

ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS
ADIF

INFORME DE GESTIÓN
EJERCICIO 2015

ÍNDICE

	Página
1. El administrador de infraestructuras ferroviarias	3
1.1. Estructura organizativa	3
1.2. Funcionamiento, objetivos y estrategia.	5
2. Evolución de la actividad	5
2.1. Análisis de la evolución y del resultado	5
2.2. Cánones ferroviarios	8
2.3. Indicadores fundamentales de la actividad	10
2.4. Actuaciones en las diversas áreas de actividad	11
3. Liquidez y recursos de capital	31
4. Riesgos e incertidumbres	32
5. Evolución previsible de la entidad	33
6. Actividades de I+D+i y gestión de activos ferroviarios	34
7. Otra información relevante	35

1. El Administrador de Infraestructuras Ferroviarias

El Administrador de Infraestructuras Ferroviarias ADIF tiene como objetivo potenciar el transporte ferroviario español mediante el desarrollo y la gestión de un sistema de infraestructuras seguro, eficiente, sostenible desde el punto de vista medioambiental y con altos estándares de calidad, desde el compromiso de responsabilidad social con los ciudadanos. Una responsabilidad social que se fundamenta en principios éticos relacionados con la gestión y con el papel de la empresa en la sociedad. Tiene como eje vertebrador la transparencia y el diálogo con los Grupos de Interés y su finalidad última es contribuir a la sostenibilidad del desarrollo que propicia nuestra actividad, desde una perspectiva integral.

Su principal objetivo es conseguir la máxima eficiencia y optimizar la operativa de gestión de la infraestructura, concentrando esfuerzos en conseguir un sistema ferroviario económicamente sostenible, siempre bajo la premisa de mantener los altos índices actuales de seguridad y calidad del servicio. Esta estabilidad permitirá:

- Dinamizar el sector favoreciendo la competencia, obteniéndose una mayor y más eficiente oferta de movilidad, con precios más competitivos.
- Crear las circunstancias que permitan a los operadores nacionales 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

Por ello, todas las acciones que se implementan han de tener como objeto el incremento de ingresos, la reducción de gastos y la eficiencia en la gestión, siempre con el objetivo de mantener los altos índices actuales de seguridad y calidad de servicio

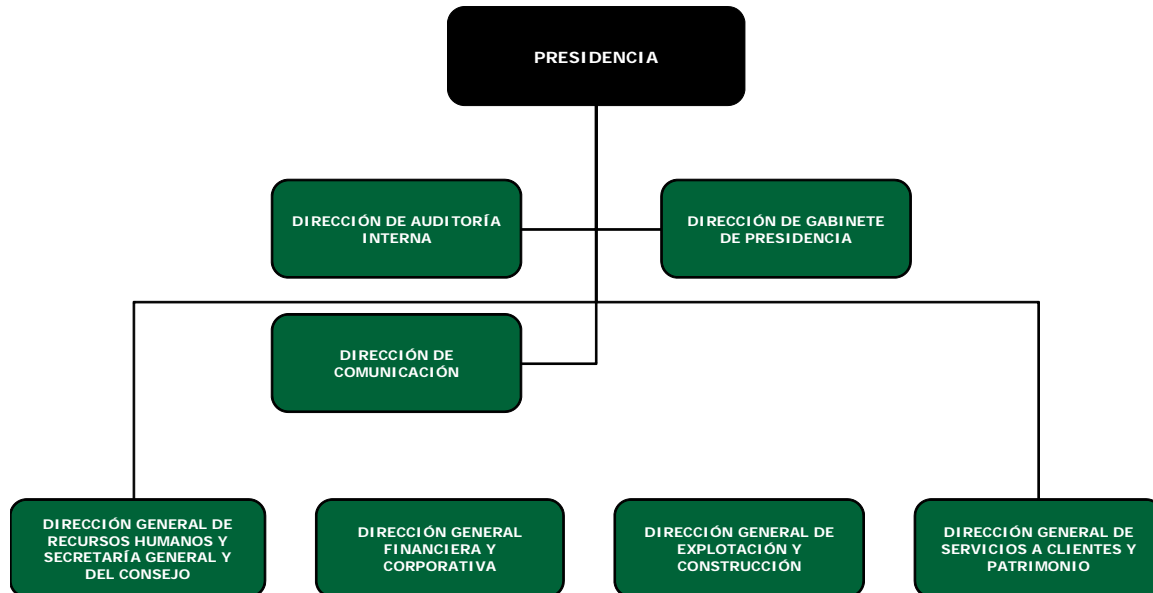
1.1. Estructura Organizativa.

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 2015 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. Miguel Ángel Cilleros Sánchez D. Miguel Ángel Herrera Chamorro D ^a . Mónica Marín Díaz D. Antonio Toscano Jiménez D ^a Miryam Bonafe Tovar D ^a Paloma Iribas Forcat D. Jorge Urrecho Corrales
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 2015, en el marco del Plan de Empresa 2013-2016 cuyo objetivo 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 distintas acciones tendentes a la consecución de

- Un incremento de los ingresos,
 - Incrementar la cifra de negocio
 - Mantener o incrementar la subvención por administración de la Red para conseguir el equilibrio financiero
- Una reducción de los 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 2015 hemos continuado con las distintas actuaciones emprendidas en 2013 y 2014 que nos permitan la consecución de estos objetivos.

2. Evolución de la actividad

2.1. Análisis de la actividad y del resultado

El resultado positivo del ejercicio 2015 antes de impuestos asciende a 72.129 miles de euros frente a las pérdidas registradas en 2014 que alcanzaron 51.239 miles de euros.

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

- La Cifra de Negocios aumenta un 1,14% respecto a 2014. Los Ingresos por Cánones registran un incremento ligeramente inferior al 1% respecto al ejercicio anterior, mientras que los ingresos por la Tasa de Seguridad del Transporte Ferroviario de Viajeros lo hacen en más de un 2,5%
- El capítulo Aprovechamientos disminuye en más de un 15% debido, fundamentalmente, a la disminución del precio del combustible de tracción.
- Los Gastos de Personal aumentaron en casi un 6% respecto a 2014 debido, básicamente, a los gastos devengados en relación con el procedimiento de despido colectivo de ADIF aprobado el 29 de julio de 2015 (16.749 miles de euros) y al reconocimiento del gasto correspondiente a la paga extraordinaria eliminada en 2012. (28.863 miles de euros)
- El epígrafe “Deterioro y resultado por enajenación del inmovilizado” registra un beneficio de 185.621 miles de euros. La partida más importante corresponde a la enajenación de una parcela y sus correspondientes edificabilidades en el inmueble situado en la zona de Azca de Madrid, junto a la Estación de Nuevos Ministerios cuya adjudicación en subasta y la firma del correspondiente contrato se produjo por un importe de 136.485 miles de euros.
- El Resultado de Explotación ha mejorado significativamente pasando de un resultado negativo de 28 millones de euros en 2014 a un beneficio de 123,5 millones de euros en 2015, básicamente como consecuencia de la venta de un inmueble situado en la zona de Azca en Madrid, de acuerdo con lo señalado anteriormente.
- En relación con el Resultado Financiero cabe indicar que en el ejercicio 2015 se ha producido una disminución de los gastos financieros por deudas con entidades de crédito superior al 16 % % respecto al ejercicio 2014, como consecuencia de la disminución de la deuda y de la evolución de los tipos de interés.

No obstante, las pérdidas por resultados financieros se han incrementado en 27,5 millones de euros con respecto al ejercicio anterior, cuya causa principal es el reconocimiento, por valor de 21,13 millones de euros, de la estimación de intereses de demora devengados por la obligación de reintegrar un anticipo FEDER, como consecuencia de que no se han cumplido las condiciones de la Ayuda otorgada.

En ADIF hemos identificados los siguientes segmentos de actividad:

- 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 2015 en los mencionados segmentos.

A continuación se presenta, para el ejercicio 2015, 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	114.945	80.631	226	1.282	9	32.797
Trabajos realizados por la empresa para su activo	12.821	4.260	8.086	10	0	465
Aprovisionamientos	(88.813)	(38.468)	(10.956)	(5.043)	(34.346)	0
Otros ingresos de explotación	1.204.315	686.224	19.616	323.160	34.287	141.029
Gastos de personal	(704.648)	(482.854)	(16.217)	(77.001)	(691)	(127.885)
Otros gastos de explotación	(529.338)	(228.846)	(2.260)	(222.086)	(897)	(75.248)
Resultado por operaciones internas	0	22.174	(276)	(27.839)	1.378	4.564
Amortización del inmovilizado	(436.699)	(362.425)	(2.352)	(6.113)	(317)	(65.491)
Imputación de subvenciones no financiero y otras	355.969	324.783	1.835	356	50	28.946
Deterioro y resultado por enajenación inmovilizado (*)	124.433	(5.574)	(1.079)	(86)	(5)	131.178
Exceso de provisiones	9.331	6.504	182	1.020	7	1.618
RESULTADO DE EXPLOTACIÓN	62.315	6.408	(3.197)	(12.343)	(525)	71.972
(*) NO SE INCLUYEN RESULTADOS DE ENAJENACIÓN DE INMOVILIZADO QUE NO PUEDEN SER ASIGNADOS A NINGUNA ÁREA EN PARTICULAR						

2.2. Cánones ferroviarios

ADIF aplica a las empresas ferroviarias, al amparo de lo establecido en la Ley del Sector Ferroviario, 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.

El 29 de septiembre de 2015 se aprobó la Ley 38/2015 del Sector Ferroviario que sustituye íntegramente a la Ley 39/2003, de 17 de noviembre y que viene a unificar y concentrar en una única norma el régimen legal completo del modo de transporte por ferrocarril. Además, incorpora al ordenamiento español las normas contenidas en la Directiva 2012/34/UE del Parlamento Europeo y del Consejo de 21 de noviembre de 2012.

La regulación de los cánones de la nueva ley del Sector Ferroviario modifica sustancialmente la estructura de estas tasas establecida en la Ley 39/2003. La nueva estructura legal de los cánones ferroviarios es más sencilla y estimuladora del tráfico que la precedente. Se suprime la modalidad de canon de acceso, en el canon por utilización de las líneas ferroviarias, que constituía una barrera a la entrada de nuevos operadores al mercado; se implantan nuevos criterios de clasificación de líneas con el fin de vincular el canon ferroviario a la rentabilidad potencial del mercado; y se hace especial hincapié en la regulación de bonificaciones y descuentos sobre la cuantía del canon a abonar por los operadores, para fomentar el desarrollo de los servicios ferroviarios y la explotación más eficaz de las líneas. Se modifica notablemente, asimismo, la estructura del canon por utilización de las instalaciones de servicio y se revisa el régimen tarifario por la prestación de servicios, avanzando en el libre acceso a las actividades de servicios sin comprometer la sostenibilidad de la infraestructura ferroviaria. Se modifican y amplían, finalmente, los criterios de clasificación de las estaciones de transporte de viajeros a fin de tomar en consideración la capacidad económica de los servicios asociados para la determinación de la cuantía del canon.

La Ley 39/2003 no será de aplicación hasta el 1º de enero de 2017 toda vez que en su Disposición transitoria cuarta establece que, hasta que no se fijen de conformidad con las reglas establecidas en el título VI los cánones ferroviarios y las tarifas de los servicios complementarios en las instalaciones de servicio dependientes de los administradores de infraestructuras, seguirán siendo aplicables las vigentes a la entrada en vigor de la Ley. La adecuación de los cánones ferroviarios a lo dispuesto en el título VI se incluirá en todo caso, en el primer proyecto de ley de Presupuestos Generales del Estado que se tramite después de la entrada en vigor de la ley.

En 2015 se revisaron las tarifas de los cánones en aplicación de lo establecido en el artículo 65. Uno de la Ley 36/2014 de Presupuestos Generales del Estado para 2015 que determina:

“Se elevan, a partir del 1 de enero de 2015, los tipos de cuantía fija de las tasas de la Hacienda estatal hasta la cuantía que resulte de la aplicación del coeficiente 1,01 al importe exigible durante el año 2014, teniendo en cuenta lo dispuesto por el artículo 82 de la Ley 22/2013, de 23 de diciembre, de Presupuestos Generales del Estado para el año 2014”.

A continuación se incluye una tabla en la que se detallan los ingresos por tipo de canon correspondientes a los ejercicios 2015 y 2014

Importes en miles de euros	2015	2014
CANON DE ACCESO	3.549	3.514
CANON POR RESERVA DE CAPACIDAD	49.443	49.521
CANON POR CIRCULACIÓN	16.229	16.245
CANON POR TRÁFICO	1.028	929
CÁNONES POR UTILIZACIÓN DE LAS LÍNEAS DE LA RFIG	70.249	70.208
CANON POR UTILIZACIÓN DE ESTACIONES POR VIAJEROS	30.892	30.318
CANON POR ESTACIONAMIENTO Y UTILIZACIÓN DE ANDENES	1.803	1.432
CANON POR UTILIZACIÓN DOMINIO PÚBLICO FERROVIARIO	366	348
CÁNONES POR UTILIZACIÓN DE ESTACIONES Y OTRAS INSTALACIONES FERROVIARIAS	33.061	32.098
TOTAL INGRESOS POR CÁNONES	103.310	102.306

El volumen total de ingresos por cánones en 2015 experimentó un incremento ligeramente inferior al 1%.

Los cánones por utilización de la RFIG se mantienen en los niveles de 2014 mientras que los correspondientes a utilización de estaciones y otras instalaciones experimentan un incremento del 3%.

Por su parte, la producción en términos de trenes-km experimentó una disminución del 2% mientras que los viajeros subidos y bajados en las estaciones aumentaron en un 1%

2.3 Indicadores fundamentales de la actividad

En la tabla adjunta incluimos algunos indicadores generales económicos y financieros

	2015	2014
RATIOS SOBRE GRADO DE AUTOFINANCIACIÓN		
GRADO DE AUTONOMÍA Indica el grado de independencia respecto a la financiación ajena	69,80%	69,33%
FINANCIACIÓN DEL ACTIVO FIJO Indica el % de recursos a L/P que financian el Activo no corriente	100,79%	100,02%
RATIOS DE RENTABILIDAD		
ROTACIÓN DEL ACTIVO TOTAL Indica el grado de eficiencia en la gestión de activos	7,96%	8,32%
ROTACIÓN ACTIVO FIJO Indica el grado de eficiencia en la gestión del activo fijo	8,35%	8,63%
ROTACIÓN ACTIVO CORRIENTE Indica el grado de eficiencia en la gestión del activo corriente	167,47%	227,02%
RATIOS DE LIQUIDEZ		
COEFICIENTE DE LIQUIDEZ Indica cuántas unidades monetarias de cada 100 de activo son líquidas	4,25%	3,10%
COEFICIENTE DE TESORERÍA Indica la capacidad de la empresa para hacer frente a sus compromisos a C/P	1,06	0,85
RATIO DE SOLVENCIA Indica la capacidad de la empresa para afrontar su pasivo exigible con el activo.	3,31	3,26
RENTABILIDAD FINANCIERA Indica la remuneración a los capitales propios.	6,15%	-5,34%
RENTABILIDAD ECONÓMICA Capacidad efectiva para remunerar todos los capitales a su disposición, propios y ajenos.	0,44%	-0,32%
FONDO DE MANIOBRA (millones €) Indica la capacidad para afrontar sus obligaciones a C/P	123,98	3,23

Periodo medio de pago a proveedores.

En aplicación del RD 635/2014, de 25 de julio, por el que se desarrolla la metodología de cálculo del periodo medio de pago a proveedores de las Administraciones Públicas, en la tabla adjunta se muestra la información relativa al ejercicio 2015

Pagos realizados y pendientes de pago a 31 de diciembre	2015
	Días
Periodo medio de pago a proveedores	21,75
Ratio de operaciones pagadas	30,95
Ratio de operaciones pendientes de pago	-13,02
	Importe (miles €)
Total pagos realizados	793.091,70
Total pagos pendientes	209.712,36

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, en 2015 se han suprimido 37 pasos a nivel, 30 en Red Convencional y 7 en Red de Ancho Métrico.

Por lo que se refiere a Señalización, las principales actuaciones del año han sido:

- Actuaciones para adecuar al tráfico internacional la conexión de San Sebastián con Francia: tercer carril en el trayecto Astigarraga-Irún y la estación de Irún
- Implantación de un bloqueo automático y centralización en CTC del trayecto Humanes-Plasencia, que conectará Madrid con la alta velocidad extremeña.

- Adecuación al tercer carril de la señalización en el corredor del mediterráneo: Valencia-Castellón y Castellón-Vandellós
- Supresión del bloqueo CCR en el trayecto Murcia-Lorca para cumplimiento del nuevo RCF.
- Implantación de ERTMS (sistema de protección de tren automático estandarizado a nivel europeo):
 - Cercanías de Madrid: se ha puesto en servicio el Nivel 1 y se están ultimando las pruebas de nivel 2, que se extenderá hasta Aranjuez y Villalba
 - Eje Atlántico (Vigo-Santiago-Coruña): En implantación el nivel 1.
 - Cercanías de Barcelona: en implantación el nivel 2 en Hospitales-Mataró
 - Valencia-Vandellós: se está desplegando ERTMS nivel 1 para proteger ambos anchos (ibérico e internacional)
 - Sevilla-Cádiz: se está implantando el nivel 1.
- Renovación CTC de Barcelona. El nuevo CTC que se está implantando ha supuesto un salto cualitativo en múltiples aspectos, rompiendo muchas barreras y liberando así las eficiencias que retenían:
 - Arquitecturas de sistemas y comunicaciones estándares, escalables, versátiles, robustas y redundantes, sin puntos únicos de fallo, a la par que eficientes y sencillas.
 - Interfaces de usuario para reguladores de tráfico y agentes de mantenimiento, prácticas, flexibles a adaptaciones y amigables: se pueden adaptar los gráficos a los cambios de señalización de las estaciones, los reguladores pueden tomar las bandas que deseen desde cualquier puesto, todo se puede hacer desde Sants o desde Estación de Francia, etc.
 - Implantación sin afección al servicio.
 - Estandarización del interface CTC-Enclavamiento, que permite eliminar cientos de equipos conversores intermedios que antes estaban diseminados por el campo y además se suponía un coste de adquisición y mantenimiento, causaban la mayoría de la indisponibilidad del CTC.
 - Sistema de respaldo en dependencias distintas, con plena funcionalidad y conmutación automática, total o parcial.
 - El plazo de implantación y el coste ha resultado más de cinco veces inferior a lo que venía siendo en proyectos anteriores.

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

- Subdirección de Operaciones Centro:
 - Apeadero de Cercanías en Mirasierra
 - Apeadero de Cercanías en Soto del Henares.

- Subdirección de Operaciones Sur:
 - Renovación de Vía del Tramo Almoraima - Algeciras. Subtramo 3/100 a 6/800. San Roque Mercancías.
 - LAV Sevilla - Cádiz. Tramo Utrera - Jerez de la Frontera. Subtramo Utrera - Las Cabezas de San Juan.
 - Instalación del ERTMS Nivel 2 del tramo Utrera - Jerez de la Frontera.
 - LAV Madrid - Jaén. Tramo Grañena - Jaén.
 - Adecuación de las estaciones de Villarubia de Córdoba, El Higuerón y Alcolea de Córdoba para la implantación del tráfico de Cercanías.
 - Nueva estación de Huelva

- Subdirección de Operaciones Noreste:
 - Mejora de la línea Huesca-Canfranc y adaptación al tráfico internacional
 - Sustitución de sustentador de catenaria afectado por corrosión marina en Barcelona-Blanes
 - Rehabilitación parcial de vía Faio-Tarragona
 - Remodelación de la estación de Hospitalet de Llobregat
 - Ampliación del sistema de monitorización de cambios instalados actualmente en el ámbito de la Jefatura de Área de Mantenimiento de Barcelona con la inclusión de las estaciones de San Andrés Arenal, Prat de Llobregat y Sants
 - Modificación de convertidores de protocolos para redundar la operatividad en Molins de Rei y Cornellà
 - Acondicionamiento de la trinchera entre Los ppkk 3/240-4/080 y renovación de la vía entre los ppkk 3/240-3/350 (T.M. de Castellbisbal, Barcelona) Línea: Castellbisbal-Mollet Sant Fost
 - Redacción de proyecto de construcción de mejora de la red de alta tensión en la Estación de Barcelona-França
 - Instalación de Señal Indicadora de Salida de La Señal S1/1. Estación de Manresa
 - 2ª intervención para reparación del Muro de Fornells en el Pk 199/842 Y 201/000 L/Tbf
 - Proyecto constructivo para el refuerzo de la línea de suministro de energía a las IISS y Telecomunicaciones en las Cercanías de Barcelona
 - Instalación De Telemando de Seccionadores de Zonas Neutras y Puntas de Feeders en Línea Aérea de Contacto y Centros de Señalización
 - 2ª intervención descarrilamiento en Pradell-Marça 01/06/2012

- Subdirección de Operaciones Noroeste:
 - 11 Actuaciones de Emergencia en Trincheras y Vía

- Electrificación Medina-Salamanca
- Electrificación Eje Atlántico. Tramo Vigo-Santiago de Compostela

- Subdirección de Operaciones Norte:
 - Renovación de vía San Sebastián-Irún
 - Instalación de bloqueo BAB en San Sebastián-Irún
 - Electrificación Palencia-Matapoquera
 - Renovación de vía Palencia-Mataporquera

- Subdirección de Operaciones Este:

Inicio de los trabajos de adaptación al ancho estándar del Corredor Mediterráneo, consistentes en:

 - Implantación del Ancho Estándar en el Corredor Mediterráneo. Tramo Almussafes-Castellón. Vía, electrificación, instalaciones de seguridad y comunicaciones.
 - Conexión entre Valencia San Isidre y Valencia Fuente San Luis

- Subdirección de Red de Ancho Métrico:
 - Convenio de colaboración para el soterramiento de la línea de FEVE a su paso por el barrio de Irala en Bilbao. Tramo 2 Pte. Godon
 - Duplicado de vía fase 1ª y supresión de Paso a Nivel en el tramo Pola de Siero - Nava de la línea Ferrol - Bilbao.
 - Reparación de daños en la infraestructura producidos por los efectos del temporal de enero y febrero de 2015 en las trincheras PK 596/100 y PK 584/700de la línea 780 Santander - Bilbao Concordia.
 - Acceso a CEASA-ENCE desde Navia: Estabilización de taludes para construcción de túnel artificial entre los PP.KK. 1/073 y 1/252 del Ramal Navia - ENCE.
 - Reposición de la infraestructura del túnel nº 103 (Santianes Asturias) PK 265/724 a 266/514 de la línea Ferrol - Bilbao.
 - Construcción de muro escollera entre los PK 21/710 y 21/758 en la margen derecha de El Berrón de la línea Gijón - Laviana.
 - Redacción de proyectos e inspección de trincheras de Red de Ancho Métrico.
 - Implantación de tecnología LED en Pasos a Nivel de la línea 752 (Red de Ancho Métrico) en Asturias.
 - Obras en la línea Ferrol - Bilbao, tramo Pola de Siero - Nava y línea Oviedo - Pravia - San Esteban, tramo Oviedo - San Pedro de Nora. Duplicación de vía (fase I) y supresión de Pasos a Nivel.
 - Instalación de balizas previas a las señales de salida en la Red de Ancho Métrico en el entorno de Asturias, Cantabria y Vizcaya.

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 2015.

Energía

- Línea Aérea de Contacto
 - Proyecto de actuaciones urgentes para la mejora de la fiabilidad de la línea aérea de contacto en el tramo entre Villafría y Miranda de Ebro.
 - Proyecto de Rehabilitación de la Línea Aérea de Contacto en el tramos Santa María de la Alameda - La Cañada.
 - Proyecto de Rehabilitación parcial y adaptación al tercer carril de la línea Aérea de contacto en los tramos Hernani - San Sebastián (exclusive) y San Sebastián (exclusive) - Irún (exclusive)
 - Proyecto de Renovación de la Línea Aérea de Contacto y adaptación al nuevo esquema de vía de la Estación de Irún.
 - Proyecto de actuaciones en Línea Aérea de Contacto para la instalación de equipos de seguridad y antirrobo de contrapesos en el red de Cercanías de Bilbao. Tramo Orduña-Bilbao.
 - Realización de Inspección Visual y Termográfica de la Línea Aérea de Contacto en 556 km de la Red de Cercanías , identificándose más de 400 defectos graves o muy graves.
 - Puesta en servicio de la electrificación de la línea Medina del Campo-Salamanca.
 - Finalización y seguimiento de la implantación de los frotadores de grafito en la Red de Cercanías y Media Distancia de Cataluña.
- Subestaciones
 - Proyecto constructivo de nueva Subestación de Tracción de Martutene
 - Proyecto constructivo de nueva Subestación de Tracción de Tolosa
 - Proyecto de rehabilitación de subestaciones Tramo Astigarraga - Irún (Subestaciones de Andoaín, Ganchurizqueta e Irún)
 - Puesta en servicio de la subestación de Frómita tras rehabilitación
 - Puesta en servicio de la subestación de Espinosa tras rehabilitación
 - Montaje de subestación móvil en Puente de los Fierros.

- Realización de 86 revisiones de subestaciones eléctricas de tracción
- Auscultación
 - Realización de 7.400 Km de Auscultación de Línea Aérea de Contacto
 - Realización de 700 Km de Inspecciones de Líneas de Alta Tensión propiedad de ADIF.

Telecomunicaciones

- Suministro y sustitución de equipos de transmisión en zona noroeste por obsolescencia tecnológica, instalación de equipamiento sdh stm-4. expte 3.13/28510.00
- Se sustituyen el equipamiento de transmisión, de tecnología Sdh obsoleta , en la zona Noroeste. En total se cambian 88 equipos Sdh.
- Renovación de grabadores en los puestos de mando de Córdoba, León y Miranda de Ebro
- Se actualizaron los sistemas de grabación de la telefonía de explotación en los Puestos de Mando de CÓRDOBA, LEÓN Y MIRANDA DE EBRO (una grabadora nueva por puesto de mando), para sustituir el equipamiento obsoleto tecnológicamente.
- Firma contrato móviles en enero 2015 y de duración 4 años.

Señalización

El mantenimiento de Instalaciones de señalización avanza hacia la eficiencia que se espera de él, en los siguientes aspectos destacables:

- Revisión de las consistencias y frecuencias del mantenimiento preventivo para irlo adecuando a resultados en lugar de a tareas.
- Inventario de activos de señalización desde el punto de vista de cumplimiento de ETIs o valores ofrecidos por la infraestructura al material rodante.
- Implantación de un sistema centralizador de alarmas (SIAM) que permite conocer interactivamente el estado de los activos de señalización y acceder a ellos en remoto para un primer diagnóstico. El sistema recibe alertas y da acceso a los principales equipos de señalización.
- Incorporación de Reglamento de Ejecución (UE) nº 402/2013 de la Comisión, de 30 de abril de 2013, relativo a la adopción de un método común de seguridad para la evaluación y valoración del riesgo, en la modificación de las instalaciones de seguridad: análisis de riesgos, evaluaciones independientes, informes de gestión, etc.

Planificación y gestión de red

Planificación y Gestión de Red tiene como misión gestionar el tráfico de la red, adjudicando la capacidad a las empresas ferroviarias y demás candidatos, dirigiendo y

coordinando el tráfico a través del centro de gestión de Red H24, programando y verificando las instalaciones, gracias a los sistemas operacionales más avanzados. Todo ello se realiza con el objetivo de incrementar el transporte por ferrocarril, maximizando el valor añadido y con el menor coste para la Sociedad.

Principales hitos de la Planificación durante 2015:

- Reprogramación completa de los servicios de Larga y Media Distancia de las relaciones con Santander y Cercanías de Santander debido a la mejora de las instalaciones realizada en la línea Palencia - Santander a partir del 14 de abril.
- . Reprogramación de todos los trenes de Cercanías de las líneas C2 y C7 de Madrid con motivo de la inauguración del nuevo apeadero de Soto del Henares el día 31 de agosto.
- Elaboración de un nuevo gráfico completo del servicio de la línea C-1 del Núcleo de Cercanías de Málaga con motivo de las obras de mejora de accesibilidad realizadas en el apeadero de Los Boliches a partir del día 19 de octubre.

Estaciones de viajeros

Las principales actuaciones llevadas a cabo durante 2015 se resumen a continuación, en las que se incluyen actuaciones llevadas a cabo al amparo de la encomienda de gestión suscrita con ADIF AV:

- Estación de Vigo Urzaiz, se finalizaron las obras de construcción, así como de las de adecuación de andenes y sala de embarque, estas actuaciones han supuesto una inversión de 3,3 M€ (IVA incluido).
- Actuaciones en innovación:
 - Implantación de las funcionalidades asociadas a estaciones en la aplicación "ADIF en tu móvil" (enero 2015).
 - Mejora de la intermodalidad estación ferrocarril-aeropuerto mediante la creación de un nuevo vestíbulo de conexión directa por ascensor desde la estación de Madrid Puerta de Atocha a los andenes de Atocha Cercanías, para uso exclusivo de viajeros con destino la terminal T4 del aeropuerto. Se han instalado paneles informativos de vuelos del aeropuerto de Madrid Barajas-Adolfo Suarez en esta estación, así como en Madrid Chamartín (agosto 2015).
 - Implantación del SIV-ALFA-CER, que facilita la información de los 2 siguientes trenes de cercanías de cada una de las estaciones con conexión directa, en 10 estaciones: Alicante, Valencia Nord, Valencia Cabanyal, Tarragona, Barcelona Sants, Girona, Oviedo, Madrid Chamartín, Sevilla y Málaga, (diciembre 2015).

- Instalación del proyecto piloto SIV-ALFA-MD-LD-AVE, que facilita la información de la salida de trenes de Media y Larga Distancia y de trenes AVE, para cada una de sus paradas ordenadas alfabéticamente, en Madrid Chamartín (diciembre 2015).
- Obras y Plan de Estaciones. Durante el 2015 las actuaciones llevadas a cabo, tanto en activos de la entidad como las derivadas de las encomiendas de gestión suscritas con ADIF-Alta Velocidad, han permitido entre otras la finalización de 16 intervenciones en estaciones por un importe de 9.16 M€. Destacan las obras de remodelación de la estación de Puente Alcocer, Reus y Flaça, la nueva fachada comercial de la estación de Madrid Chamartín, así como la sustitución de las escaleras mecánicas desde vestíbulo a Metro en la estación de Barcelona. También se han finalizado las obras de accesibilidad en las estaciones de Lugo, Tortosa y Torredembarra. Las estaciones Multioperador de ADIF son accesibles para el 84.50 % de sus viajeros. Las estaciones Alta Velocidad accesibles lo son para el 90.02 % de sus viajeros.
- Servicios en Estaciones:
 - Elaboración del Catálogo de Servicios de estaciones de viajeros del Corredor Levante en líneas de alta velocidad y convencional, en cumplimiento del compromiso de facilitar a los futuros Operadores de Transporte el acceso a las instalaciones y servicios de las estaciones derivado de la liberalización del transporte ferroviario de viajeros, (diciembre 2015).
 - Ejecución del plan de eficiencia energética en estaciones de viajeros, actuaciones en 16 estaciones por importe de 390.316€.
 - Renovación y dotación de equipamientos de estaciones y de mobiliario para clientes, actuaciones en 33 estaciones, destacando la actuaciones de mejora en el Sistema de Información al Viajero (SIV) de las estaciones de Algeciras Pontevedra, Ronda y Vigo Urzaiz, y la implantación de un sistema de megafonía centralizada en las estaciones de Albacete Los Llanos, Cuenca Fernando Zöbel, Requena Utiel, Valencia Estació del Nord y Valencia Joaquín Sorolla.
- Otros hitos de 2015:
 - La calidad de los servicios prestados en las estaciones de viajeros ha obtenido una valoración global de 7,58 sobre 10, una décima superior a la del año 2014. El porcentaje de clientes satisfechos o muy satisfechos es del 89%.
 - Asistencia técnica para la realización de *test and commissioning* para la posterior puesta en explotación de las estaciones del Proyecto

internacional de la línea de alta velocidad Makkak-Madinah en Arabia Saudí.

Servicios logísticos

En 2015 Servicios Logísticos ha consolidado la implantación de los diferentes modelos de gestión para las terminales de transporte de mercancías de ADIF, y siguiendo las directrices del Plan de Infraestructuras, Transporte y Vivienda (PITVI 2012-2024) ha propiciado la participación de la iniciativa privada en la prestación de servicios en las mismas, bajo el principio de Riesgo y Ventura del contratista. En este ejercicio, con la incorporación de las terminales de Silla y de Tarragona, son 14 las instalaciones gestionadas con este modelo.

Adicionalmente las instalaciones que pueden ser gestionadas en régimen de Autoprestación, por el que diferentes Empresas Ferroviarias pueden prestar servicios para sí mismas, alcanzan las 173.

Durante este ejercicio se han iniciado los trabajos de elaboración del Catálogo de Instalaciones de Servicio para adaptar la oferta de ADIF a las directrices de la nueva Ley 38/2015 del Sector Ferroviario, de 29 de septiembre. Además, se ha elaborado el Catálogo de Productos de Servicios Logísticos y se ha publicado en la Web de ADIF.

Durante 2015, para mejorar la eficiencia económica que permita su sostenibilidad, se han mantenido las medidas para adecuar nuestra oferta a la demanda de las Empresas Ferroviarias, mediante la modificación de horarios y la racionalización de medios y recursos productivos, fundamentalmente en vehículos de maniobras.

Así mismo se han acometido inversiones para grandes reparaciones de 15 locomotoras de maniobras de la serie 310/311, y se ha continuado con el plan de regeneración y adquisición de grúas pórtico, en particular en la terminal de Irún, instalación clave para el desarrollo de los tráficos internacionales.

En este periodo se han realizado actuaciones para mejorar la seguridad y la eficiencia operativa en las terminales de mercancías de Madrid Abroñigal, Alcazar de San Juan, Complejo Villaverde, Barcelona Can Tunis, Barcelona Morrot, Zaragoza Plaza, Zaragoza Arrabal, Samper de Calanda, Irun, Taboadela, Silla Mercancías, Vicalvaro y Bilbao Mercancías.

Igualmente se han acometido 26 actuaciones de eficiencia energética, fundamentalmente para mejora de equipamiento de las instalaciones de climatización,

cumpliendo así el objetivo marcado en el Plan de Ahorro Energético 2015, con un ahorro superior al 0,5% del consumo eléctrico anual con respecto al consumo de 2014.

También, en colaboración con la Dirección de Mantenimiento y Explotación, se ha definido un plan de actuaciones y mantenimiento de las infraestructuras ferroviarias en las terminales de transporte de mercancías para los años 2015-2016.

En relación con los Convenios de Colaboración para la potenciación del transporte ferroviario de mercancías suscritos por ADIF:

- Convenio con la Asociación Española de Fabricantes de Automóviles Turismos y Camiones (ANFAC). Se ha avanzado en este ejercicio aplicando las medidas desarrolladas por el Grupo de Trabajo de Renault, con la puesta en servicio de un tren de 608 metros. Igualmente se están elaborando, por parte de la Dirección General de Explotación y Construcción, los proyectos constructivos de tres estaciones (Osorno, Espinosa y Herrera de Pisuerga), actuaciones que en un futuro podrían permitir elevar la longitud básica de la línea Palencia-Santander a 550 metros desde los 450 metros actuales y, con ello, la longitud de los trenes que circulan por la misma.
- Convenio de Colaboración con Federación Empresarial de la Industria Química Española (FEIQUE). Se sigue avanzando en el análisis e implementación de medidas de gestión, focalizadas fundamentalmente sobre la matización de temas normativos y del tratamiento y seguimiento en el transporte ferroviario de las mercancías peligrosas.
- Por último y con el objetivo de impulsar el transporte de mercancías siderúrgicas por ferrocarril, a finales de 2015 se ha firmado el Convenio de Colaboración con la Unión de Empresas Siderúrgicas (UNESID).

2.4.2. Patrimonio y Urbanismo

Las actuaciones más significativas llevadas a cabo durante el ejercicio 2015 fueron las siguientes:

- Acuerdos con otras administraciones y organismos. Se han formalizado convenios Urbanístico-Ferrovios en Bilbao Olabeaga (regular actuaciones en el recinto ferroviario) Barcelona Morrot (transformación urbanística de terrenos a liberar), Puerto de Sta. María (obtención de suelos dotacionales), Málaga (desarrollo y ejecución de convenio de 2010) y Santander (desarrollo integración del ferrocarril). Por otro lado, se ha participado en la negociación de convenios urbanísticos en las ciudades de Canfranc, Comunidad Foral de Navarra, Girona -varios- (Estación de Autobuses, aeropuerto y Acuerdo de bases

para la implantación de la estación de autobuses), Quart de Poblet, Santiago de Compostela (estación de autobuses) y Vigo (Estación de autobuses).

- Expedientes de fijación de la línea límite de edificación en zonas urbanas concretas, los expedientes en tramitación han ascendido a 64.
- Solicitudes de reversión, los expedientes administrativos en tramitación en los que ADIF ha intervenido e informado al Ministerio de Fomento han sido 192.
- Declaración de innecesariedad y acuerdo de desafectación, se han tramitado propuestas de actuación patrimonial por un total de 721.274 m².
- Enajenación activos inmobiliarios. En 2015 se continuó con el proceso iniciado en ejercicios anteriores de puesta en valor del patrimonio procediendo a la venta de 155 inmuebles. Arrendamiento de inmuebles. En 2015 se ha mantenido la actividad de arrendamiento de inmuebles en la que destaca el contrato realizado del Edificio de Cabecera de Madrid-Príncipe Pío que, además de la obtención de rendimientos económicos para ADIF, va a permitir la recuperación de este edificio histórico mediante la inversión de 7 millones de euros que debe realizar el arrendatario.
- En fecha 28 de diciembre de 2015 ADIF suscribió con ADIF Alta Velocidad, RENFE Operadora, Renfe Viajeros, S.A., Renfe Fabricación y Mantenimiento, S.A. y Renfe Alquiler de Material Ferroviario, S.A un acuerdo de adquisición parcial de los derechos de uso en espacios titularidad de la ADIF por un valor actual de 41.338 miles de euros una vez aplicada a su finalidad la provisión para riesgos y gastos que la Entidad mantenía en su balance por importe de 20.523 miles de euros. El objeto del citado acuerdo es extinguir los derechos de uso sin contraprestación reconocidos en la Orden FOM/2909/2006 a RENFE-Operadora en diversos espacios de uso administrativo y operativo ubicados en edificios de titularidad del Administrador de Infraestructuras Ferroviarias. La referida Orden establecía la obligación de ADIF de sustituir en un plazo máximo de tres años estos espacios por inmuebles de su titularidad susceptibles de ser patrimonializados por RENFE Operadora.

Dada la complejidad jurídica y práctica en la ejecución de la Orden FOM/2909/2006, y puesto que ADIF y ADIF Alta Velocidad no disponían de suficientes inmuebles para reponer la totalidad de los derechos de uso reconocidos a RENFE-Operadora, ha sido necesario alcanzar un acuerdo que permite, en primer lugar reponer parcialmente una parte de la superficie sujeta a esos derechos de uso, mediante la incorporación al patrimonio de dicha entidad de determinados inmuebles propiedad de ADIF y de ADIF Alta Velocidad, así como, en segundo lugar, la extinción del resto de los derechos no repuestos, reconociendo la correspondiente contraprestación a RENFE-Operadora.

Para extinguir los compromisos asumidos por ADIF derivados de la Orden FOM citada anteriormente, ADIF adquirió en 2015 a Renfe Operadora los derechos de uso correspondientes a un total de 18.964,51 metros cuadrados útiles netos y se ha comprometido a entregar en un plazo máximo de un año un inmueble en León y un inmueble en Málaga, equivalentes a 2.609,61 metros cuadrados útiles.

El importe a pagar a Renfe Operadora por los derechos de uso adquiridos en el ejercicio 2015 se ha cuantificado en 64.424 miles de euros, IVA excluido. Del citado importe la Entidad ha abonado en el mes de enero de 2016 a Renfe Operadora la cifra de 50.831 miles de euros y se compromete a abonar 2.261 miles de euros cada año hasta el ejercicio 2020, inclusive y 1.144 miles de euros desde el ejercicio 2021 y hasta el ejercicio 2025, ambos inclusive.

Adicionalmente, el acuerdo alcanzado con RENFE Operadora contempla el arrendamiento por parte de dicha entidad y por las sociedades de su Grupo de diversos espacios, de acuerdo con las siguientes condiciones:

M ² útiles netos	Período	Renta Anual (miles euros)
11.633,25	Diez años	1.397,35
9.940,87	Cinco años	1.117,43

Trascurrido el plazo de 10 años de arrendamiento se podrán prorrogar estos contratos de mutuo acuerdo entre las partes, actualizando las rentas del arrendamiento según el índice general de la competitividad. Debido a que estos activos arrendados tienen una gran vinculación con la actividad desarrollada por Renfe Operadora, se entiendo que estos arrendamientos se prorrogarán a muy largo plazo.

- Vías Verdes. A lo largo de 2015 se firmaron 24 convenios sobre 255,76 Km de longitud que se incluyen en la siguiente tabla:

VÍA VERDE	TÉRMINO MUNICIPAL	Km
VÍA VERDE COJOBAR	Modubar de la Emparedada (Burgos)	0,626
VÍA VERDE DE ALDEA DEL REY	Ciudad Real (Ciudad Real)	11,892
VÍA VERDE DE CAMPOLARA	Campolara (Burgos)	3,814
VÍA VERDE DE CASCAJARES	Cascajares (Burgos)	3,734
VÍA VERDE DE LA BUREBA	Bureba (Burgos)	42,787
VÍA VERDE DE LA JAYONA	Berlanga, Valverde de Llerena, Reina y Fuente del Arco (Badajoz)	18,827
VÍA VERDE DE LA JURISDICCIÓN DE LARA	Jurisdicción de Lara (Burgos)	6,275
VÍA VERDE DE LA PLATA	Barcial del Barco (Zamora)	4,276
VÍA VERDE DE LA PLATA	Villanueva de Azoague (Zamora)	3,208
VÍA VERDE DE LA PLATA	Villabrázaro (Zamora)	4,135
VÍA VERDE DE LA PLATA	Torre del Valle (Zamora)	2,036
VÍA VERDE DE LA PLATA	Pobladura del Valle (Zamora)	2,305
VÍA VERDE DE LA PLATA	Maire de Castroponce (Zamora)	2,56
VÍA VERDE DE LA PLATA	Benavente (Zamora)	6,883
VÍA VERDE DE LA SIERRA	El Coronil, Montellano y Corípe (Sevilla), Puerto Serrano, Pruna y Olvera (Cádiz)	36
VÍA VERDE DE MONFRAGÜE	Malpartida de Plasencia (Cáceres)	17,987
VÍA VERDE DE TORRELARA	Torrelara (Burgos)	3,319
VÍA VERDE DE VILLAESPASA	Villaespasa (Burgos)	2,302
VÍA VERDE DEL CAMPO DE CARTAGENA Y DE MAZARRÓN	Totana, Alhama de Murcia Mazarrón y Fuente Álamo (Murcia) y Cartagena	40,556
VÍA VERDE JARAMILLO QUEMADO	Jaramillo Quemado (Burgos)	1,552
VÍA VERDE LOS AUSINES	Ausines (Burgos)	6,672
VÍA VERDE REVILLA DEL CAMPO	Revilla del Campo (Burgos)	6,278
VÍA VERDE REVILLARRUZ	Revillarruz (Burgos)	3,249
VÍA VERDE VILLANUEVA DE LA SERENA - LOGROSAN	Villanueva de la Serena, D° Benito, Rena, Villar de Rena, Navalvillar de Pela (Badajoz) y Madrigalejo, Campo Lugar y Logrosán (Cáceres)	24,485
TOTAL KM VÍAS VERDES EN 2015		255,758

2.4.3. Sociedades filiales y participadas

Sociedades de Integración

Durante 2015, ADIF, en el ámbito de las Sociedades de Integración del ferrocarril en las ciudades, ha continuado realizando un esfuerzo dirigido a lograr una mayor eficiencia en la utilización de los recursos y una mayor transparencia.

En este sentido, en el marco del Plan Comercial y de Marketing 2013 - 2016 de la D.G de Servicios a Clientes y Patrimonio, se ha avanzado en el objetivo asignado de Incremento de ingresos por facturación de Dirección de Estudios, Proyectos y Obras de

las actuaciones desarrolladas en la Sociedades de Integración, así como por recuperación de la inversión realizada anticipadamente.

Por otro lado se ha trabajado en la desafección y transmisión de los suelos en aquellas Sociedades en las que el grado de avance del Proyecto de Integración lo permitía, así como en el desarrollo de los proyectos de reparcelación y urbanización, lo que ha posibilitado licitar parcelas en las Sociedades de BILBAO RIA 2000 y ZARAGOZA A.V en 2015, y aprobar los Pliegos para la licitación de las primeras parcelas en GIJÓN AL NORTE.

En definitiva, se han realizado actuaciones para posibilitar la viabilidad de los proyectos de integración y se ha trabajado en la puesta en valor de los suelos con el objetivo de obtener recursos para la devolución de la deuda, adecuando los costes de las actuaciones a los ingresos y así eliminar el déficit.

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, y la Propuesta de Reestructuración de Octubre de 2012, durante 2015 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 en 2016.
- En la Junta General de la sociedad Mas Logística Aranjuez, S.A., celebrada el pasado día 6 de noviembre de 2015, se aprobó la disolución y liquidación simultánea de la Sociedad y la formulación y aprobación del balance de disolución y del balance final de liquidación y proyecto de división del haber social entre los socios.
- Como consecuencia del proceso de venta de las acciones que ADIF posee de Slisa (40,34%) se ha recibido una oferta de compra por parte del Grupo Vapores Suardíaz con informe favorable del Consejo de ADIF y que se ha puesto en conocimiento del Ministerio de Fomento para su análisis.

Por lo que se refiere a las sociedades inmobiliarias:

- Tricéfalo: Se han vendido la totalidad de las viviendas pendientes, y se ha cancelado la deuda con ADIF. Se van a iniciar los trámites para la disolución y liquidación de la sociedad.

- Alianza Inmobiliaria Renfosuna, S.A. Está previsto iniciar los trámites para la disolución y liquidación de la sociedad una vez se cancele la deuda de la sociedad con ADIF.
- El resto de las sociedades inmobiliarias: Modeinsa, Terralbina y Centro Estación Miranda tienen activos importantes que realizar y es conveniente, económicamente y fiscalmente para ADIF, que liquiden por ellas mismas y llevar a cabo un reparto entre los accionistas.

2.4.4. Combustible

La gestión del suministro de combustible durante el ejercicio 2015 se ha caracterizado por una ligera reducción de los consumos (1,41%) y una importante bajada de los precios (27,58 %) con respecto a 2014.

En el aspecto contractual destacar la licitación para los consumos de Gasóleo B para usos de tracción para los años 2016 y 2017 por importe total estimado para los dos años de 125,5 MM €, así como la contratación del Gasóleo C para usos de calefacción y agua caliente sanitaria para los años 2016 y 2017 por importe de 1,2 MM €.

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. En este sentido, las más relevantes han sido las que se refieren a la renovación de las instalaciones de Vicálvaro, Salamanca y Zafra, así como la segunda fase de Cerro Negro dentro de un acuerdo de actuación conjunta con Renfe Operadora.

También se han desarrollado diversas actuaciones en las instalaciones de Lleida, Miranda de Ebro, Sevilla y Zaragoza Plaza.

2.4.5. Recursos Humanos

La gestión de Recursos Humanos del ejercicio 2015 en ADIF ha estado marcada por los siguientes aspectos relevantes:

- En el mes de enero de 2015 ADIF firmó con la representación de los trabajadores un acuerdo que fija el marco de los derechos sindicales en materia de créditos y permisos sindicales, que implica una adaptación de los derechos vigentes hasta ese momento a los requerimientos legales en esta materia, ajustada a las necesidades organizativas y operativas de la empresa.
- En el mes de marzo se desarrolló el proceso de elecciones sindicales en ADIF, resultando un nuevo mapa de representación de los trabajadores en la entidad.
- En el mes de julio se inició la negociación para abordar un procedimiento de despido colectivo en ADIF, El procedimiento se llevó a cabo sin acuerdo sindical a

partir del mes de septiembre, con carácter voluntario y universal para 354 trabajadores, distribuidos por cupos para orientar la salida: 160 para la DGEyC, 160 para la DGSCP y 34 para el ámbito corporativo. La salida de los trabajadores afectados se produjo entre los meses de octubre y noviembre de 2015.

- A partir del mes de julio se trabajó para lograr que la Ley de Presupuestos Generales del Estado para 2016, al fijar los criterios para la Oferta de Empleo Público, incluyera la seguridad ferroviaria como sector prioritario, a los efectos de aplicar una tasa de reposición de efectivos que permita garantizar la viabilidad de la entidad. Una vez incluida en esta ley la posibilidad de que en 2016 las entidades públicas empresariales puedan realizar contrataciones indefinidas con los requisitos y límites incluidos en su disposición adicional décimo quinta, en el mes de diciembre se firmó con la mayoría de la representación de los trabajadores en ADIF un documento con las pautas generales que regirán la incorporación de nuevos trabajadores en este periodo, con mecanismos internos de movilidad y condiciones de ingreso que dotarán de mayor eficiencia y racionalidad a estos procesos.
- A final de año se firmó un preacuerdo del I convenio colectivo pluriempresarial con ámbito de aplicación a ADIF y ADIF AV. Este convenio contempla especialmente la integración definitiva del colectivo procedente de la extinta FEVE, la incorporación de la jubilación parcial, la adhesión al código ético, el tratamiento al personal expatriado, el plan de empleabilidad, las pautas para la ordenación profesional que se desarrollará en el plazo de un año y un nuevo proyecto de refundición Normativa.
- Durante el 2015 se ha desarrollado el Plan de Formación Anual, con una media de 34 horas de formación por trabajador. Además se ha diseñado la formación, los materiales y herramientas de apoyo para la implantación del nuevo Reglamento de Circulación Ferroviario que entrará en vigor el 18 de enero de 2017 y que afecta a todos los empleados con alguna habilitación de seguridad o licencia de conducción según la Orden FOM/2872/2010, en total unos 6.800 efectivos.
- Se ha desarrollado un proyecto de creación de un Centro de Referencia Nacional orientado al sector ferroviario, que formará parte de la Red de Centros de Referencia Nacional, para lo cual se han redactado los convenios necesarios a establecer entre los promotores, titulares del CRN y los Ministerios de Educación y Empleo y se han elaborado las cualificaciones de Montaje y Mantenimiento de Líneas Aéreas de Contacto nivel 2 y 3 a incluir dentro del Catálogo Nacional de Cualificaciones.
- Desde mayo de 2015, ADIF, dispone de un único certificado para su Sistema de Gestión de Seguridad y Salud en el Trabajo, con un alcance diferenciado por áreas de actividad. Así, el objetivo de reagrupación de las certificaciones en OHSAS incluido en el III Plan de Accidentabilidad Cero 2014-2016, ha sido logrado ya en 2015 con la obtención de un único certificado de conformidad con la especificación OHSAS 18001:2007 para ADIF, aglutinando en él, de forma

integrada, los alcances de las certificaciones en esta materia conseguidas por las distintas áreas de actividad.

A continuación se presenta la distribución de los trabajadores a 31 de diciembre de 2015 por áreas de gestión, por grupos profesionales, por edades, por su antigüedad en la empresa, y su distribución por comunidades autónomas.

ÁREAS DE GESTIÓN	EFECTIVOS
Presidencia	25
D. Comunicación	66
D.G. RRHH y Sec. Gral. Del Consejo	321
D.G. Financiera y Corporativa	353
D.G. de Servicios a Clientes y Patrimonio	2.992
D.G. Explotación y Construcción	9.014
Ámbito Red	151
TOTALES	12.922

GRUPOS PROFESIONALES	EFECTIVOS
Personal Operativo y MMII	11.330
Estructura de Apoyo	802
Estructura de Dirección	790
TOTALES	12.922

EDAD	%
Hasta 35 años	4,80%
Entre 36 y 50 años	22,84%
Más de 50 años	72,36%

ANTIGÜEDAD	%
Entre 0 y 11 años	11,96%
Entre 12 y 19 años	2,09%
Entre 20 y 27 años	6,90%
Entre 28 y 35 años	62,14%
Más de 35 años	16,91%

COMUNIDADES AUTÓNOMAS	EFFECTIVOS
ANDALUCÍA	1.653
ARAGÓN	629
ASTURIAS	561
CANTABRIA	325
CASTILLA LA MANCHA	708
CASTILLA Y LEÓN	1.601
CATALUÑA	1.508
EXTREMADURA	237
GALICIA	638
LA RIOJA	61
MADRID	2.975
MURCIA	173
NAVARRA	170
PAÍS VASCO	638
COMUNIDAD VALENCIANA	1.025
EXTRANJERO	20
TOTAL	12.922

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 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.

Seguridad en la Circulación

Como hito más importante del ejercicio, se destaca la aprobación de la Política de Seguridad de ADIF, en octubre 2015.

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 rodantes, las condiciones del personal y la aplicación de la normativa, los cargamentos y el transporte de mercancías peligrosas.

A lo largo de 2015 se realizaron 4.412 inspecciones de seguridad en red convencional, de las que 4.406 fueron programadas y 6 no programadas. Se detectaron un total de 944 anomalías de las que un 3,72 % fueron de nivel alto, las cuáles, fueron puestas en comunicación del área o empresa afectada, habiéndose tomado las medidas necesarias para su resolución.

Por otra parte, el ferrocarril se ha convertido en un modo de transporte cada vez más fiable y seguro según refleja la tendencia decreciente de los indicadores de sucesos desde el año 2005.

Protección y Seguridad

Uno de los problemas más relevantes existente en la seguridad de nuestras infraestructuras es el robo de conductores eléctricos, ámbito en el cual ADIF ha continuado colaborando activamente con la Policía Nacional y la Guardia Civil a lo largo del ejercicio 2015, consiguiéndose que el número de metros robados haya disminuido con respecto al año anterior en aproximadamente un 20%

Asimismo, en 2015 se han recuperado 16.622 metros de conductores eléctricos en ADIF, (un 22,85 % más que en 2014).

Como hechos destacados además cabe mencionar que ADIF ha participado en el Grupo de Trabajo para la elaboración del Plan Estratégico Sectorial del subsector de Transporte Ferroviario habiendo sido nombrado Operador de Infraestructuras Críticas.

Asimismo, se ha puesto en producción la interconexión con el Ministerio de Fomento para la transmisión de incidencias de protección y seguridad a través de la Red SARA.

En el Área de Autoprotección y Emergencias cabe destacar la consecución del Plan de Actuación de Autoprotección y Emergencias contemplado en el Eje Estratégico de Seguridad Integrada del Plan de Empresa.

En 2015 se ha conseguido que todas las instalaciones que deben tener Plan de Autoprotección, al amparo del Real Decreto 393/2007 "Norma Básica de Autoprotección" y normativa autonómica de desarrollo, dispongan de dicho documento y esté actualizado según los plazos legalmente estipulados.

ADIF también ha tenido un papel importante durante el año 2015 en el ámbito de la seguridad del Proyecto HARAMAIN (en Arabia Saudí), donde un grupo de corporaciones españolas ha asumido un gran reto tecnológico y empresarial. Ha garantizado un nivel óptimo de seguridad al colectivo de personas desplazadas por ADIF a Arabia Saudí, ya sean trabajadores o familiares, bien en régimen de expatriación bien sean desplazados eventuales o viajeros puntuales. Se pretenden asegurar las contingencias derivadas de los actos antisociales, sabotajes, delincuencia y terrorismo.

La implantación y actualización del Plan de Seguridad elaborado ad hoc ha sido una herramienta muy adecuada y satisfactoria.

2.4.7. Calidad, Eficiencia y Medio Ambiente

Calidad

Durante el año 2015 hemos mejorado el Sistema de gestión de ADIF fortaleciendo los principios esenciales fijados en la misión, visión y valores establecidos en el plan estratégico.

Seguimos siendo referencia nacional e internacional en la obtención y mejora de certificados ISO, UNE y EFQM y estamos presentes de forma activa en grupos de trabajo con AENOR, AEC (Experiencia Clientes, Innovación, Medio Ambiente, Responsabilidad Social, Calidad), CEG, Grupo +500, etc., y colaborando con AEVAL para seguir impulsando y compartiendo las mejores prácticas en todos los ámbitos de la gestión empresarial pública y privada.

Durante 2015 se han superado las auditorías de AENOR renovando la certificación del Sistema de Gestión según la Norma ISO 9001 de Calidad e ISO 14001 de Medio Ambiente. Además del cumplimiento de las certificaciones OSHAS 18001, ISO 166002 de I+D+i e ISO 27001 de Sistemas de Información, asimismo, se ha revalidado el Sello de Excelencia Europea 500

En la 5ª Conferencia Estatal de la Calidad en los servicios públicos (octubre 2015) ADIF ha sido galardonado con el primer premio a la Calidad e Innovación en la Gestión pública con la plataforma PGA de gestión de Activos, consolidando de nuevo el reconocimiento al buen hacer de los profesionales de la empresa.

Medio Ambiente

La ley 21/2013, de 9 de diciembre, de Evaluación Ambiental, dispone que los proyectos públicos o privados consistentes en la realización de obras, instalaciones o de cualquier otra actividad comprendida en dicho texto normativo, deberán someterse a una evaluación de impacto ambiental. Entre estas actuaciones se encuentran la construcción de líneas de ferrocarril para tráfico de largo recorrido y la construcción de instalaciones de trasbordo intermodal

Las actuaciones medioambientales de ADIF las realiza ADIF Alta Velocidad al amparo de la encomienda de gestión suscrita, a través de la Subdirección de Integración Ambiental, Comportamiento de Estructuras y Laboratorios de la Dirección Adjunta de Actuaciones Técnicas.

La integración ambiental de los proyectos (redacción y supervisión) ha culminado en la elaboración, de 194 informes de revisión ambiental, 7 Notas de Exención de Estudio de Impacto Ambiental, 7 Informes de Adecuación Ambiental, 10 certificados de cumplimiento de la Declaración de Impacto Ambiental (DIA), 40 informes de adecuación a la DIA de proyectos constructivos y 31 informes de adecuación a la DIA de proyectos modificados y complementarios.

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 2015 comparado con el año 2014, que se resumen a continuación

Importes en miles de euros	2015	2014
Flujos de efectivo generados por las actividades de explotación	80.450	37.599
Flujos de efectivo aplicados en las actividades de inversión	(198.810)	(290.802)
Flujos de efectivo generados por las actividades de financiación	341.945	158.432
Aumento/disminución neta del efectivo o equivalentes	223.585	(94.771)

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

Importes en miles de euros	2015	2014
Subvenciones, donaciones y emisión instrumentos de patrimonio	366.080	150.405
Incremento deudas con entidades de crédito	(34.809)	(23.936)
<i>Disposiciones del ejercicio</i>	41.628	94.767
<i>Devoluciones del ejercicio</i>	(76.437)	(118.703)
Incremento neto de otras deudas	10.674	31.963
Flujos generados en actividades de financiación	341.945	158.432

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

El Fondo de Maniobra experimenta un crecimiento de 120,76 millones de euros en relación con el del ejercicio anterior, pasando de un importe de 3,2 millones de euros a 31 de diciembre de 2014 a 123,98 millones de euros a 31 de diciembre de 2015.

Las deudas con entidades de crédito recogen la deuda contraída por ADIF con el Banco Europeo de Inversiones y con otras entidades financieras entre las que destacan, Banco Santander, el Banco Popular y Bankinter para financiar las inversiones en inmovilizado material contempladas en el Plan de Actuación Plurianual (PAP) en ejercicios anteriores.

A la fecha de cierre de los ejercicios 2015 y 2014, el límite de las líneas de crédito que ADIF tenía concedidas por entidades financieras, ascendía a un importe total de 220.000 miles de euros y 80.000 miles de euros respectivamente. A 31 de diciembre de 2015 y 2014 tales líneas de crédito no estaban dispuestas, si bien durante el ejercicio 2014 fueron utilizadas. El vencimiento de las pólizas de crédito es a corto plazo con renovación tácita anual para ciertas pólizas con un límite establecido de renovaciones.

El tipo medio de interés del pasivo de ADIF ha mejorado respecto al ejercicio anterior, situándose en el 2,42% anual al 31 de diciembre de 2015 y en el 2,52% anual a 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 2015, se contrató con diversos regímenes de tipo de interés. El 88,79% 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. ADIF 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.

5. 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.

El crecimiento en España en 2015 respecto a 2014 ha alcanzado el 3,2% (INE) y las estimaciones de crecimiento del PIB para 2016 se sitúan en un 2,8% (FUNCAS y OCDE), lo que nos permite ser optimistas respecto a la consecución de nuestro objetivo de estabilidad presupuestaria.

Aunque desde el punto de vista interno es necesario continuar con el esfuerzo de incrementar los ingresos comerciales, reducir los gastos por servicios exteriores, reducir los gastos de personal, contener los gastos financieros y mejorar la gestión, la viabilidad económica de la empresa se basa fundamentalmente en nuestra capacidad de incrementar los ingresos por cánones de modo que se recuperen los costes asociados y en el incremento suficiente de las aportaciones del Estado

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

Actividades de I+D+i

El esfuerzo de ADIF en la actividad innovadora se pone de manifiesto por el número de proyectos que desarrolla, por el volumen económico de los mismos y por el esfuerzo tractor y de transferencia tecnológica que realiza.

Entre los hitos tecnológicos, en 2015, en materia de innovación cabe destacar la conclusión de la nueva norma técnica de ASFA DIGITAL VÍA y el inicio del desarrollo de un nuevo sistema de cambio de ancho para vagones de mercancías. También ha comenzado la participación de ADIF en el potente proyecto europeo de I+D+i, In2Rail (Infraestructura Inteligente).

A 31 de diciembre de 2015 se encontraban en desarrollo 20 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 compuesta de 29 patentes, 14 de ellas con varias extensiones internacionales, 8 modelos de utilidad, 4 diseños, 36 marcas nacionales, 6 comunitarias y 3 internacionales, 16 aplicaciones software y 124 registros de manuales y normas.

Siendo uno de los objetivos de ADIF la transferencia de este conocimiento al sector productivo, a 31 de diciembre de 2015 se mantienen vigentes veinte Acuerdos de transferencia tecnológica, licencias de fabricación y explotación comercial, que suponen para ADIF ingresos en forma de *royalties*.

Durante 2015 se han formalizado tres (3) nuevas licencias, referidas todas ellas al detector de viento lateral.

En cuanto a la actividad desarrollada por sus laboratorios es preciso destacar la utilización del "Banco de Ensayos de Catenaria Rígida", BECC, para el proyecto IRS 70020, Overhead Conductor Rail Requirements de la UIC, así como la participación del laboratorio ERTMS/GSMR en el grupo de trabajo de la UIC.

Gestión de Activos Ferroviarios

ADIF, con el doble 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 atender a la Misión de 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"

está implantando un Sistema de Gestión de Activos basado en la Norma ISO 55000.

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.

La herramienta que ha diseñado ADIF para la implantación, seguimiento y control del Sistema de Gestión de Activos es la Plataforma de Gestión de Activos (PGA) que consiste en una plataforma integrada que contiene la información de los diferentes activos ferroviarios de infraestructura de la Red gestionada por ADIF

En 2015 se encuentran Integrados en la Plataforma de Gestión de Activos, los activos de Red Convencional de la Especialidad/Subespecialidad: Vía, Infraestructura (Túneles, Puentes, terraplenes y Desmontes), Energía (Línea aérea de contacto, Línea aérea de transporte, Telemando y Subestaciones), Instalaciones de Seguridad y Telecomunicaciones

7. Otra información relevante

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

7.1. Inversiones realizadas durante el ejercicio

A continuación se presentan las Inversiones realizadas en 2015 desglosadas por Ejes ferroviarios, por Tipo de Red y por Naturaleza.

EJE	DENOMINACIÓN EJE FERROVIARIO	IMPORTE MILES € (IVA INCLUIDO)
01	Madrid Chamartín - Irun/Hendaya	39.403
02	Madrid Chamartín - Zaragoza-Lleida-Barcelona-Portbou/Cerbere	30.190
03	Madrid Chamartín - Valencia-San Vicente de Calders	26.722
04	Alcázar de San Juan-Córdoba-Sevilla-Cádiz	58.032
05	Madrid Atocha-Cáceres-Valencia de Alcántara	782
06	Venta de Baños-León-Orense-Vigo	51.479
08	Red de Ancho Métrico	3.766
12	A.V. Madrid Atocha - Barcelona - Frontera Francia	970
14	A.V. Madrid Atocha - Toledo / Sevilla Sta. Justa / Málaga María Zambrano	75
16	A.V. Olmedo - Medina - Zamora - Galicia	11.827
	NO TRAMIFICABLE	132.606
TOTAL		355.851

NATURALEZA	IMPORTE MILES € (IVA INCLUIDO)
ELECTRIFICACIÓN Y TELECOMUNICACIONES	35.826
EQUIPAMIENTO Y RESTO DE ACTUACIONES	107.514
ESTACIONES / TERMINALES DE MERCANCÍAS	61.155
PLATAFORMA	59.813
SEÑALIZACIÓN E INSTALACIONES DE SEGURIDAD	24.881
VÍA	66.663
TOTAL	355.851

TIPO DE RED GENERAL	TRAMOS CERCANÍAS	RESTO DE TRAMOS	IMPORTE (Miles € IVA incluido)
COMÚN O NO ASIGNABLE		97.479	147.498
Líneas tipo A	2.969	117	3.086
Líneas tipo B	7.409	113.820	121.229
Líneas tipo C	61.966	35	62.001
Líneas tipo D	588	7.620	8.208
Líneas tipo E	0	13.830	13.830
TOTAL	72.931	135.422	355.851

7.2. Información sobre contratación

A continuación se incluye información detallada sobre la actividad de contratación realizada durante 2015

CUADRO RESUMEN DE LICITACIONES	Nº Expedientes	Importe (miles € IVA excluido)
Dir. Adj. de Mantenimiento y Explotación de Red Convencional	1.286	443.108
Dir. Adj. de Mantenimiento y Explotación de A.V.	61	390.423
Dir. de Servicios Logísticos	249	135.585
Dir. de Estaciones de Viajeros	783	35.480
Dir. de Sistemas y Tecnologías de la Información	123	18.076
Resto	811	70.039
Totales	3.313	1.092.712

CUADRO RESUMEN DE LICITACIONES POR PROCEDIMIENTO			
Procedimiento / Criterio	Nº Expedientes	Importe (miles € IVA excluido)	% Imp
Abierto			
• Oferta más ventajosa (varios criterios)	69	417.708	38,2%
• Precio (un criterio)	246	212.844	19,5%
Restringido			
• Oferta más ventajosa (varios criterios)			
• Precio (un criterio)			
Negociado			
• Con Publicidad	10	128.611	11,8%
• Sin Publicidad		0	
- Complementarios		0	
- Vinculación Tecnológica	119	157.490	14,4%
- Otras Causas	260	47.056	4,3%
- Contratos Menores	2.154	21.845	2,0%
Pedido a Acuerdo Marco	455	107.158	9,8%
Totales	3.313	1.092.712	100%

CUADRO RESUMEN DE ADJUDICACIONES	Nº Expedientes	Importe (miles € IVA excluido)
Dir. Adj. de Mantenimiento y Explotación de Red Convencional	1.276	225.820
Dir. Adj. de Mantenimiento y Explotación de A.V.	59	411.990
Dir. de Servicios Logísticos	253	134.440
Dir. de Estaciones de Viajeros	782	29.950
Dir. de Sistemas y Tecnologías de la Información	138	21.950
Resto	821	63.510
Totales	3.329	887.660

7.3. 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 asistencias técnicas y contratos en mercados exteriores. En este sentido 2015 ha resultado un año de gran relevancia, en el que se ha avanzado tanto en la consolidación de la dimensión del negocio en el exterior, con peso

creciente y confirmación de oportunidades muy relevantes, como son los Estudios de Viabilidad de Líneas de Alta Velocidad en India y Egipto o las asistencias técnicas a Dinamarca o Israel, como en el ámbito de la coordinación con organismos, principalmente en el seno de la UE, donde también podemos decir que hemos consolidado y mejorado nuestra posición.

A lo largo de 2015 hemos recibido 105 delegaciones de otros países y hemos participado en 46 misiones en el exterior, cubriendo entre ambas actividades un total de 41 países. Podemos destacar las relacionadas con países estratégicos para nuestro negocio exterior y que tienen programas de inversión importantes en infraestructura ferroviaria, como son Gran Bretaña (proyecto HS2, nueva línea de alta velocidad Londres - Birmingham - Leeds / Manchester), Suecia, Dinamarca, Rusia, Polonia, Chequia, Estados Unidos, México, India, Malasia, Marruecos, Egipto, Israel, Japón, Corea,... así como la colaboración permanente con Amtrak, el operador ferroviario de viajeros de EEUU, a través del North East Corridor Forum, cuya vicepresidencia hemos desempeñado.

En el transcurso del año, se ha consolidado la colaboración con Israel Railways (ISR), en el marco del Acuerdo de Colaboración ADIF- ISR (2014), reflejada en diversas visitas técnicas a España y en seminarios en Israel (licitación ERTMS, Formación ERTMS y Electrificación), que han colaborado a conseguir adjudicaciones relevantes a empresas españolas.

Se destaca también el inicio de la participación en los Estudios de Viabilidad de nuevas líneas de alta velocidad en India (Mumbai - Kolkatta) y Egipto (El Cairo - Luxor - Asuán / Hurgada), así como en el Proyecto de Hermanamiento (Twinning Project), financiado por la Unión Europea, para apoyar al Ministerio de Transportes de Egipto y a la empresa ferroviaria nacional (Egyptian National Railways, ENR) en la implementación del Sistema de Gestión de Seguridad.

A finales de 2015 ha concluido el Proyecto de Hermanamiento con Ucrania, liderado por el Ministerio Español de Fomento y en apoyo institucional al Ministerio de Infraestructura de Ucrania, para la mejora del resultado y competitividad en la red ferroviaria de ese país, en el que han participado 12 expertos de ADIF de diferentes áreas.

Participación en Organismos. ADIF ha centrado sus esfuerzos en la participación activa en la Unión Internacional de Ferrocarriles (UIC) , orientada al impulso técnico y la innovación ferroviaria, en la que formamos parte del Comité de Dirección de la Región Europea (European Management Committee EMC) y del Foro del Sistema Ferroviario, Rail System Forum, RSF, donde presidimos el sector Energía. Además participamos en

distintos Comités y Grupos de Trabajo de UIC, destacando el Comité Intercity y Alta Velocidad y el de Estaciones, también presidido por ADIF.

Europa. Tenemos una participación activa en EIM, la asociación de gestores de infraestructura europeos, tanto en los comités como en los grupos de trabajo de colaboración con la ERA, la Agencia Ferroviaria Europea encargada de interoperabilidad y seguridad, siendo responsables de la coordinación entre EIM y ERA en tres de ellos, ERTMS, Infraestructuras y Registro de Infraestructuras. Asimismo participamos en PRIME, la nueva Plataforma de Gestores de Infraestructura Europeos impulsada por la Comisión Europea, y en Rail Net Europa RNE, como organismo encargado del desarrollo de herramientas técnicas para armonización y apoyo de los Corredores internacionales de la Red TEN T y en especial los Corredores de mercancías del Reglamento 913/2010.

Participación en grupos de trabajo. ADIF participa en 73 grupos de trabajo internacionales, 41 de UIC, 19 de EIM, 4 de PRIME y 7 de RNE. Durante 2015, 41 expertos de ADIF han asistido a 169 reuniones de organismos internacionales, desde el nivel de dirección a grupos de trabajo específicos. Estos expertos de ADIF y ADIF Alta Velocidad han representado a 13 Direcciones que abarcan 3 de las Direcciones Generales de la Entidad. El impulso dado a la coordinación de estos grupos por parte de la Dirección de Internacional se ha plasmado en diciembre de 2015 en una reunión de trabajo conjunta con más de 50 asistentes.

Corredores Europeos de Mercancías. Se ha avanzado en la consolidación de los Corredores Europeos de Mercancías de los que España forma parte (Corredores Atlántico y Mediterráneo, según nuevas denominaciones) incrementándose la oferta de surcos disponibles así como las acciones de comunicación tendentes a aumentar el número de clientes de dichos Corredores.

Durante 2015, en lo que respecta al Corredor Mediterráneo (anterior RFC 6), cuya Presidencia ostenta ADIF, ocho empresas ferroviarias dispusieron de alguno de los 60 surcos adjudicados, lo que supuso un 42% de la totalidad de los 140 surcos ofertados. Para 2016, está prevista la oferta de un 45% más de surcos que en 2015, y de mayor calidad, pasando a ser la oferta de 197 surcos, que alcanzarán 256 en 2017 (el catálogo se cierra en Enero de 2016). En cuanto a las toneladas transportadas, estas aumentaron entre 2014 y 2015 un 23%, siendo especialmente relevante el incremento del 34% en la línea de ancho UIC, que ya alcanza 1,04 Millones de toneladas, para un incremento del 26% en el número de trenes, 1.097 trenes anuales. Es relevante el incremento de la carga transportada por tren tm/tren en ancho UIC, que asciende a 940 tm/tren, mientras que en la línea convencional es de 735 tm/tren.

Para el Corredor Atlántico (antes RFC 4), cuya Ventanilla Única es gestionada por ADIF, se han incrementado entre 2014 y 2015 las toneladas transportadas en un 52% en las relaciones con Portugal y en un 40% en las relaciones con Francia, con una recuperación notable del 40% de la carga tm/tren (972 tm/tren en Fuentes de Oñoro/Vilar Formoso), hasta llegar a 3,2 M tm en el conjunto de tráficos Portugal / España / Francia. Entre 2015, su primer año de operación, y 2017, se habrán más que duplicado los surcos diarios ofertados a los operadores de transporte (de 14 a 32). En 2015 se ha producido la incorporación de DB Netz como nuevo socio y la extensión Metz/Manheim en Alemania.

Agrupaciones Europeas de Interés Económico. Durante 2015 se ha mantenido además gran actividad en las otras AEIEs ya creadas para impulsar los corredores internacionales que afectan a España, destacando la AEIE SEA Sur Europa Atlántico Vitoria-Dax, creada en 2005 para desarrollar la correspondiente conexión ferroviaria internacional; y la AEIE Travesía de Gran Capacidad de los Pirineos, constituida en 2010, y en la que se han finalizado los estudios de análisis territorial y de definición de corredores/trazados.

En todas ellas se han conseguido ayudas del fondo europeo CEF para el periodo 2016-2020, firmando los correspondientes contratos con INEA (Agencia Europea de Innovación y Redes) en el último trimestre de 2015, lo que asegura la continuidad de las AEIEs y sus resultados prácticos en tráficos captados.

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 2015 se ha abordado la recepción de plataforma del tramo 3.1, con un total de 64 kms y que se suman a los aproximadamente 269 kms de los tramos ya recepcionados en los años 2013 y 2014.

Durante 2015, expertos de ADIF han continuado participando 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. Además se ha continuado con la elaboración de los distintos procedimientos, sistemas de gestión y normas de funcionamiento 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, durante 2015, ADIF ha participado junto con otros miembros del Consorcio en el proceso de recepción de las estaciones de KAEC y Medina.

7.4. Código Ético y de Conducta de ADIF

El Consejo de Administración de ADIF aprobó el “Código Ético y de Conducta de ADIF” en su sesión de 25 de septiembre de 2009.

La creación del Comité de Seguimiento del Código Ético y de Conducta de ADIF y sus normas de funcionamiento fueron aprobadas en la sesión del Consejo de Administración de fecha 28 de enero de 2011, siendo posteriormente modificadas para su adaptación a la nueva estructura de ADIF.

Los miembros del Comité de Seguimiento del Código Ético y de Conducta de ADIF a 31 de diciembre de 2015 son los que se relacionan a continuación:

PRESIDENTE

Sr. D. Jorge Urrecho Corrales

VOCALES

Sr. D. Jesús del Barco Fernández-Molina

Sr. D. Benigno Blanco Rodríguez

Sr. D. Miguel Ángel Cilleros Sánchez

Sr. D. Juan Pedro Galiano Serrano

Sr. D. Cristóbal Pérez Monjardín

Sr. D. Antonio Toscano Jiménez

Sra. Dña. Sara Ugarte Alonso-Vega

Sr. D. Carlos Ventura Soriano

SECRETARIO

Sr. D. Antonio Benavente Jover

Durante el año 2015 se celebraron 3 sesiones del Comité de Seguimiento del Código Ético y de Conducta de ADIF

7.5. Reglamento Interno de Conducta en el ámbito del Mercado de Valores

Dada la actividad realizada por la Entidad ADIF-Alta Velocidad, , fue aprobado por el Consejo de Administración de dicha Entidad el Reglamento Interno de Conducta en el ámbito del Mercado de Valores de ADIF-Alta Velocidad, fijándose su entrada en vigor el 1 de enero de 2016.

Dicho Reglamento Interno se extiende a personas de ADIF que, en virtud de las Adendas de Encomienda suscritas entre ADIF y ADIF-Alta Velocidad, han de prestar a ADIF-Alta Velocidad servicios en materia de gestión integral económico financiera y de asistencia jurídica, motivo por lo que asimismo se ha prestado conformidad al citado Reglamento por el Consejo de Administración de ADIF.