif, Estudio de Mercado de los espacios comerciales en la estaciones,...).

En relación con las estaciones, se ha desarrollado en colaboración con otros socios del Consorcio el Protocolo de Recepción, que permitirá la posterior colaboración con el cliente en proceso de recepción de las mismas durante 2015.