



ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS
ADIF

INFORME DE GESTIÓN
EJERCICIO 2017

INDICE

1.	EL ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS	3
1.1.	ESTRUCTURA ORGANIZATIVA	4
1.1.1	Estructura de Gobierno	5
1.1.2	Consejo de Administración	6
1.1.3	Otros Órganos de Gestión Interna	8
1.1.4	Ética y Transparencia	11
1.2.	FUNCIONAMIENTO, OBJETIVOS Y ESTRATEGIA	13
2.	EVOLUCIÓN DE LA ACTIVIDAD	14
2.1.	ANÁLISIS DE LA ACTIVIDAD Y DEL RESULTADO	14
2.2.	CÁNONES FERROVIARIOS	17
2.3.	INDICADORES FUNDAMENTALES DE LA ACTIVIDAD	21
2.4.	ACTUACIONES EN LAS DIVERSAS ÁREAS DE ACTIVIDAD	22
2.4.1.	En el ámbito de la red	22
2.4.2.	Patrimonio y Urbanismo	30
2.4.3.	Sociedades filiales y participadas	32
2.4.4.	Energía y eficiencia energética	34
2.4.5.	Recursos Humanos	36
2.4.6.	Seguridad en la Circulación	39
2.4.7.	Calidad y Medio Ambiente	41
3.	LIQUIDEZ Y RECURSOS DE CAPITAL	45
4.	RIESGOS E INCERTIDUMBRES	46
4.1.	SISTEMA INTEGRAL DE GESTIÓN DE RIESGOS	46
4.2.	RIESGOS FINANCIEROS	48
4.3.	SISTEMA DE CONTROL INTERNO DE LA INFORMACIÓN FINANCIERA	48
5.	PREVISIBLE EVOLUCIÓN DE LA ENTIDAD	49
6.	ACTIVIDADES DE I+D+I Y GESTIÓN DE ACTIVOS FERROVIARIOS	50
7.	OTRA INFORMACIÓN RELEVANTE	51
7.1.	INVERSIONES REALIZADAS DURANTE EL EJERCICIO	51
7.2.	INFORMACIÓN SOBRE CONTRATACIÓN	52
7.3.	PROYECTOS INTERNACIONALES	54
7.3.1.	Corredores Europeos de Mercancías	55
7.3.2.	Agrupaciones Europeas de Interés Económico	56
7.3.3.	Participación en Organismos	57
7.3.4.	Haramain (Línea Alta Velocidad Meca ⇄ Medina)	57
7.5.	REGLAMENTO INTERNO DE CONDUCTA EN EL ÁMBITO DEL MERCADO DE VALORES	58
7.6.	ASPECTOS SOCIALES	59
7.7.	TRANSFORMACIÓN DIGITAL	60

1. EL ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS

El Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (ADIF) es una Entidad Pública Empresarial dependiente del Ministerio de Fomento. ADIF ejerce un papel principal como dinamizador del sector ferroviario, haciendo del ferrocarril el medio de transporte por excelencia y facilitando el acceso a la infraestructura en condiciones de igualdad. Las infraestructuras ferroviarias facilitan la movilidad, la vertebración y el desarrollo económico.

El servicio público que presta ADIF y el impacto que genera en el medio ambiente y en la sociedad, hacen que su nueva orientación estratégica se haya basado en el concepto de desarrollo sostenible; integrando, de manera coherente, las tres esferas del mismo (económica, social y medioambiental), y tomando como referente de alto nivel los compromisos adquiridos por todos los actores, nacionales e internacionales, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de Naciones Unidas.

Como entidad pública bien gobernada, la responsabilidad social debe inspirar su actividad, procurando asegurar la transparencia y el diálogo con los Grupos de Interés.

En esta etapa, ADIF apuesta firmemente por la transformación digital y la innovación como palancas para contribuir a alcanzar estas metas. Además, las personas que forman parte de ADIF, son protagonistas de esta nueva etapa de transformación.

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.

Principal normativa aplicable:

Las principales normas que regulan la actividad de ADIF son las siguientes:

- Ley 40/2015, de 1 de octubre, de régimen jurídico del sector público.
- Ley 39/2015, de 1 de octubre, del procedimiento administrativo común de las administraciones públicas.
- Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del sector ferroviario.
- Real Decreto-ley 15/2013 sobre la reestructuración de ADIF.
- Real Decreto-ley 4/2013 de medidas de apoyo al emprendedor y de estímulo del crecimiento y de la creación de empleo: transmisión a ADIF de la titularidad de la red ferroviaria del Estado cuya administración tenía encomendada.
- Real Decreto-ley 22/2012, por el que se adoptan medidas para la racionalización y reestructuración del sector ferroviario: integración en ADIF de parte de la Entidad Pública Empresarial de Ferrocarriles de Vía Estrecha (FEVE).
- Ley 47/2003 General Presupuestaria.
- Real Decreto 2395/2004 por el que se aprueba el Estatuto de la entidad pública empresarial Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (modificado por el Real Decreto 1044/2013).

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, 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 económico-financieras.

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

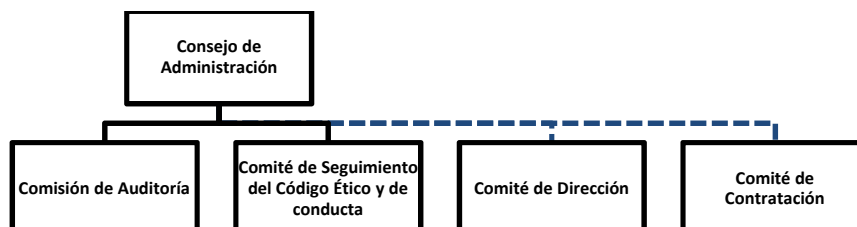


DIRECCIÓN
<p>PRESIDENTE D. Juan Bravo Rivera.</p>
<p>SECRETARÍA GENERAL D^a. Rosa María Seoane López.</p>
<p>D. DE COMUNICACIÓN Y REPUTACIÓN CORPORATIVA D^a. Elena Marín Argarate.</p>
<p>D.G. DE ESTRATEGIA Y TRANSFORMACIÓN D^a. Adelaida Careaga Mata.</p>
<p>D.G. DE EXPLOTACIÓN Y CONSTRUCCIÓN D^a. Isabel Pardo de Vera Posada.</p>
<p>D. G. DE DESARROLLO DE NEGOCIO CORPORATIVO D. Miguel Nieto Menor.</p>
<p>D.G. DE GESTIÓN DE PERSONAS D^a. Alicia Portas Martinez.</p>
<p>D.G. FINANCIERO Y DE CONTROL DE GESTIÓN D. Manuel Fresno Castro.</p>

1.1.1 Estructura de Gobierno

El Consejo de Administración es el máximo órgano de gobierno de ADIF y, por tanto, tiene las más amplias facultades para la administración de la entidad, al cual le corresponde la superior dirección de la administración y gestión.

Además, ADIF cuenta con los siguientes órganos extraestatutarios: el Comité de Auditoría, el Comité de Seguimiento del Código Ético y de Conducta, el Comité de Dirección y el Comité de Contratación.



1.1.2 Consejo de Administración

El Estatuto de ADIF establece que el Consejo de Administración debe estar formado por un Presidente (que a su vez es el Presidente de ADIF-AV) y por un mínimo de nueve y un máximo de diez consejeros, cuyo nombramiento y cese corresponde al Ministro de Fomento. Además, el propio Consejo debe nombrar a un secretario que asistirá a las reuniones con voz pero sin voto, salvo que tenga condición de vocal.

A 31 de diciembre de 2017, el Consejo de Administración estaba formado por doce miembros: su Presidente, la Secretaria del Consejo y diez vocales.

CONSEJO DE ADMINISTRACIÓN	
PRESIDENTE	
D. Juan Bravo Rivera (18/11/2016).	
VOCALES	
D. Jorge Ballesteros Sánchez (18/04/2013).	
D. Miguel Ángel Cilleros Sánchez (09/05/2014).	
D. Antonio Toscano Jiménez (10/01/2014).	
D ^a . Miryam Bonafé Tovar (30/03/2015).	
D. Óscar Romera Jiménez (20/12/2016).	
D. Andrés Ayala Sánchez (17/02/2017).	
D ^a . Miryam Pérez Nogueira (28/02/2017).	
D. Jesús Miguel Pozo de Castro (10/03/2017).	
D ^a . Mercedes Rodríguez Tarrida (31/03/2017).	
D ^a . Carmen Fúnez de Gregorio (29/06/2017).	
SECRETARIA	
D ^a . Rosa María Seoane López (23/03/2017).	

41,7%
Mujeres en
el Consejo

**En 2017, el Consejo
de Administración
se ha reunido en 11
ocasiones.**

Los ceses producidos en el seno del Consejo durante el ejercicio 2017, han sido los siguientes:

- D. Benigno Blanco Rodriguez (17/02/2017).
- D^a. Mónica Fátima Marín Díaz (28/02/2017).
- D. Jorge Urrecho Corrales (10/03/2017).
- D^a. Alicia Portas Martínez (29/03/2017).
- D. Víctor Nicolás Bravo (31/03/2017).
- D. Miguel Ángel Herrera Chamorro (24/04/2017).

Respecto a los aspectos más significativos referentes al funcionamiento y organización del Consejo de Administración, se detallan los siguientes:

- Constitución: Para la válida constitución del Consejo de Administración, además del Presidente y del Secretario, o de quienes los sustituyan, deberán estar presentes, en primera convocatoria, la mitad, al menos de los vocales y, en segunda convocatoria, la tercera parte de los mismos. Entre la primera y la segunda convocatoria deberá transcurrir, al menos, una hora.
- Reuniones: Según el artículo 19 del R.D. 2395/2004, de 30 de diciembre, por el que se aprueba el Estatuto de ADIF, el Consejo de Administración se reunirá, previa convocatoria y a iniciativa de su Presidente, o a petición de al menos la mitad de los vocales, tantas veces como sea necesario para el desarrollo de las funciones de la entidad. No obstante, se establece un mínimo de 11 reuniones al año.
- Delegación de voto: Los vocales que excusen su asistencia a las sesiones del Consejo o de las Comisiones Delegadas, podrán delegar su voto en el Presidente u otro miembro de ambos órganos. La delegación de voto se entenderá efectuada para todos los asuntos incluidos en el orden del día, salvo especificación expresa.
- Adopción de acuerdos: Los acuerdos del Consejo de Administración se tomarán por mayoría absoluta de votos de sus miembros presentes o representados. En caso de empate, el voto de calidad recaerá sobre el Presidente.
- Retribución: El Presidente y la Secretaria del Consejo de Administración no perciben remuneración alguna por su asistencia a las sesiones. Según lo dispuesto en la Resolución de la Secretaría de Estado de Presupuestos y Gastos del 29 de diciembre de 2014, en su redacción dada por la Resolución de 9 de diciembre de 2016, de la referida Secretaría de Estado, se autoriza el abono de indemnizaciones en concepto de asistencias a los miembros del Consejo de Administración, siendo la cuantía máxima 11.523,27 €/año, para un total de 11 sesiones. La cantidad se reducirá proporcionalmente cuando el número de sesiones sea inferior a once.

Entre las funciones asignadas al Consejo de Administración cabe destacar las siguientes:

- Determinar la estructura de la entidad, así como las directrices para la modificación de la plantilla y sus condiciones retributivas básicas.
- Establecer las normas de funcionamiento y adopción de acuerdos del propio Consejo.
- Aprobar los presupuestos anuales de explotación y capital, el programa de actuación plurianual y elevarlos al Ministerio de Fomento.
- Aprobar las Cuentas Anuales, el informe de gestión y la propuesta de aplicación del resultado.
- Autorizar las operaciones de crédito y demás operaciones de endeudamiento.

En el ejercicio 2017, el Consejo de Administración de ADIF se ha reunido en 11 ocasiones. Durante el desarrollo de dichas reuniones se trataron temas como licitaciones, adjudicaciones e incidencias de contratos; convenios de colaboración y acuerdos marco; otorgamiento de poderes y delegaciones de competencias, actuaciones societarias y patrimoniales; aprobación de las Cuentas Anuales individuales y consolidadas de ADIF para el ejercicio 2016. Nueva Estructura de la Entidad; actualización de la composición y funciones de las Mesas de Contratación y Comisiones de Valoración de la Entidad adaptados a la nueva Estructura; actualización del Documento de Declaración sobre la Red del ejercicio 2017; propuestas de cánones ejercicio 2017; cánones 2018; política de gestión integral de riesgos de ADIF; política del sistema de control interno sobre la información financiera (SCIIF) de la Entidad; aprobación inicial de los presupuestos de ADIF para el ejercicio 2017; aprobación inicial de los presupuestos de la Entidad para el ejercicio 2018; catálogo de servicios auxiliares de maniobras y elección de miembros del Comité de Auditoría de ADIF.

1.1.3 Otros Órganos de Gestión Interna

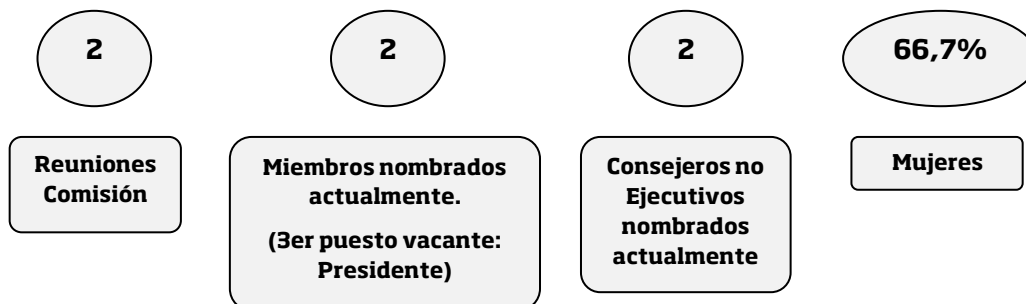
Comité de Auditoría

El funcionamiento del Comité de Auditoría está regulado por las normas de funcionamiento aprobadas por el Consejo de Administración en la sesión en la que se creó el órgano (27 de noviembre de 2009) y modificadas por el Acuerdo del Consejo de Administración de 27 de junio de 2013.

A 31 de diciembre de 2017, el Comité de Auditoría estaba integrado por 3 consejeros de ADIF (D^a. Myriam Bonafé Tovar, D. Andrés Ayala Sánchez, como vocales; 1 Presidente, actualmente vacante), que no tienen funciones ejecutivas en la Entidad; y una secretaria (D^a. María Rosa Seoane López). Sus miembros son nombrados por el Consejo de Administración para un período de 4 años y sin perjuicio de su posible reelección.

El Comité de Auditoría ejerce funciones de supervisión de la información económico-financiera, así como de información al Consejo de Administración sobre sus actuaciones y sobre aquellas cuestiones relevantes que el mismo estime debe conocer.

El carácter empresarial, la dimensión y la complejidad de la entidad pública empresarial ADIF aconsejan la potenciación de la función de control interno, con el fin de que las decisiones de la Alta Dirección, los procedimientos que implementa y los controles que establece, sean correctos, sistemáticos y permanentemente aplicados. Con ese objeto, el Consejo de Administración de la entidad pública empresarial de ADIF acordó, en su reunión del 5 de marzo de 2013, reforzar la función de Auditoría Interna. En consonancia con lo anterior, el Consejo de Administración aprobó con fecha de 27 de junio de 2013, el Estatuto de Auditoría Interna de ADIF, que recoge la misión, objetivos, organización, funciones y responsabilidades de la Dirección de Auditoría Interna.



Comité de Seguimiento del Código Ético y de Conducta

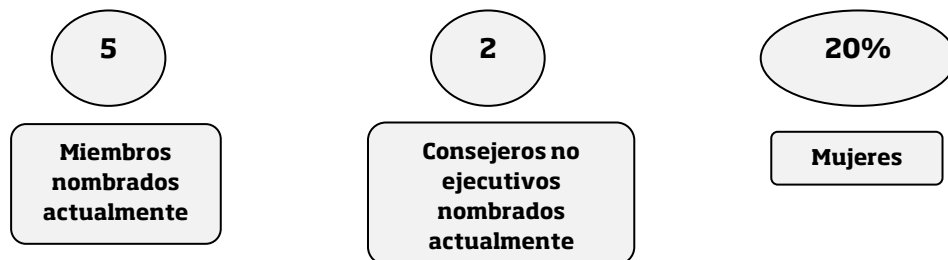
La creación del Comité de Seguimiento del Código Ético y de Conducta de ADIF y sus normas de funcionamiento fueron aprobadas en la sesión del Consejo de Administración de fecha 28 de enero de 2011, siendo posteriormente modificadas por Acuerdo del Consejo de Administración de 27 de junio de 2013 y de 27 de marzo de 2015. Este Comité es el responsable de la gestión y el control del cumplimiento del Código Ético y de Conducta de ADIF.

Este Comité está integrado por 10 miembros, de los cuales 5 son consejeros de ADIF (1 Presidente, en la actualidad este puesto está vacante; D. Miguel Ángel Cilleros Sánchez y D. Antonio Toscano Jiménez, como vocales; y un vocal independiente con conocimientos en ética y responsabilidad social, que podrá ser Consejero de la Entidad (actualmente vacante), sin funciones ejecutivas en la entidad; 5 son directivos de ADIF (D. Carlos Ventura Soriano, D. Juan Pedro Galiano Serrano y Dña. Sara Ugarte Alonso- Vega, como vocales; y 2 vocalías actualmente vacantes, 1 de ellas como Secretario del Comité). Tanto el Presidente como los vocales son nombrados y cesados por el Consejo de Administración.

Las principales funciones de este Comité son:

- Evaluar y velar por el cumplimiento del Código Ético y de Conducta.

- Realizar informes de seguimiento anuales sobre el cumplimiento del Código.
- Informar al Consejo de Administración sobre el funcionamiento y cumplimiento del Código.
- Realizar auditorías y estudios sobre la efectiva aplicación y cumplimiento del Código.
- Analizar y valorar los informes y casos remitidos por la Oficina de Protección de la Integridad.
- Proponer modificaciones al Código.



Comité de Dirección y Comité de Contratación

Ambos órganos se rigen por las Normas Generales de composición y funcionamiento del Comité de Dirección y del Comité de Contratación de la E.P.E. ADIF aprobadas el 6 de septiembre de 2017, y funcionan como órganos extraestatutarios de deliberación y asesoramiento al Presidente.

Al Comité de Dirección le corresponden las funciones siguientes:

- Asesorar al Presidente acerca de asuntos competencia de éste.
- Asesorar al Presidente acerca de asuntos cuya competencia corresponda al Consejo de Administración, y que han de ser sometidos a su aprobación o conocimiento.
- Deliberar sobre cualesquiera otros asuntos convenientes a ADIF, que por iniciativa del Presidente o a propuesta de los miembros que componen el Comité de Dirección, se decida incluir en el orden del día.

Al Comité de Contratación le corresponden las siguientes funciones:

- Asesorar al Presidente en asuntos relativos a la Contratación que sean competencia de éste, por atribución directa o por delegación del Consejo, así como aquellos cuya competencia corresponda al Consejo de Administración y que han de ser sometidos a aprobación o conocimiento de este por el Presidente.
- Deliberación y conocimiento de cualesquiera otros asuntos concernientes a la Contratación de la Entidad, que el Presidente, por sí o a propuesta de los miembros que componen el Comité, decida someter al Comité.

La retribución del personal de Alta Dirección se ajusta a lo dispuesto en el Real Decreto 451/2012, por el que se regula el régimen retributivo de los máximos responsables y directivos en el sector público empresarial y otras entidades, y normativa de desarrollo. Asimismo, ADIF establece su régimen indemnizatorio por cese del personal de Alta Dirección, según lo previsto en la Disposición Adicional 8ª (Especialidades en los contratos mercantiles y de Alta Dirección del sector público estatal) del Real Decreto-Ley 3/2012, de medidas urgentes para la reforma laboral.

1.1.4 Ética y Transparencia

ADIF cuenta desde 2009 con un Código Ético y de Conducta aprobado por el Consejo de Administración que fue actualizado en marzo de 2015, en cuanto los cambios normativos en materia de responsabilidad penal y los principios que inspiran la ley 19/2013 de transparencia, acceso a la información pública y buen gobierno, entre otros aspectos.

El Código tiene como objetivo formalizar las pautas esperables de comportamiento íntegro, responsable y transparente de todas las personas que trabajan en ADIF, en el desempeño cotidiano de sus labores y en sus relaciones profesionales. La finalidad última es garantizar la integridad del comportamiento como empleados públicos, acorde con los valores éticos característicos de un servicio público. El cumplimiento del Código Ético y de Conducta es controlado y gestionado por el Comité de Seguimiento del Código Ético creado a tal efecto.

Además, con el objetivo de que todos los empleados lo conozcan y actúen según sus principios, todos ellos han de realizar un curso online sobre el modelo de gestión ética de ADIF.

Respecto a los Principios Éticos Básicos recogidos en este Código, se resumen en los siguientes:

- Integridad como actuación leal, honrada, imparcial y de buena fe.
- Responsabilidad como actuación diligente, comprometida y con vocación de servicio.

Respecto a las obligaciones y responsabilidades de este Código, se resumen en las siguientes:

- Conocer y cumplir los compromisos de conducta del Código y colaborar en su difusión.
- Ser proactivos a la hora de cumplir y hacer cumplir el Código.
- Recurrir a los medios existentes (buzón ético o superior jerárquico) en caso de duda respecto al contenido e interpretación del Código.
- Notificar a través de los canales establecidos las irregularidades o incumplimientos de los que puedan tener conocimiento.

- No justificar una conducta impropia por una orden o por desconocimiento del Código, ni inducir a contravenir el mismo.

Los potenciales incumplimientos del código pueden notificarse a la entidad a través del Buzón Ético, el cual actúa como canal único de recepción y atención. Para facilitar la comunicación entre ADIF, sus grupos de interés y la sociedad en general, existe, además de un buzón interno disponible en la intranet corporativa, uno externo, que es de disponibilidad pública en la web. Con la finalidad de que el temor a represalias no actúe como barrera a la denuncia, todas las notificaciones son admitidas a valoración aunque el denunciante no se identifique; siempre y cuando vengan acompañadas de datos o evidencias que justifiquen el inicio de una investigación.

ADIF cuenta además con la Oficina de Protección de la Integridad que está compuesta por cinco miembros (el Presidente del Comité de Seguimiento del Código Ético y de Conducta, y los titulares de Recursos Humanos, Riesgos Penales, Riesgos Corporativos y Responsabilidad Social Corporativa). Su finalidad es tratar las notificaciones relacionadas sobre el buen uso de los recursos públicos y sobre la profesionalidad e integridad, y decidir sobre su consistencia y credibilidad. Durante el 2017 se han recibido un total de 73 notificaciones del Código Ético (60 del externo y 13 del interno).

En el marco de la Ley 19/2013 de Transparencia, ADIF mantiene un compromiso de seguir reforzando la transparencia de su actividad, conforme a las mejores prácticas nacionales e internacionales. En esta línea, ADIF cuenta con el Portal del Ciudadano como canal mediante el cual cualquier parte interesada puede acceder a la documentación pública de la compañía. Además, ADIF contribuye al Portal de Transparencia del Ministerio de Fomento, donde se puede consultar información sobre organismos públicos, sociedades mercantiles y fundaciones en relación a diferentes canales (aéreo, carretera, ferroviario, marítimo, vivienda y geo-información).

Por último, destacamos los siguientes compromisos de conducta por parte del personal de ADIF.

- Cumplimiento de la legislación.
- Buen uso de los recursos públicos.
- Profesionalidad e integridad.
- Eficacia y diligencia.
- Buen uso de la información.
- Trato digno y respetuoso a las personas.
- Trato igualitario a clientes y proveedores.
- Salvaguarda de la seguridad y la salud.
- Respeto al medio ambiente y al patrimonio cultural.
- Salvaguarda de la reputación de ADIF.

1.2. FUNCIONAMIENTO. OBJETIVOS Y ESTRATEGIA

Una vez concluido el Plan de Empresa 2013-2016, durante 2017 se ha trabajado en una nueva estrategia para los próximos años, con el horizonte año 2020. Para su elaboración, materializada en un plan denominado PLAN TRANSFORMA 2020, se ha realizado una reflexión previa sobre la naturaleza y el sentido de nuestra actividad, poniendo el foco en la necesidad de orientar todas las tareas; es decir, planificación, construcción y gestión de las infraestructuras ferroviarias, con el objetivo de aumentar la calidad de vida de las personas a las que, como empresa pública, damos servicio. Esa idea de optimización, además, se basa en el concepto de desarrollo sostenible; ya que entendemos que la única manera de mejorar realmente, es promover el progreso económico sin dejar de lado el respeto al medio ambiente, y los aspectos sociales necesarios para el bienestar del conjunto de la sociedad.

Así pues, para ADIF, el año 2017 ha sido el inicio de una nueva etapa, en la cual se consideran tan relevantes los aspectos relacionados con una buena gestión económica (como gestores de recursos públicos debemos aplicar la máxima exigencia a este aspecto), como los impactos sociales y ambientales que generamos. Es decir, adoptamos la perspectiva de una triple cuenta de resultados, tratando de dar respuesta, desde nuestra responsabilidad como empresa, a los retos sociales, económicos y medioambientales; tanto de nuestro sector, como de nuestro país, y a escala global. Por ello, ahora nuestro Plan de Empresa es nuestro Plan de Responsabilidad Corporativa, y al revés; ya que toda nuestra actividad se orienta, desde la responsabilidad empresarial, a promover un modelo de desarrollo, de país y de planeta, más sostenible.

Desde la perspectiva más global, para la definición del Plan Estratégico de la empresa, denominado PLAN TRANSFORMA 2020, se han tenido en cuenta los objetivos de desarrollo sostenible de la Agenda 2030 de Naciones Unidas; de manera que nuestra actividad, resultados e impactos contribuyan, en la mayor medida posible, a la consecución de dichos objetivos; adoptando también un punto de vista local, tratando así de dar respuesta a las demandas de nuestros grupos de interés.

Por tanto, una vez analizados los retos internos, sectoriales, de país y de planeta; y una vez realizado también el análisis de las demandas y expectativas de nuestros grupos de interés, la estrategia de ADIF se ha articulado en torno a tres grandes pilares: la SEGURIDAD, el SERVICIO y la SOSTENIBILIDAD. Pilares que reciben el impulso de tres palancas de transformación: las PERSONAS que integran la organización, la DIGITALIZACIÓN y la INNOVACIÓN. Esta es la arquitectura básica de la estrategia de ADIF para los próximos años, y a partir de ella se han fijado quince objetivos estratégicos; cuatro para cada pilar y uno para cada palanca de transformación.

En paralelo a la formalización de la estrategia, se han ido dando pasos concretos con esta nueva orientación. Entre otras acciones emprendidas, durante 2017 hemos dado un gran impulso a la agilización de proyectos y al relanzamiento de la inversión en infraestructuras ferroviarias. Asimismo, hemos impulsado múltiples acuerdos con

diferentes grupos de interés, como son Ayuntamientos, Comunidades Autónomas y distintos organismos empresariales.

2. EVOLUCIÓN DE LA ACTIVIDAD

2.1. ANÁLISIS DE LA ACTIVIDAD Y DEL RESULTADO

El resultado del ejercicio supone un beneficio de 30.974 miles de euros frente a la pérdida registrada en 2016 que ascendió a 79.131 miles de euros.

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

- El Importe Neto de la Cifra de Negocios aumenta en un 225% (267 millones de euros) respecto a 2016, debido principalmente al incremento en la recaudación como consecuencia de la aplicación de las nuevas tarifas y estructura de cánones, desde el 1 de julio de 2017. La Entidad ha incluido un incremento en su propuesta de tarifas de los cánones ferroviarios para el ejercicio 2017, aprobada en la Ley de Presupuestos Generales del Estado para dicho año, que permite trasladar al operador ferroviario de viajeros los costes de administración de la red convencional correspondientes a los denominados servicios VCM, definidos en el artículo 97 de la citada Ley 38/2015, que incluyen los servicios de viajeros urbanos, suburbanos e interurbanos, de acuerdo con las siguientes definiciones:
 - a) Servicios urbanos o suburbanos, son los que circulan íntegramente dentro de un núcleo de cercanías.
 - b) Servicios interurbanos, los que no siendo urbanos o suburbanos tienen un recorrido inferior a 300 kilómetros. Se excluyen los trenes internacionales y las ramas de trenes de larga distancia.
 - c) Servicios declarados como obligaciones de servicio público.

Esta modificación tarifaria permite la reducción en el ejercicio 2017 de las aportaciones recibidas del Estado para el mantenimiento de la red de titularidad de la Entidad y su supresión en el ejercicio 2018.

En el apartado 2.2 se analiza de forma más detallada la evolución de los cánones ferroviarios en el ejercicio 2017.

- El epígrafe "Otros Ingresos de explotación" se ha reducido un 21% con respecto a 2016 (236 millones de euros). Existen varios factores que provocan esta caída, siendo el más significativo, la disminución de la consignación presupuestaria en ADIF para el ejercicio 2017 en el concepto de subvención al mantenimiento y gestión de la infraestructura de red convencional. La consignación percibida en 2016 ascendió a 585 millones de euros, siendo la relativa a 2017 de 358 millones de

euros. Esta disminución se encuentra vinculada, como hemos indicado en el punto anterior, a las nuevas tarifas de cánones ferroviarios aplicadas desde el 1 de julio de 2017. Adicionalmente, los servicios prestados en estaciones y terminales han sufrido una disminución interanual del 14% (20 millones de euros). Esta disminución viene motivada básicamente por el acuerdo firmado el 31 de mayo de 2017 entre ADIF, ADIF-Alta Velocidad y el Grupo Renfe, para trasvasar a la mercantil Renfe Viajeros S.A. la unidad productiva autónoma "Canal de Ventas" con fecha de efecto 1 de junio de 2017. Dicha unidad productiva tenía como función fundamental la venta de billetes. Este acuerdo ha provocado una disminución de ingresos por la comisión de venta de billetes, así como una reducción de los gastos de personal por el trasvase de sus efectivos a Renfe Viajeros S.A., y una leve disminución de los gastos en servicios externos.

- El capítulo Aprovisionamientos aumenta en un 20% respecto al ejercicio anterior, debido principalmente al incremento del precio del combustible y del consumo del mismo (cuya evolución se recoge en un apartado posterior incluido en este informe), y en menor medida al aumento del consumo de materiales.
- Los Gastos de Personal disminuyeron en un 6% respecto al ejercicio anterior, debido principalmente a que a mediados de 2017 se realizó el trasvase de 844 trabajadores de ADIF a Renfe Viajeros S.A., pertenecientes a la actividad del Canal de Venta, en virtud del acuerdo suscrito a tal efecto con fecha 31 de mayo de 2017 ya mencionado.
- Los gastos por servicios del exterior han pasado de 529 millones de euros en 2016 a 513 millones en 2017 (bajada del 3%). La disminución más significativa se debe al registro en 2016 de la mejor estimación disponible a al cierre de dicho ejercicio de la compensación a abonar por ADIF al grupo RENFE en virtud del acuerdo de bases de cesión del Canal de Ventas suscrito en enero de 2016 entre las entidades citadas.
- El epígrafe "Deterioro y resultado por enajenaciones del inmovilizado" registra una mejora del 29%, pasando de un pérdida de 55 millones de euros en 2016 a una pérdida de 39 millones en 2017 (16 millones de euros). Esta rúbrica comprende por un lado los beneficios por venta de inmovilizado que han permanecido estables en los ejercicios 2016 y 2017, representando para la Entidad un beneficio anual del entorno de 31 millones de euros. Adicionalmente, debe destacarse el impacto en las bajas de inmovilizado registradas en 2017 por la cesión gratuita a ADIF-Alta Velocidad del tramo de ancho convencional León-La Robla, según acuerdo de Consejo de Ministros de noviembre de 2017, valorado en 48 millones de euros. Este traspaso de activos no ha tenido impacto en la cuenta de resultados de 2017, en la medida en la que el tramo cedido fue entregado a ADIF de forma gratuita por el Estado en virtud del Real Decreto-ley 4/2013; por lo que la pérdida por el coste de los activos cedidos, compensa dicha baja con la imputación a ingresos de la subvención de capital que financiaba dichos bienes.

- El Resultado Financiero aporta 22 millones de pérdidas al resultado de 2017, siendo las pérdidas financieras en 2016 de 7 millones. Este empeoramiento del resultado financiero se debe básicamente a los deterioros relacionados con aportaciones de capital a empresas participadas, así como a dotaciones para riesgos vinculados a compromisos asumidos por la Entidad con diversas sociedades participadas, cuya actividad principal es la integración del ferrocarril en los entornos urbanos. Adicionalmente, debe destacarse la mejora en 2017 de los gastos financieros derivados de su endeudamiento, pasando de un coste medio de la deuda de un 2.41% en 2016 a un 1.85% en 2017.

En ADIF se identifican los siguientes segmentos de actividad:

- Administración de la red. Incluye los procesos de la Gestión de la Capacidad, de la Seguridad en la Circulación, del Mantenimiento de la infraestructura ferroviaria y de la Gestión 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 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.
- 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 titularidad de ADIF-Alta Velocidad.
- 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.

En apartados posteriores se informa de las principales actuaciones realizadas durante el ejercicio 2017 en los mencionados segmentos.

A continuación se presenta, para el ejercicio 2017, el Resultado de Explotación por segmentos de actividad:

(Importes en miles de €)	Administración de Red	Construcción	Gestión de estaciones y otros activos	Energía	Gestión de Red y Estaciones AV	TOTAL ADIF
Importe neto cifra de negocios	349.365	139	35.675	5	575	385.759
Trabajos realizados por la empresa para su activo	4.714	8.601	368	0	0	13.683
Aprovisionamientos	(30.407)	(2.883)	(0)	(32.993)	(1.711)	(67.994)
Otros ingresos de explotación	437.529	8.478	136.967	33.443	288.980	905.397
Gastos de personal	(459.147)	(14.735)	(101.544)	(598)	(54.986)	(631.008)
Otros gastos de explotación	(245.636)	(2.638)	(67.745)	(746)	(209.274)	(526.039)
Resultado por Operaciones Internas	26.335	(217)	2.071	1.079	(29.269)	(0)
Exceso de provisiones	8.320	233	1.721	8	950	11.232
Amortización del inmovilizado	(361.314)	(2.854)	(65.825)	(364)	(4.585)	(434.943)
Imputación de subvenciones no financiero y otras	382.276	2.271	48.626	226	2.151	435.550
Deterioro y resultado por enajenaciones de inmovilizado	(61.514)	(59)	22.520	(0)	(33)	(39.087)
Resultado de explotación	50.521	(3.664)	12.834	60	(7.201)	52.550

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 sustituyó íntegramente a la Ley 39/2003 y que unifica y concentra en una única norma el régimen legal completo del modo de transporte por ferrocarril. Además, incorpora al ordenamiento español las nuevas normas contenidas en la Directiva 2012/34/UE del Parlamento Europeo y del Consejo de 21 de noviembre de 2012, que abarcan casi todos los ámbitos de la legislación ferroviaria, entre otros, los relativos a la transparencia y sostenibilidad de la financiación de las infraestructuras ferroviarias, una nueva y más completa clasificación de los servicios relacionados con el ferrocarril y el establecimiento de nuevas y más precisas reglas en la tarificación del acceso a la infraestructura ferroviaria.

La nueva ley del Sector Ferroviario modifica sustancialmente la estructura de los cánones por utilización de las líneas ferroviarias integrantes de la Red Ferroviaria de Interés General presentando una estructura más sencilla y estimuladora del tráfico que la precedente. Asimismo, modifica notablemente la estructura del canon por utilización de las instalaciones de servicio y 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. Así mismo se modifican y amplían 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 38/2015 establece en su Disposición transitoria cuarta:

“Hasta tanto 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 a

los que se refiere el artículo 22, seguirán siendo aplicables las vigentes a la entrada en vigor de esta ley.

La adecuación de los cánones ferroviarios a lo dispuesto en el título VI de la Ley 38/2015 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”.

La estructura de cánones establecida en la Ley 38/2015 y las tarifas unitarias correspondientes no entraron en vigor hasta el 1 de julio de 2017 ya que en virtud del artículo 134, 4. del título VII de la Constitución Española, la Ley 48/2015 de Presupuestos Generales del Estado para el año 2016 se prorrogó hasta la aprobación de la Ley 3/2017, de 27 de junio, de Presupuestos Generales del Estado para el año 2017, que en su Artículo 70. Cánones ferroviarios, señala:

“A partir del primer día del mes siguiente a la fecha de entrada en vigor de la presente Ley, serán de aplicación los cánones ferroviarios previstos en los artículos 97 y 98 de la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del Sector Ferroviario, con las cuantías unitarias que se establecen en los artículos 71 y 72 siguientes”

Por todo lo anterior, la estructura de los cánones aplicados en el ejercicio 2016 y en el primer semestre de 2017 es la regulada en la Ley 39/2003, de 17 de noviembre, del Sector Ferroviario mientras que a partir del 1 de julio de 2017 se aplica la estructura de cánones regulada por la Ley 38/2015, de 29 de septiembre.

A continuación se incluye una tabla en la que se detallan los ingresos por tipo de canon correspondientes a los ejercicios 2017 y 2016:

(Importes en miles de euros)	2017		SUMA 2017	2016
	ENERO-JUNIO	JULIO-DICIEMBRE		
CANON DE ACCESO	3.648	--	3.648	3.622
CANON POR RESERVA DE CAPACIDAD	24.595	--	24.595	49.189
CANON POR CIRCULACION	8.073	--	8.073	16.089
CANON POR TRÁFICO	539	--	539	1.089
CANON ADJUDICACIÓN CAPACIDAD	--	69.745	69.745	--
ADICIÓN CANON ADJUDICACIÓN CAPACIDAD	--	1.465	1.465	--
CANON UTILIZACIÓN LÍNEAS FERROVIARIAS	--	98.249	98.249	--
ADICIÓN CANON UTILIZACIÓN LÍNEAS FERROVIARIAS	--	111.639	111.639	--
CANON UTILIZACIÓN INSTALACIONES ENERGÍA ELÉCTRICA TRACCIÓN	--	22.266	22.266	--
INGRESOS CÁNONES POR UTILIZACIÓN DE LÍNEAS DE LA RFIG	36.855	303.365	340.219	69.989
CANON POR UTILIZACIÓN DE ESTACIONES POR VIAJEROS	17.221	19.640	36.861	33.823
ADICIÓN POR INTENSIDAD DE USO ESTACIONES TRANSPORTE VIAJEROS	--	0	0	--
CANON POR SERVICIOS EN ESTACIONES FUERA HORARIO DE APERTURA	--	0	0	--
CANON POR ESTACIONAMIENTO Y UTILIZACIÓN DE ANDENES	1.004	--	1.004	1.903
CANON POR PASO DE CAMBIADORES DE ANCHO	0	0	0	0
CANON POR UTILIZACIÓN DE VÍAS DE APARTADO	0	--	0	0
CANON POR UTILIZACIÓN DOMINIO PÚBLICO FERROVIARIO	35	--	35	799
CANON POR UTILIZACIÓN VÍAS ANDÉN ESTACIONAMIENTO SERVICIOS COMERCIALES	--	273	273	--
CANON POR UTILIZACIÓN VÍAS ANDÉN ESTACIONAMIENTO OTRAS OPERACIONES	--	5	5	--
CANON POR UTILIZACIÓN VÍAS OTRAS INSTALACIONES DE SERVICIO	--	506	506	--
CANON POR UTILIZACIÓN PUNTOS CARGA PARA MERCANCÍAS	--	93	93	--
INGRESOS CÁNONES POR UTILIZACIÓN ESTACIONES Y OTRAS INSTALACIONES	18.260	20.517	38.777	36.525
TOTAL INGRESOS CÁNONES FERROVIARIOS	55.115	323.881	378.996	106.514

La falta de homogeneidad en la estructura de cánones en 2017 y 2016 impide el análisis comparativo por tipo de canon.

El volumen total de ingresos por cánones en 2017 experimentó un incremento del 255,8 % respecto al año anterior, debido al significativo incremento registrado en las tarifas.

Este incremento de tarifas viene motivado por el nuevo método de cálculo establecido por la Ley 38/2015, orientado a trasladar al operador ferroviario todos los costes directamente imputables al servicio ferroviario y así dejar de percibir la subvención para la administración de la red recibida hasta ahora por ADIF.

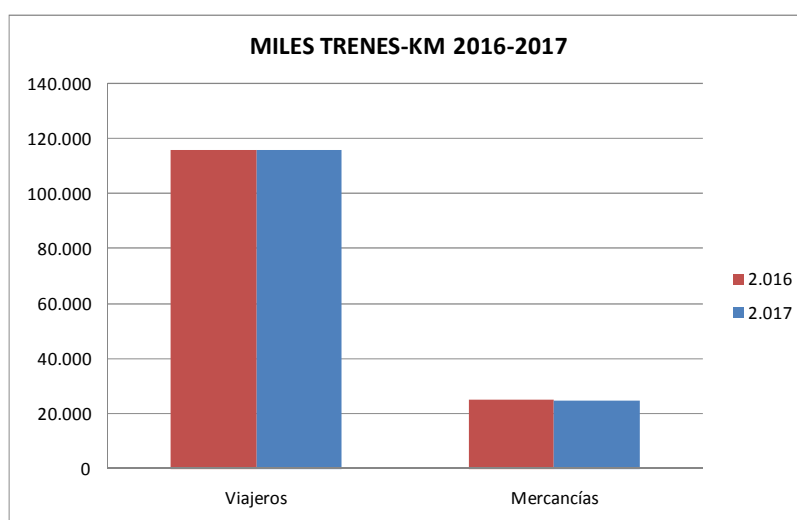
El incremento tarifario afecta especialmente a los tráficos VCM entre los que se incluyen las Obligaciones de Servicio Público.

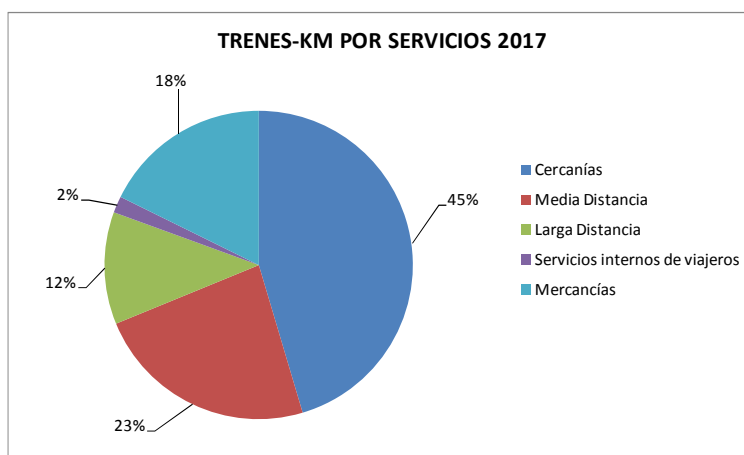
Los ingresos por cánones por utilización de la RFIG registraron un crecimiento del 386% respecto a 2016 a pesar de la reducción de los tráficos (disminución del total de trenes-km en un 0,2%).

En la siguiente tabla se muestra la evolución, entre 2016 y 2017, del tráfico de Viajeros y Mercancías.

MILES TREN-KM POR UTILIZACIÓN DE LAS LÍNEAS DE LA RFIG ADIF	2016	2017	VARIACIÓN	% VARIACIÓN
Viajeros	116.135	116.109	-26	0,0%
Mercancías	25.243	24.968	-276	-1,1%
TOTAL	141.378	141.077	-302	-0,2%

A continuación se incluyen sendos gráficos en los que se muestra el tráfico de viajeros y de mercancías en 2016 y 2017 y la distribución por tipo de servicio del tráfico de 2017





Los ingresos por cánones por utilización de estaciones y otras instalaciones experimentaron un incremento del 6,2%, debido fundamentalmente al incremento del 8,9% registrado por el canon por utilización de estaciones por viajeros.

A partir del 1 de julio, además de la modificación en la estructura de cánones, se modifican los criterios de clasificación de las estaciones, pasando de las tres categorías existentes en la normativa anterior a las seis previstas en la Ley 38/2015. Asimismo, se han modificado los elementos de cuantificación para la determinación del canon por la utilización de estaciones de transporte de viajeros, que se devenga a partir del 1 de julio por cada parada del tren con servicio comercial en la estación, pasando a considerarse el número de viajeros subidos o bajados efectivamente, como unidad para el cálculo de la adición por intensidad del uso de las instalaciones de la estación.

El incremento del 8,9% registrado por el canon por utilización de estaciones de viajeros se explica por la variación del número de paradas de tren en las estaciones (un 1,8%), por la nueva clasificación de estaciones que entró en vigor el 1 de julio y por la nueva estructura tarifaria.

A continuación se incluye un gráfico con la distribución por categoría de estación, según la nueva clasificación de estaciones, de los ingresos del segundo semestre de 2017 por canon de utilización de estaciones:



2.3. INDICADORES FUNDAMENTALES DE LA ACTIVIDAD

En la tabla adjunta incluimos algunos indicadores generales económicos y financieros:

	2017	2016
RATIOS SOBRE GRADO DE AUTOFINANCIACIÓN		
GRADO DE AUTONOMÍA	71,13%	70,42%
Indica el grado de independencia respecto a la financiación ajena.		
FINANCIACIÓN DEL ACTIVO FIJO	102,11%	100,73%
Indica el % de recursos a L/P que financian el Activo no corriente.		
RATIOS DE RENTABILIDAD		
ROTACIÓN DEL ACTIVO TOTAL	7,87%	7,75%
Indica el grado de eficiencia en la gestión de activos.		
ROTACIÓN ACTIVO FIJO	8,33%	8,09%
Indica el grado de eficiencia en la gestión del activo fijo.		
ROTACIÓN ACTIVO CORRIENTE	141,34%	184,96%
Indica el grado de eficiencia en la gestión del activo corriente.		
RATIOS DE LIQUIDEZ		
COEFICIENTE DE LIQUIDEZ	4,92%	3,67%
Indica cuántas unidades monetarias de cada 100 de activo son líquidas.		
COEFICIENTE DE TESORERÍA	1,38	1,05
Indica la capacidad de la empresa para hacer frente a sus compromisos a C/P.		
RATIO DE SOLVENCIA	3,46	3,38
Indica la capacidad de la empresa para afrontar su pasivo exigible con el activo.		
RENTABILIDAD FINANCIERA	1,98%	-6,34%
Indica la remuneración a los capitales propios.		
RENTABILIDAD ECONÓMICA	0,19%	-0,49%
Capacidad efectiva para remunerar todos los capitales a su disposición, propios y ajenos.		
FONDO DE MANIOBRA (millones €)	326,86	113,12
Indica la capacidad para afrontar sus obligaciones a C/P.		

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 a los ejercicios 2017 y 2016:

Pagos realizados y pendientes de pago a 31 de diciembre		
	2016	2016
	Días	Días
Periodo medio de pago a proveedores	25,86	23,59
Ratio de operaciones pagadas	28,93	29,19
Ratio de operaciones pendientes de pago	3,97	-6,35
	Importe (miles €)	Importe (miles €)
Total pagos realizados	872.800,10	899.871,36
Total pagos pendientes	122.361,25	168.317,17

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 la misma. A continuación, destacamos las principales actuaciones llevadas a cabo a lo largo de 2017:

2.4.1.1. 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.

A continuación destacamos las principales actuaciones llevadas a cabo a lo largo de 2017:

Infraestructura:

- Redacción de los proyectos constructivos de duplicación de vía: Parets - La Garriga.
- Redacción de los proyectos constructivos de duplicación de vía: Torrelavega - Santander.

Actuaciones en Pasos a Nivel:

- Respecto a actuaciones en pasos a nivel, en 2017 se han suprimido 36 pasos a nivel; 26 en la Red Convencional, y 10 en la Red de Ancho Métrico (RAM). En el cuadro siguiente se muestra el número de supresiones de pasos a nivel realizadas desde 2012:

AÑO	Red convencional	RAM	Total
2012	39	8	47
2013	35	12	47
2014	20	6	26
2015	30	7	37
2016	25	4	29
2017	26	10	36
Total	149	37	186

Vía:

- Aprobación técnica del proyecto constructivo de nueva configuración de la Estación de Sants (4+4).

- Redacción del proyecto de renovación de vía y electrificación del túnel Atocha-Recoletos-Nuevos Ministerios-Chamartín.
- Redacción del proyecto de la adaptación a vías de apartado de 750 en la línea Palencia-Santander; estaciones de: Alar del Rey, Mataporquera, Monzón de Campos, Osorno y Espinosa-El Caballo.
- Redacción del proyecto de la renovación de vía y electrificación entre Población Larga y Silla.
- Estudio de Gálivos en el corredor Irún/Bilbao - Algeciras.
- Redacción del proyecto de la renovación de vía en el trayecto S. Pablo - Almoraima.

Instalaciones - Área de Energía:

- Aprobación Técnica y licitación del proyecto constructivo de electrificación de la línea Medina del Campo - Salamanca - Fuentes de Oñoro, en el tramo: Salamanca-Fuentes de Oñoro; subestaciones y centros de autotransformación asociados, telemando de energía y líneas áreas de alta tensión.
- Licitación de la Consultoría y Asistencia Técnica, para la Redacción de los Proyectos Constructivos de Subestaciones y Centros de Autotransformación Asociados, Telemando de Energía y Línea de Alta Tensión; en el tramo Zaragoza-Teruel.
- Finalización y supervisión del proyecto constructivo de la electrificación (línea aérea de contacto) de la línea Medina del Campo - Salamanca - Fuentes de Oñoro; en el tramo Salamanca - Fuentes de Oñoro.
- Estudio y modificación del replanteo de agujas aéreas y seccionamientos en los proyectos: Proyecto modificado del de construcción para la implantación del ancho estándar en el Corredor Mediterráneo, en el tramo: Castellbisbal - Murcia => subtramo: València Nord - Sagunt (vía y electrificación), y Proyecto modificado del de construcción para la implantación del ancho estándar en el Corredor Mediterráneo, en el tramo: Castellbisbal-Murcia => subtramo: Sagunto - Castellón (vía y electrificación).
- Puesta en servicio de la nueva subestación de Las Alcantarillas.
- Puesta en servicio de la subestación de Mave tras rehabilitación.
- Redacción del proyecto nueva subestación en Taradell.
- Redacción del proyecto nueva subestación en Caldes de Malavella.
- Redacción del proyecto nueva subestación en El Prat.
- Redacción del proyecto nueva subestación de Parets.

Instalaciones - Área de Instalaciones de seguridad:

- Ejecución de proyecto definitivo implantación de un bloqueo automático y centralización en CTC del trayecto Humanes - Monfragüe.
- Ejecución de obras en el ámbito de implantación de ERTMS (sistema de protección de tren automático estandarizado a nivel europeo).
- Apoyo técnico a la obra de renovación CTC de Barcelona: Se han finalizado los trabajos y se ha realizado la puesta en servicio.

- Redactados los proyectos y licitados para la renovación de los CTC de León, Oviedo, El Berrón, Santander y Bilbao.
- Redactado proyecto para la implantación de Bloqueo Automático en el tramo Poblá Llarga-Silla.
- Licitado proyecto para la adaptación a la duplicación de vía en Torrelavega-Santander.
- Licitado proyecto para las afecciones en señalización por la electrificación a 25Kv en la línea Salamanca-F.Oñoro.
- Licitado proyecto para la adaptación al nuevo esquema de vías de la estación de Sants.
- Licitados proyectos para las mejoras de disponibilidad, Seguridad, Fiabilidad y Obsolescencia en Instalaciones de Seguridad en la zona de Cataluña.
- Finalizado el suministro del 80% de las balizas ASFA Digital dentro de la primera fase del plan de despliegue.
- Iniciados los trabajos y medidas de inversión para la supresión de los bloqueos telefónicos en toda la red ferroviaria.
- Seguimiento de los contratos de Integradores y Tecnólogos, con objeto de dar apoyo al mantenimiento correctivo y preventivo de las instalaciones de seguridad.
- Iniciado el plan de revisión de relés de circuitos de vía que no están normalizados.
- Licitado contrato de materiales genéricos (12 Lotes) para las necesidades de repuesto.
- Automatizadas, a través de la aplicación de Mantenimiento Preventivo, las revisiones de los Circuitos de Vía.
- Realizada una profunda revisión y homogeneización de los procedimientos de mantenimiento preventivo de enclavamientos.
- Realizados documentos de normativa (NAS CTC-Enclavamiento, Procedimiento Cortes de Tensión Señalización, etc.).

Telecomunicaciones:

- Ejecución de las obras de instalación de Tren Tierra en el tramo Vandellós-Nudo Vilaseca.
- Finalización de la obra de instalación del sistema Tren Tierra en la línea Zaragoza-Caminreal-Teruel.
- Finalización de la obra de mejora de la banda de regulación Atocha-Móstoles.
- Redacción del proyecto constructivo del GSM-R Humanes-Monfragüe.
- Sustitución del equipamiento de transmisión de equipos SAN (fase II) por obsolescencia tecnológica.
- Mejora en los sistemas de telecomunicaciones de las cercanías de Barcelona.
- Sustitución de detectores de cajas calientes y frenos agarrotados e instalación de nuevos; integración en los puestos de control de: Seseña vías I-II, Socuellamos vías I-II, Santiago de C.vías I-II, y Segorve vía U.
- Renovación de sistemas de grabación digital de audio redundante en los puestos de mando de Manzanares, Málaga, Orense y Oviedo.

- Mantenimiento y reparación de equipos de grabadores NICE para Puestos de Mando y Gabinetes de Circulación.
- Mantenimiento y reparación de equipos grabadores Marathon para Puestos de Mando.
- Ampliación Sistema de Grabación Centralizada de ADIF.
- Actualización y dotación de redundancia del controlador de sesiones para la red corporativa de voz.

2.4.1.2. 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 las siguientes: infraestructura, vía, energía, instalaciones de seguridad y telecomunicaciones; y los procesos de mantenimiento se agrupan en tres actividades principales: mantenimiento previsto (programado según estado y controles legales), mantenimiento correctivo y actuaciones de mejora.

A continuación se relacionan las principales actividades realizadas en 2017:

Infraestructura:

- Vigilancia del estado de la infraestructura de Red Convencional y de la Red de Ancho Métrico (inspecciones de explanaciones, de puentes, de túneles, etc.).
- Identificación, valoración y subsanación de deficiencias estructurales y funcionales de la infraestructura de Red Convencional y de la Red de Ancho Métrico.
- Apoyo geotécnico en las diversas fases de proyecto/obra/mantenimiento de las líneas de Red Convencional, Alta Velocidad y Ancho Métrico (dirección y seguimiento de campañas geotécnicas, investigación hidrogeológica, auscultación de laderas y terraplenes, etc.).

Vía:

- Kilómetros ultrasonidos 2017: auscultados: 4.618,1 kms.
- Kilómetros auscultación geométrica 2017: auscultados: 7.831,13 kms.
- Además de las auscultaciones geométrica y ultrasónica de vía, a lo largo de 2017 se ha llevado a cabo la auscultación dinámica, con vehículos portátiles, en 1.196 kms. de vía.

Energía:

- Realización de inspección visual y termográfica de la Línea Aérea de Contacto en 570 km de la Red de Cercanías, identificándose 135 defectos graves o muy graves.
- Realización de 10.500 Kms. de auscultación geométrica de la línea aérea de contacto.
- Realización de 112 inspecciones de cumplimiento de normativa de subestaciones.
- Realización de 75 revisiones de subestaciones.

- Realización de 1.400 Kms. de inspecciones de líneas de alta tensión, y 100 Kms. de revisiones termográficas.

Instalaciones:

Durante el año 2017, destaca la realización de actividades de diseño funcional, verificación y validación de las instalaciones en los siguientes ámbitos:

- *Eje Norte-Noroeste:* Hernani - Irún / Torrelavega - Santander / Soterramiento de León / León - La Robla / Quintanilleja - Quintanapalla / Viana - Tres Hermanos y enclavamiento de Valladolid / Valladolid - Fuente Amarga y ramal de talleres.
- *Eje Sur:* Humanes - Monfrague / ERTMS nivel 1 Sevilla - Cadiz / Tranvía de Chiclana / Las Aletas - La Cabezueta / Huelva Viajeros / El Arahal - Fuente de Piedra / Bif. Maravillas - Granada / Bobadilla - Ronda / Gaucín - Algeciras / Bif. Tamarguillo - La Salud.
- *Eje Este - Noreste:* Murcia Mercancías - Lorca / Variante de Camarillas / Alacant Terminal / La Encina - Xativa / Xativa - Silla / Almusafes - Valencia Fuente de San Luis / Valencia - Castellón / Castellón - L´Ametla / L´Ametla - La Boella / Reus - Tarragona / Sant Viçent - Tarragona - Salou / Castellbisbal - Sant Viçent / Castellbisbal - Puerto de Barcelona / Gava - Prat de Llobregat / ERTMS nivel 2 Mataró - Cornellá / Montcada Bifurcacio / Doble vía Paret - La Garriga / Massanet - Girona Mercaderías / Vilamalla - Portbou / Renovación CTC Barcelona / Enclavamiento de Binéfar / Reposición por incidencia del enclavamiento de Nudo de Mollet / Reposición por incidencia de los enclavamientos de Mont-Roig y Valls.
- *Red de Ancho Métrico:* Torrelavega - Santander / Ferrol - Ortigueira / León - Guardo.
- Soterramiento de Langreo.

2.4.1.3. Planificación y gestión de la circulación

La Gestión de la Circulación tiene como misión gestionar, dirigir y controlar los procesos de circulación ferroviaria, de acuerdo a la normativa vigente y a los procesos del Sistema de Seguridad en la Circulación que le son inherentes, aplicando las normas, reglamentos y procedimientos establecidos. Adjudica, así mismo, la capacidad de la red a las empresas ferroviarias y demás candidatos, y coordina el tráfico ferroviario a través del centro de gestión de red H24, 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.

Los principales trabajos gestionados en el ámbito de Gestión de la Circulación en el año 2017 son los siguientes:

- Rehabilitación de la línea aérea del tramo Santa M^a de la Alameda a Herradón-La Cañada en ambas vías (junio 2016 - diciembre 2017).
- Renovación integral del apeadero de Recoletos (junio 2016 - junio 2017).
- Adaptación del Corredor Mediterráneo entre Valencia y Castellón de la Plana al ancho estándar; por lo que se realiza la instalación del tercer carril, y la sustitución de aparatos de vía (marzo 2016 - diciembre 2017).
- Trabajos para la llegada del AVE a Murcia del Carmen (instalación de nuevos desvíos en El Reguerón con vía única entre El Reguerón y Murcia del Carmen durante 5 semanas entre junio y julio 2017).
- Actuación en 7 terraplenes en el tramo Barracas - Teruel con suspensión del servicio durante dos meses; trasbordo por carretera para trenes de viajeros y suspensión del tráfico de mercancías (abril - junio / 2017).
- Implantación del ancho mixto en el tramo Astigarraga - Irún; por lo que se realizan los trabajos de ampliación de gálibo en el túnel de Gaintxurizqueta, con vía única permanente entre Lezo-Rentería e Irún (abril - diciembre / 2017 y continúa).
- Sustitución de agujas y travesías en la estación de Madrid - Puerta de Atocha, con gran afectación al tráfico; instalándose en esta fase 14 desvíos, 1 cada fin de semana (junio - octubre / 2017).
- Sustitución del puente de Veriña sobre el río Pinzales en el p.k. 4/344 de la línea Sotillo - Puerto de El Musel, con corte de circulación de 4 días para sustitución del tablero (diciembre 2017).
- Renovación de vía en tramo Orejo - Liérganes, con corte total de la circulación entre los días 6-nov-17 y 12-ene-18 en el tramo Solares - Liérganes (diciembre 2017 - enero 2018).
- Construcción línea AV Antequera-Granada, e interacción red convencional con instalación de tercer carril en tramos compartidos (enero 2017 - abril 2018).

2.4.1.4. Estaciones de viajeros

Las principales actuaciones llevadas a cabo durante 2017 se resumen a continuación, incluyendo las actuaciones llevadas a cabo al amparo de la encomienda de gestión suscrita con ADIF AV:

Servicios en Estaciones:

- Traspase de la unidad productiva “Canal de Venta de Billetes” de las Estaciones Multioperador a Renfe Viajeros S.A., desde el 1 de junio de 2017 (anteriormente citada en este informe).
- Actualización de la Clasificación de Estaciones de transporte de viajeros en 6 categorías, de acuerdo a los criterios establecidos en la Ley 38/2015 del Sector Ferroviario.
- Puesta en servicio de la nueva operativa de solicitud de capacidad en Instalaciones de Servicio (SYACIS), con el objetivo de cumplir con las previsiones establecidas en esta materia por la Ley 38/2015, del Sector Ferroviario.
- Actuaciones de eficiencia energética en 4 estaciones de viajeros por importe de 213.320 €.

Mejoras de accesibilidad: Se han finalizado actuaciones en Valencia Cabanyal, Cuenca, Ciudad Real y Jaca; se han iniciado las obras de las estaciones de Aranjuez, Xeraco, Girona y Sant Jordi des Valls; y también se ha iniciado la contratación de las obras tras finalizarse los proyectos correspondientes de las estaciones de Amurrio, Areta, Barcelona França, Vicálvaro, Andoaín, Lezo Rentería, Ordizia, Urnieta, Billabona Zizurkil y Valencia Nord; además de iniciarse la redacción de otros proyectos cuya finalización está prevista para principios de 2018 (Recoletos, Tolosa Centro, Alcalá de Henares, Portbou, Parets del Vallés, Granollers Canovelles, Franqueses del Valles y la Garriga).

Otros hitos de 2017:

- Desarrollo e inicio de un Plan Extraordinario de Conservación de Estaciones de Circulación para los años 2017 y 2018, por un importe de 2.165.000 €.
- El Consejo de Administración de Marzo de 2017, adjudicó el desarrollo, construcción y explotación del VIALIA Estación de Vigo, por importe de 68 millones de euros a la empresa IMMOCHAN. El centro comercial integrado en la estación ferroviaria, cuenta con 35.000 metros cuadrados de superficie lucrativa y se convierte en un referente para la ciudad de Vigo.
- Se ha realizado la primera implantación en la estación de Camp de Tarragona de una nueva marca comercial propiedad de ADIF, MÁSCOSAS; que unifica las actividades de restauración y tienda en un único local explotado por un operador especializado, compatibilizando la marca MÁSCOSAS con las enseñas comerciales del operador.
- Celebración en Madrid de la VI edición del Congreso Internacional Next Station, organizado por ADIF por encomienda de la U.I.C. Proyecto transversal a toda la empresa, bajo el lema “Smart Stations in Smart Cities”; el cual contó con la participación de 388 congresistas de 28 diferentes países.

2.4.1.5. Servicios Logísticos

En 2017 se han continuado adoptando medidas estructurales con el objetivo de permitir la sostenibilidad de Servicios Logísticos, afianzándose entre otras la

implantación de diferentes modelos de gestión para las distintas terminales de mercancías de ADIF, atendiendo a sus características y las necesidades de los clientes.

La consolidación de estos modelos de gestión permiten, en línea con lo indicado en el PITVI del Ministerio de Fomento, fomentar la participación y la iniciativa de terceros y de los diferentes agentes intervinientes, en la cadena logística del transporte ferroviario de mercancías. En la actualidad, son 17 las instalaciones gestionadas con el modelo "a riesgo y ventura", lo que supone casi el 80% del total de la actividad de manipulación de UTIs en las terminales de ADIF. Este modelo de gestión consiste en la prestación de los servicios complementarios o auxiliares en dichas terminales de ADIF, por parte de terceros (empresas privadas o entidades públicas), a través del correspondiente contrato; a partir del cual la entidad o empresa adjudicataria gestiona, a su riesgo y ventura, los espacios, instalaciones y recursos objeto de dicho acuerdo contractual.

En este ejercicio se ha publicado el Catálogo de Terminales Intermodales de ADIF, en el que se presenta la información básica sobre la oferta en estas terminales; y se ha aprobado el Catálogo de Servicios Auxiliares de Maniobras y Operaciones del Tren, cuyas líneas básicas fueron presentadas el pasado mes de julio a los distintos actores y destinatarios potenciales del servicio; en el cual se definen los nuevos servicios y las instalaciones que ADIF ofrece, al objeto de afrontar el reto que supone la liberalización de este servicio a partir el 1 de enero de 2018.

En el ámbito de mejora de las infraestructuras y seguridad, se han realizado actuaciones en las instalaciones de Villaverde, Santa Catalina, Can Tunis, Morrot, Tarragona Mercancías, Sevilla La Negrilla, Villafría, Noain, Irún y Vilagarcía.

También se han realizado actuaciones para la prevención de riesgos laborales y protección civil en las instalaciones de Villafría, San Roque, Martorell Seat, Silla, Zaragoza Arrabal, Tarragona Mercancías, Vigo Guixar, Villaverde y León Mercancías; y actuaciones para la mejora de la eficiencia energética en las terminales de Valladolid, Bilbao Mercancías y León Mercancías.

En la gestión ferroportuaria, tras la firma de los Convenios de Conexión con 17 Autoridades Portuarias, en este ejercicio se han mantenido en vigor los Acuerdos de Colaboración con 8 Autoridades Portuarias, para la prestación por parte de ADIF, de los servicios de acceso y expedición de trenes, así como de las maniobras en el interior del puerto.

Además, se ha participado conjuntamente con diferentes Autoridades Portuarias, en el Plan de Mejora de Accesibilidad Terrestre a los Puertos, para la planificación y el desarrollo de las diferentes actuaciones para la mejora de la accesibilidad ferroviaria.

En relación con los Convenios de Colaboración para la potenciación del transporte ferroviario de mercancías, suscritos por ADIF con las asociaciones de los principales

sectores industriales del país, en 2017 se ha continuado con el seguimiento y desarrollo de los programas de actuación de mejora conjuntamente con ANFAC, FEIQUE y UNESID.

2.4.2. Patrimonio y Urbanismo

Las actuaciones más significativas llevadas a cabo durante el ejercicio 2017 fueron las siguientes:

- Acuerdos con otras administraciones y organismos: Se han formalizado convenios Urbanístico-Ferrovianos en Sevilla-Santa Justa (gestión redacción Plan Especial), Barcelona (transmisión suelos FGC a ADIF), Almería (ocupación terrenos PESGRF 02/109) y Santander (liberación suelos 1ª etapa, fase 1). Por otro lado, se ha participado en la negociación de convenios urbanísticos en las ciudades de Almansa (implantación Estación Autobuses), Basauri (Regeneración urbana), Caspe (implantación Estación Autobuses), Coslada (regeneración pasarela peatonal), Irún (regeneración "vías viejas"), León RAM (desarrollo Sector Estación Matallana), Madrid-Delicias (integración área antigua estación), Miranda de Ebro (Adenda accesos viarios), Puerto Real (transmisión suelos Bajo Cabezuela), Santiago de Compostela (financiación pasarela peatonal) y Zalla (integración línea RAM).
- Planeamiento Urbanístico: Se han emitido cerca de 200 informes urbanísticos; sugerencias y/o alegaciones a distintos instrumentos de planeamiento, entre los que destacan: Barcelona (Plan Delta), Bilbao (Avance de Revisión PGOU), Canfranc (Mod. 14 del PGOU SUZ "Estación"), Galicia, (Plan Básico Autonómico, y diversos informes a las actuaciones de las distintas Estaciones Intermodales, tales como Santiago de Compostela, Ourense y Vigo), Madrid (Plan Especial Santiago Bernabéu) y Reinosa (PGOU).
- Proyecto Chamartín (Madrid Nuevo Norte): El 27 de julio de 2017 se alcanzó una propuesta consensuada entre Distrito Castellana Norte, Ayuntamiento de Madrid, y el Grupo Fomento; que recoge un Acuerdo de Bases para la transformación urbanística de los suelos de Chamartín y Fuencarral.
- El 29 de septiembre de 2017 se procedió a la venta del 5% de la participación de ADIF en la sociedad Príncipe Pío Gestión S.A. a CORIO REAL ESTATE ESPAÑA S.L.U. (propietario hasta entonces del 95% de las acciones), por un precio de 9.000.000 €. La sociedad Príncipe Pío Gestión S.A. gestiona el Centro Comercial Príncipe Pío, mediante un contrato de arrendamiento a largo plazo.
- Enajenación activos inmobiliarios: Durante 2017 se han enajenado 101 inmuebles; destacando, entre ellos, la transmisión de la participación de ADIF del 42,0482% de la parcela RRA2 situada en la Unidad de Ejecución del APR 02.06 "Méndez Álvaro Norte I" de Madrid, por un importe de 12.260.342,67 €; y también respecto a la

parcela sita en Calle Poeta Muñoz Rojas, N° 5 (R-2 del PE) en Málaga, por un importe de 5.851.000 €.

- Arrendamiento de inmuebles: Se han formalizado un total de 1.234 contratos de arrendamiento, entre nuevos contratos y protocolos a contratos preexistentes.
- Concesiones y autorizaciones administrativas: Se han tramitado un total de 510 expedientes, que suponen unos ingresos en torno a 160.000 €, en concepto de tasa por ocupación del dominio público.
- Vías Verdes: En 2017 se firmaron 11 contratos de Vías Verdes, que suponen un total de 137,668 Km de longitud:

VÍA VERDE	TÉRMINO MUNICIPAL	Km.
VÍA VERDE DO SALNES	Portas (Pontevedra)	1,242
VÍA VERDE DO SALNES	Vilagarcía de Arousa (Pontevedra)	2,022
VÍA VERDE DE SALNES	Caldas de Reis (Pontevedra)	4,883
VÍA VERDE DEL GUADIATO	Belmez (Córdoba)	12,288
VÍA VERDE TORTOSA - LA CAVA (VV del Carrilet)	Tortosa y L´ Aldea (Tarragona)	7,804
VÍA VERDE DE LA PLATA	Plasencia, Oliva de Plasencia, Villar de Plasencia, Cabezabellosa, Jarilla, Casas del Monte, Segura de Toro, Aldeanueva del Camino, Hervás y Baños de Montemayor (Cáceres).	48,511
VÍA VERDE DEL JILOCA	Murero, Munchones, Daroca y Villanueva de Jiloca (Zaragoza)	15,209
VÍA VERDE DE LA CAMPIÑA	La Carlota, Guadalcazar, La Rambla y Córdoba (Córdoba)	27,370
VÍA VERDE SANTIAGO-CERCEDA	Ordes (A Coruña)	8,013
VÍA VERDE SANTIAGO-CERCEDA	Tordoia (A Coruña)	2,488
VÍA VERDE SANTIAGO-CERCEDA	Cerceda (A Coruña)	7,838
TOTAL KM VÍAS VERDES 2017:		137,668

2.4.3. Sociedades filiales y participadas

2.4.3.1. Hitos ejercicio 2017

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 2017 podemos destacar las siguientes actuaciones:

- COMFERSA: El 19 de enero de 2017 se inscribió en el Registro Mercantil su liquidación y extinción. Como consecuencia de la extinción de la Sociedad en noviembre de 2016, ADIF ha recibido, formando parte de su patrimonio mobiliario, las participaciones en las sociedades: CARMEN LA COMIDA DE ESPAÑA 1992 S.A., con el 36,03%, ARCO DUPLO S.A., con el 30,43%, ambas en el sector de la hostelería, e INMOBILIARIA PARIS S.A. del sector de los aparcamientos, con el 30,06%.
- RENFOSUNA S.A.: Con fecha 27 de junio de 2017, se aprobó en el Consejo de Administración de ADIF la compra por parte de la Entidad de determinadas parcelas que esta Sociedad tenía en Badajoz, formalizándose el contrato en el mes de noviembre de 2017. En el Consejo de Administración de la Sociedad celebrado en diciembre de 2017, se acordó celebrar una Junta General de Accionistas en el primer trimestre de 2018 para tratar la liquidación de la sociedad, acordada en dicho Consejo de Administración.
- INECO TRANSPORTMEX S.A.: Se ha producido la desinversión de ADIF (12,50%) y ADIF-Alta Velocidad (12,50%) en febrero de 2017.
- CARMEN LA COMIDA DE ESPAÑA 1992 S.A., ARCO DUPLO S.A. e INMOBILIARIA PARIS S.A.: En Octubre 2017 se ha iniciado el proceso de contratación de un consultor externo para la valoración de la participación de ADIF en estas sociedades, con el objetivo de iniciar el proceso de venta.

2.4.3.2. Sociedades y Operaciones de Integración

Entre las actuaciones realizadas por las Sociedades de Integración, cabe destacar las siguientes:

- El acuerdo alcanzado el 20 de julio de 2017, en el seno de la Sociedad Alicante Nodo del Transporte.
- La aprobación del proyecto de construcción para la Integración del ferrocarril en la Zona de "El Puche", en el marco de la Sociedad Almería Alta Velocidad, S.A.
- La continuación en el ajuste de las actuaciones de la Estación de la Sagrera, la redacción del proyecto de arquitectura y el reinicio de las obras del Colector Prim;

así como la suscripción de la Adenda al Convenio de transmisión de suelo en el entorno de la Sagrera, tras su aprobación por el Consejo de Administración de ADIF de fecha 26 de mayo de 2017. Todo ello, son actuaciones que se enmarcan en la Sociedad Barcelona Sagrera Alta Velocidad, S.A.

- La contratación de la 3ª Fase de las obras de urbanización de Garellano, la formalización, en julio de 2017, de la venta de la Parcela RES AL-6 DE Barakaldo, y la amortización, por parte de la Sociedad Bilbao Ría 2000. S.A., del capital total pendiente de uno de los dos contratos bancarios que mantenía.
- La suscripción de una Adenda al Acuerdo Marco entre la Sociedad Cartagena Alta Velocidad S.A, ADIF y ADIF-Alta Velocidad, el 31 de julio de 2017.
- La aprobación de un acuerdo en el seno de la Sociedad Gijón al Norte S.A., con fecha 11 de julio de 2017, para modificar el Convenio de 2002 sobre la ejecución y financiación de la integración del ferrocarril en la ciudad; con la ubicación de la estación más centrada en el núcleo urbano, frente al Museo del Ferrocarril. También cabe destacar la adjudicación del contrato de servicio de consultoría para la comercialización y venta de parcelas.
- La redacción de la modificación del Plan Especial PERI de Logroño, que permitirá continuar con los proyectos de urbanización para la venta de parcelas en la Sociedad de Logroño Integración del Ferrocarril, S.A. Por otro lado, se iniciaron las obras de la Estación de autobuses cofinanciadas entre la Sociedad y el Ayuntamiento; y continúan las obras de la nueva subestación eléctrica de La Portalada.
- En 2017 se impulsaron los trámites necesarios para acometer en Murcia la prolongación del soterramiento hasta Senda de los Garres, dentro de las obras en ejecución en el ámbito de Santiago el Mayor, en el seno de la Sociedad Murcia Alta Velocidad, S.A.
- La Sociedad Valencia Parque Central, S.A. se aportó una solución de integración por fases para el desarrollo del proyecto global en la ciudad de Valencia. Asimismo, se acordó iniciar los trámites para el estudio informativo actualizado del Túnel Pasante, proyecto que financiará el Ministerio de Fomento.

También, se dio continuidad a las obras de urbanización del Parque, y se aprobó el proyecto de reparcelación de la Fase 1A (zona Ruzafa frente a la Estación Joaquín Sorolla) y el proyecto de habilitación necesario para poder poner a la venta las parcelas resultantes.

- La aprobación en Valladolid de una nueva solución de Integración permeable Ferrocarril - Ciudad y su Plan de Viabilidad, así como la suscripción el 20 de noviembre de 2017, de un nuevo Convenio para su desarrollo por parte de la Sociedad Valladolid Alta Velocidad 2003, S.A.
- En Alta Velocidad Vitoria - Gasteizko Abiadura Handia, SA., se están desarrollando reuniones técnicas para definir una solución de integración en la ciudad que sea viable.

Adicionalmente, en fecha 10 de junio de 2017 se firmó el Convenio para el desarrollo de la 1ª Fase de Integración en la ciudad de Santander; y también se encuentra en tramitación el Convenio de Integración en Torrelavega, para el soterramiento de la línea de ancho métrico y estación.

2.4.4. Energía y eficiencia energética

2.4.4.1. Combustible

El consumo de combustible en litros durante el ejercicio 2017 se ha incrementado, con respecto al 2016, en el 4,47 %, que se ha traducido en un aumento de 3,85 millones de litros.

En cuanto a la evolución del precio del producto, ha mantenido un comportamiento alcista durante todo el ejercicio, atenuado parcialmente por la evolución del cambio Euro/Dólar, resultando que el precio medio para el año 2017 se ha incrementado, con respecto al obtenido en 2016, en un 20,97 %, con un incremento de 6,9 céntimos/litro, hasta alcanzar los 39,78 céntimos de euro/litro.

Ambos factores, consumo y precio, han producido un aumento del gasto de 7,47 millones de euros.

Durante este ejercicio, se ha procedido a la licitación y adjudicación del suministro de gasóleo, con unos consumos anuales estimados en el entorno de los 86 millones de litros, y un gasto anual estimado de 53 millones de euros para los ejercicios de 2018 y 2019. La licitación fue dividida en cuatro lotes geográficos, siendo CEPSA la adjudicataria de los lotes 1, 2 y 4, correspondientes a las áreas de Madrid, Castilla-La Mancha, Extremadura, Andalucía, Cantabria, Castilla y León, Navarra, País Vasco, La Rioja, Asturias y Galicia; y GALP la adjudicataria del lote 3, correspondiente del área de Murcia, Valencia, Aragón y Cataluña.

La oferta establece un DIFERENCIAL constante durante los dos años 2018 y 2019, y supone una reducción respecto de los costes de logística y distribución del concurso para los ejercicios de 2016 y 2017, de un 13,39 %, con un ahorro estimado para la totalidad del contrato de 542.000,28 euros.

2.4.4.2. Eficiencia energética

a) Ahorro de energía

Durante el año 2017 se ha continuado con la implantación del Plan Director de Ahorro y Eficiencia Energética de ADIF 2014-2020, surgido de la revisión y puesta al día del anterior Plan 2009-2014.

El Plan tiene como objetivo general lograr que ADIF sea un referente en el ahorro y la gestión eficiente de la energía, tanto en el sector ferroviario como a nivel nacional. Para ello, se ha establecido un objetivo cuantitativo de un ahorro anual equivalente a 56,88 GWhequiv para el horizonte 2020.

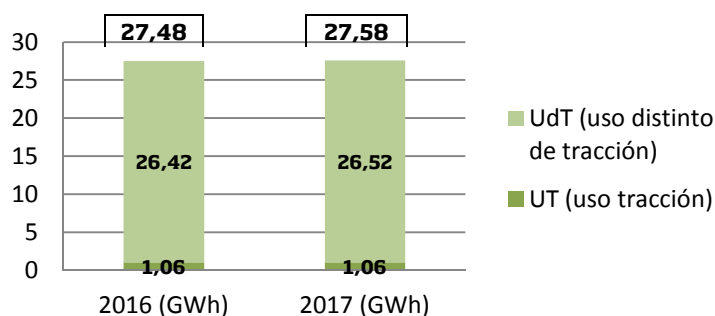
Con el fin de alcanzar dicho objetivo, el Plan se estructura en 4 objetivos específicos, 12 líneas de actuación, y una batería de medidas de carácter técnico, de gestión y de implantación de sistemas de generación de energía renovable. Estas medidas se enfocan a diferentes ámbitos: aislamientos, climatización, combustibles, electricidad, iluminación, tracción, etc.

Asimismo, a cierre de 2017, en ADIF se han implantado, desde el inicio del Plan anterior en 2009, un total de 427 medidas tanto en energía consumida para uso de tracción, como distinto de tracción; consiguiéndose una reducción de 27,58 GWhequiv/año de consumo energético.

Tabla 1. Ahorro energético (GWhequiv/año)

	2016 (GWhequiv)	2017 (GWhequiv)
UT (uso tracción)	1,06	1,06
UdT (uso distinto de tracción)	26,42	26,52
TOTAL	27,48	27,58

Gráfico 1. Ahorro energético (GWhequiv/año)



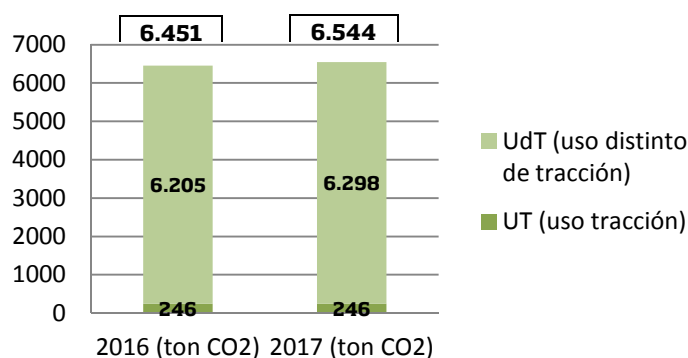
b) Emisiones CO2 evitadas

El ahorro energético obtenido en el año 2017 a partir de la implantación de medidas del Plan Director de Ahorro y Eficiencia Energética de ADIF 2014-2020, conlleva a su vez una reducción de las emisiones de CO2 emitidas a la atmósfera; entre las que se incluyen tanto emisiones indirectas (originadas en la generación de energía eléctrica), como emisiones directas (procedentes del consumo directo de combustibles fósiles).

De esta manera, a cierre de 2017, con las medidas implantadas tanto en energía consumida para uso de tracción como distinto de tracción, se ha conseguido una reducción de 6.545 ton/año de emisiones de CO2 evitadas.

Tabla 2. Emisiones CO₂ evitadas (ton CO₂)

	2016 (ton CO ₂)	2017 (ton CO ₂)
UT (uso tracción)	246	246
UdT (uso distinto de tracción)	6.205	6.298
TOTAL	6.451	6.544

 Gráfico 2. Emisiones CO₂ evitadas (ton CO₂)


2.4.5. Recursos Humanos

La gestión de Recursos Humanos del ejercicio 2017 en ADIF ha estado marcada por los siguientes aspectos relevantes:

2.4.5.1. Adecuación de la estructura organizativa

En el mes de enero de 2017 se aprobó la nueva estructura básica de ADIF, con 5 Direcciones Generales dependientes del Presidente: Secretaría General, Explotación y Construcción, Desarrollo de Negocio Corporativo, Estrategia y Transformación, Financiera y de Control de Gestión, y Gestión de Personas; y 3 Direcciones: Comunicación y Reputación Corporativa, Auditoría Interna, y el Coordinador del Corredor Mediterráneo.

Como consecuencia de esta nueva estructura, a partir del mes de marzo de 2017, fueron aprobándose las estructuras organizativas de cada una de las Direcciones Generales y Direcciones, definiendo sus funciones, desarrollando el organigrama, y realizando las adecuaciones necesarias de puestos para adaptarlos a la nueva distribución de competencias.

2.4.5.2. Traspase del Canal de Ventas

En el mes de junio de 2017, se hizo efectivo el traspase de la unidad productiva “canal de ventas presencial” al Grupo RENFE, tras muchos meses de negociación; tanto con Renfe Operadora como con la representación de los trabajadores.

En las reuniones celebradas con el Comité General de Empresa de ADIF, los días 7 y 8 de febrero de 2017, se acordaron los términos en los que se llevaría a cabo la distribución de los trabajadores entre los servicios básicos de la estación, y aquellos que pasarían al canal de venta. En el mes de mayo de 2017, se acordaron por unanimidad todos los extremos legalmente previstos para que los trabajadores adscritos al “canal de ventas presencial” de las estaciones del tipo “multioperador” de la entidad pública empresarial Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (ADIF) pasaran, por subrogación empresarial, a prestar servicios en la sociedad RENFE Viajeros S.A.

Este proceso ha supuesto que, con efectos 1 de junio de 2017, 844 trabajadores de ADIF pasaran a la mencionada sociedad RENFE Viajeros S.A.

2.4.5.3. Oferta de Empleo Público y movilidad asociada

- En 2017 se realizaron las pruebas correspondientes a la Oferta de Empleo Público de 2016, en las que se presentaron 11.725 solicitudes, de las que 9.212 fueron admitidas, presentándose finalmente 4.097 aspirantes.
- Se adjudicaron 205 plazas (125 de Factor de circulación de entrada, 66 de Montador Eléctrico de II.SS. / Oficial Celador de Entrada, y 14 de Oficial de Telecomunicaciones de Entrada); y fueron contratados, iniciando así la relación laboral con ADIF.

2.4.5.4. Negociación colectiva

Se acordó por unanimidad del Comité General de Empresa la circular del Plan de Jubilación Parcial 2017, en cumplimiento de lo recogido en la cláusula 16ª del Convenio Colectivo; lo que supuso la puesta en marcha por primera vez de dicha figura en nuestra entidad. Se destacan los siguientes datos:

- El colectivo de trabajadores que cumplía con las condiciones para inscribirse en el Plan jubilación parcial en diciembre de 2017 fue de 1.308, un 11% de los 11.874 trabajadores que integraban en esa fecha nuestra empresa
- Se autorizaron un total de 153 plazas con reducción de jornada del 75% sobre la jornada ordinaria y de 400 plazas al 50%.
- Presentaron solicitud, en cualquiera de sus opciones un total de 642 trabajadores; un 49% de los posibles.
- Durante el año 2018 se llevarán a efecto las contrataciones de relevo, lo que llevará aparejado: reconocimientos médicos, formación y tramitación de documentación ante el Servicio Público de Empleo.

2.4.5.5. Formación

Durante el 2017 se ha desarrollado el Plan de Formación Anual, con una media de 48,7 horas de formación por trabajador. Además, se ha desarrollado la formación con los materiales y herramientas de apoyo para la implantación del nuevo Reglamento de Circulación Ferroviario, cuya entrada en vigor estaba prevista para el 19 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 7.385 efectivos.

2.4.5.6. Distribución de efectivos

A continuación se presenta la distribución de los trabajadores a 31 de diciembre de 2017 por áreas de gestión, por grupos profesionales, por edades, por su antigüedad en la empresa, y su distribución por comunidades autónomas.

ÁREAS DE GESTIÓN	EFFECTIVOS
Presidencia	31
D. Comunicación y Reputación Corporativa	69
D.G. Estrategia y Transformación	571
Secretaría General	65
D. G. Gestión de Personas	268
D.G. Financiera y Control de Gestión	211
D.G. Explotación y Construcción	8.558
D.G. de Desarrollo de Negocio Corporativo	1.947
Ámbito Red	154
TOTALES	11.874

GRUPOS PROFESIONALES	EFFECTIVOS
Personal Operativo y MMII	10.240
Estructura de Apoyo	821
Estructura de Dirección	813
TOTALES	11.874

EDAD	%
Hasta 35 años	4,32%
Entre 36 y 50 años	15,71%
Más de 50 años	79,97%

ANTIGÜEDAD	%
Entre 0 y 11 años	12,94%
Entre 12 y 19 años	3,06%
Entre 20 y 27 años	2,64%
Entre 28 y 35 años	48,40%
Más de 35 años	32,96%

COMUNIDADES AUTÓNOMAS	EFFECTIVOS
ANDALUCÍA	1.471
ARAGÓN	593
ASTURIAS	525
CANTABRIA	297
CASTILLA LA MANCHA	635
CASTILLA Y LEÓN	1.454
CATALUÑA	1.373
EXTREMADURA	220
GALICIA	535
LA RIOJA	49
MADRID	2.886
MURCIA	151
NAVARRA	154
PAÍS VASCO	604
COMUNIDAD VALENCIANA	904
EXTRANJERO	23
TOTAL	11.874

2.4.6. Seguridad en la Circulación

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 el Reglamento del Sector Ferroviario atribuyen 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.

En enero de 2017 entró en vigor el nuevo Reglamento de Circulación Ferroviaria.

Respecto al vigente Plan Anual de Seguridad en la Circulación de ADIF (PASC), éste recoge los programas de acción y los objetivos de seguridad, así como el conjunto de acciones de las áreas de actividad con funciones de seguridad en la circulación. Este Plan contempla un conjunto de acciones preventivas y de vigilancia, con las que toda la organización de

ADIF contribuye para alcanzar el objetivo común de mejorar la seguridad en la circulación; siendo dichas acciones las siguientes:

- *Vigilancia de 1er Nivel:* Se trata de un control de proximidad y detección temprana sobre la aplicación de las normas de seguridad relativas a procesos y personal, en particular en el ejercicio de las funciones de seguridad, así como sobre el estado de las instalaciones y la infraestructura. Durante 2017, y respecto a este 1er Nivel de Vigilancia, se han realizado 5.694 visitas de seguridad y 5.274 escuchas; así como 550 vigilancias operacionales sobre la actividad indicada anteriormente.
- *Vigilancia de 2º Nivel:* Su objetivo es mejorar la calidad de las acciones de vigilancia (visitas y escuchas) mediante la constatación periódica de la adecuada realización de las mismas; es decir, se trata de acciones de supervisión realizadas a las dependencias de ADIF encargadas de ejecutar las acciones de Vigilancia de 1er Nivel. Durante 2017, y respecto a este 2º Nivel de Vigilancia, se han realizado 4.545 inspecciones de seguridad en la Red convencional, de las que 4.232 fueron programadas y 313 no programadas; detectándose además, un total de 1.538 anomalías, de las que un 17,62 % fueron de nivel grave; las cuáles fueron puestas en comunicación del área o empresa afectada, habiéndose tomado las medidas necesarias para su resolución.

Durante el primer semestre del año 2017, concluyó la auditoría interna al Sistema de Gestión de Seguridad en la Circulación (SGSC) de ADIF, correspondiente al año 2016. El objeto de esta auditoría es comprobar la adecuación del SGSC al Reglamento (UE) 1169/2010 que establece, en su Anexo II, los requisitos que debe satisfacer el SGSC para la obtención de la autorización de Seguridad, así como verificar su implantación.

Como resumen de la mencionada auditoría, se detectaron un total de 24 no conformidades y 28 observaciones; siendo tratadas para su corrección por las diferentes áreas en la Comisión de Seguimiento del Sistema de Gestión de Seguridad en la Circulación (SGSC) de ADIF.

2.4.6.2. Protección y Seguridad

Como hemos indicado ADIF tiene atribuida la función de policía e inspección en las infraestructuras ferroviarias en relación con la circulación ferroviaria y el uso y defensa de la infraestructura.

El comportamiento de los principales indicadores del ejercicio 2017 en ADIF, ha sido el siguiente:

Durante el año 2017 han disminuido, por cuarto año consecutivo, los incidentes por sustracción de conductores eléctricos en un 16%, comparado con 2016; habiendo sido el material sustraído de 10.269 metros menos. El valor económico de dichos incidentes, ha pasado de 1.919.630 € en 2016 a 607.133 en 2017.

La formación a personal externo es importante en esta área, ya que las personas que colaboran con ADIF en los incidentes de seguridad y emergencias, deben conocer nuestros planes, procedimientos e instalaciones. Se han impartido cursos de formación a 1.465 alumnos externos con un total de 4.922 horas de formación, y se han realizado 137 simulacros (con personal interno y externo).

Además, se han presentado en el Centro Nacional de Protección de Infraestructuras Críticas, para su aprobación, 6 Planes de Protección Específicos (PPE) de infraestructuras designadas como críticas. Los PPE's son documentos operativos donde se definen las medidas concretas ya adoptadas, y las que se vayan a adoptar por los operadores críticos para garantizar la Seguridad Integral (física y ciberseguridad) de las infraestructuras.

En el área de Autoprotección y Emergencias, cabe destacar la realización en ADIF de 80 simulacros; y además se han realizado/revisado 39 Planes de Autoprotección, a partir de 89 inspecciones a instalaciones.

También se ha realizado durante 2017 en Cantabria, en colaboración con la Unidad Militar de Emergencias (UME), un simulacro de nivel 3 de interés nacional; el cual lo componían 5 ejercicios de diferente índole, de los cuales destaca una participación de la Unidad Nuclear, Radiológica, Biológica y Química (NRBQ) de la UME, referente al caso de una emergencia con mercancías peligrosas en la Instalación Logística de Torrelavega.

La Dirección de ADIF ha participado en proyectos de innovación para la compañía, como por ejemplo, "anti intrusivo", sistemas antidrones y amaestramiento de cerraduras.

2.4.7. Calidad y Medio Ambiente

2.4.7.1. Calidad (Sistema de Gestión)

En 2017 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, UNE 166002 de I+D+i e ISO 27001 de Sistemas de Información.

Asimismo, en 2017 se ha revalidado el Sello de Excelencia Europea 500+ conseguido en diciembre del año 2012 y renovado hasta el 2019; para seguir siendo el primer y único administrador ferroviario europeo en mantener este prestigioso reconocimiento, y estar en el reducido grupo de 60 empresas españolas con tal distinción.

2.4.7.2. Medio Ambiente

Consumo de agua:

Los principales consumos de agua en las actividades propias de ADIF, son las destinadas a usos sanitarios y a la limpieza de las instalaciones. Esta agua procede, fundamentalmente, de las redes públicas de abastecimiento, si bien existe un pequeño consumo procedente de pozos. Los consumos del año 2017 y el anterior, han sido los siguientes:

2016	2017
786.418 m ³	685.913 m ³

Nota: El cálculo se efectúa a partir de la facturación, y tomando como base el precio medio del agua en España del I.N.E., serie 2000-2014, actualizado con el IPC. En los años 2016 y 2017, se ha estimado un precio medio de 2,28 €/m³ y 2,45 €/m³, respectivamente.

Contaminación Acústica

La contaminación acústica es uno de los aspectos ambientales adversos generados como consecuencia de la actividad ferroviaria, siendo la principal fuente de emisión de ruido y vibraciones, la circulación de los trenes de viajeros y mercancías.

Adicionalmente, la explotación de las infraestructuras e instalaciones gestionadas por ADIF puede producir emisiones acústicas, principalmente en:

- Las estaciones de viajeros, como consecuencia de la megafonía, las maniobras para la composición de trenes, la climatización de los edificios y la entrada y salida de vehículos de los aparcamientos.
- Las terminales de mercancías, como consecuencia de las maniobras para la composición de trenes, la utilización de equipos auxiliares (fijos y móviles, la manipulación de los contenedores y la carga y descarga de mercancías).
- Las operaciones de mantenimiento de la infraestructura realizados por equipos mecanizados de vía.
- Las obras e intervenciones en el ámbito de la infraestructura ferroviaria.

ADIF tiene implantado, en el marco de su Sistema de Gestión, un método para recibir, documentar y tramitar las quejas de carácter acústico recepcionadas, en relación con los impactos ambientales de sus actividades. En los dos últimos años la evolución ha sido la siguiente:

	<u>2016</u>	<u>2017</u>
<i>Propias de ADIF</i>	127	116
<i>Comunes ADIF-ADIF AV</i>	18	15
TOTAL	135	131

Aproximadamente, el 90% de las quejas están relacionadas con problemas de ruido, y el 10% con problemas de vibraciones.

2.4.7.3. Emisiones de gases de efecto invernadero (GEI)

a) En las actividades propias de ADIF :

ADIF consume energía eléctrica y combustibles en las instalaciones y vehículos que permiten la explotación de estaciones de viajeros, y terminales de mercancías, así como el mantenimiento de la infraestructura ferroviaria que administra.

Como consecuencia de estos consumos, se generan una serie de emisiones, tanto directas como indirectas, entre las que cabe destacar aquellos gases con efecto invernadero.

En los dos últimos años, la evolución ha sido la siguiente:

	<u>2016</u>	<u>2017</u>
Toneladas de CO ₂ equivalente emitidas	47.501,20	46.728,70

b) De la tracción ferroviaria en las infraestructuras gestionadas por ADIF :

El consumo energético directo (diesel) e indirecto (eléctrico) de las empresas operadoras ferroviarias, respecto a la tracción sobre las infraestructuras de ADIF, implica asimismo la emisión de gases de efecto invernadero cuya evolución en los últimos años ha sido la siguiente:

	<u>2016</u>	<u>2017</u>
(1) Toneladas de CO ₂ equivalente emitidas procedentes de la tracción eléctrica	316.211	331.595
(2) Toneladas de CO ₂ equivalente emitidas procedentes de la tracción diesel	229.901	239.986
Toneladas de CO ₂ equivalente totales emitidas.	546.112	571.581

(1) El incremento de toneladas de CO₂ equivalente totales emitidas en 2017 respecto a 2016 (tracción eléctrica), se produce porque el porcentaje energías "limpias", menos

contaminantes (hidráulica y eólica), utilizadas en la generación de electricidad, ha sido inferior en 2017 respecto al año anterior; lo que ha originado un ligero incremento de dichas toneladas de CO₂ equivalente totales.

(2) El incremento de toneladas de CO₂ equivalente totales emitidas en 2017 respecto a 2016 (tracción diesel), se produce porque en 2017 se ha incrementado en consumo de combustible en un 4,47 % respecto a 2016, según se explica que el apartado 2.4.4.1 de este informe (Combustible - Energía y eficiencia energética).

2.4.7.4. Indicadores de gestión ambiental

En proyectos de infraestructura: El Ministerio de Fomento tiene delegada en el Presidente de ADIF, la aprobación de los proyectos encomendados a esta entidad pública empresarial. Además, de acuerdo con el estatuto de ADIF, esta entidad ostenta la supervisión de los proyectos que sean aprobados por ella; y así como, la certificación del cumplimiento de la Declaración o del Informe de Impacto Ambiental de los mismos; si fuera el caso.

ADIF, en su calidad de órgano sustantivo a los efectos previstos en la legislación sobre Evaluación de Impacto Ambiental, cumple un papel fundamental para que las infraestructuras ferroviarias se ajusten a lo previsto en la legislación, tanto a nivel de proyecto como en las obras.

En este sentido, todos los anejos de integración ambiental (I.A.) de los proyectos se supervisan, con el fin de asegurar el cumplimiento de lo establecido por la legislación ambiental vigente, por las normas y por las recomendaciones internas de ADIF.

En los últimos años la evolución ha sido la siguiente:

	2016	2017
Notas de Exención de trámite de Evaluación de Impacto Ambiental	42	48
Informes de Adecuación Ambiental de los Anejos de I. A. de Proyectos	7	19
Informes de Adecuación a la Declaración de Impacto Ambiental de Proyectos	3	1
Certificados de Cumplimiento de la Declaración de Impacto Ambiental de Proyectos	1	2
Informes de Revisión Ambiental de Proyectos	155	196
TOTAL	208	266

En la explotación ferroviaria: Impulsar compromisos de mejora continua medioambiental sobre la base de la implantación, certificación y auditoría periódica de Sistemas de Gestión basados en la Norma ISO: 14.001 de Gestión Ambiental, constituye uno de los puntos de la política de Medio Ambiente de ADIF.

Desde la creación de ADIF en 2005, se conservó la certificación ambiental que ya disponía Renfe (anterior a la segregación de la Entidad producida en fecha 1 de enero de 2005), en lo relativo a la gestión de estaciones de viajeros y terminales de mercancías. Desde dicho año, ADIF ha ido profundizando en el alcance de la certificación, incluyendo nuevas instalaciones.

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 2017 comparado con el año 2016, que se resumen a continuación:

Importes en miles de euros	2016	2017
Flujos de efectivo generados por las actividades de explotación	36.532	14.588
Flujos de efectivo aplicados en las actividades de inversión	(258.682)	(395.442)
Flujos de efectivo generados por las actividades de financiación	257.232	468.413
Aumento/disminución neta del efectivo o equivalentes	35.082	87.559

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

Importes en miles de euros	2016	2017
Subvenciones, donaciones y emisión instrumentos de patrimonio	340.694	503.712
Incremento deudas con entidades de crédito	(45.270)	(110.104)
<i>Disposiciones del ejercicio</i>		
<i>Devoluciones del ejercicio</i>	<i>(45.270)</i>	<i>(110.104)</i>
Incremento neto de otras deudas	(38.192)	74.805
Flujos generados en actividades de financiación	257.232	468.413

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 aumento de 214 millones de euros en relación con el ejercicio anterior, pasando de un importe de 113 millones de euros a 31 de diciembre de 2016, a 327 millones de euros a 31 de diciembre de 2017.

El endeudamiento con entidades de crédito recoge la deuda contraída por ADIF, fundamentalmente con el Banco Europeo de Inversiones, así como con otras entidades financieras para financiar las inversiones en inmovilizado material contempladas en el Plan de Actuación Plurianual (PAP) en ejercicios anteriores.

A la fecha de cierre del ejercicio 2017, el límite de las líneas de crédito que ADIF tenía concedidas por entidades financieras, ascendía a un importe total de 270.000 miles de euros. A 31 de diciembre de 2017 tales líneas de crédito no estaban dispuestas. 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, contratado a largo plazo, ha mejorado respecto al ejercicio anterior, situándose en el 1,85% anual; a 31 de diciembre de 2017, para una vida media de 5,77 años frente al 2,41% anual; a 31 de diciembre de 2016, para una vida media de 6,36 años.

4. RIESGOS E INCERTIDUMBRES

ADIF está expuesta a diversos riesgos de naturaleza financiera y operacional, como consecuencia de su actividad y de la deuda adquirida para financiarla. La entidad aspira a gestionar sus riesgos de manera sistemática y ordenada, incorporando las mejores prácticas en la materia. Consecuentemente, se pretende que la gestión de riesgos ocupe un lugar destacado en la cultura y los procesos de la organización, así como en la definición y despliegue de su estrategia. ADIF lleva a cabo una gestión del riesgo que consiste en identificar los riesgos relevantes, evaluarlos y diseñar e implementar medidas para su minimización.

4.1. SISTEMA INTEGRAL DE GESTIÓN DE RIESGOS

Desde 2016, ADIF cuenta con un Sistema Integral de Gestión de Riesgos que, alineado con las mejores prácticas, facilita dar respuesta de modo sistemático y ordenado a un universo de riesgos con la complejidad y dispersión propia de una organización de sus características. Como resultante, la entidad dispone de un mapa de riesgos que representa los principales riesgos identificados por las diversas áreas de actividad, y su valoración en términos de impacto y probabilidad. En esta línea, durante 2017, los riesgos identificados han sido objeto de tratamiento, monitorización y seguimiento en virtud de los indicadores y actividades de control definidos al efecto.

Desde la perspectiva metodológica, la relevancia de la Gestión de Riesgos en la entidad se ha visto respaldada, en este ejercicio, a través de la aprobación por parte del Consejo de

Administración de la Política de Gestión Integral de Riesgos, dónde se establecen los siguientes principios:

- Integración del riesgo en la gestión de la entidad, por medio de una visión unificada de los objetivos estratégicos y de negocio, y los riesgos asociados a los mismos.
- Asegurar que los riesgos que puedan afectar a la estrategia y los objetivos se encuentran adecuadamente gestionados, y dentro de los niveles de riesgo que la entidad establezca.
- Disponer de un sistema de gestión global de riesgos, consistente y transparente; que establezca un marco normativo común, que facilite la identificación, evaluación y gestión homogénea de riesgos, y que establezca roles y responsabilidades claras.

A fin de favorecer la escalabilidad y operatividad del Modelo, se ha considerado la necesidad de ampliar los criterios de clasificación de riesgos (taxonomía). Asimismo, sin perjuicio de la consideración como estratégicos de aquellos riesgos que, independientemente de su naturaleza, puedan impedir o afectar significativamente a la consecución de uno o varios objetivos estratégicos, los riesgos de ADIF se corresponderán con las siguientes categorías:

- Operacionales y tecnológicos: aquellos que afecten a la correcta ejecución y/o funcionamiento de los activos y sistemas gestionados por ADIF, a la eficacia de sus procesos o la seguridad de sus personas, activos o servicios.
- Regulatorios y de Cumplimiento: los relacionados con la aplicación de la regulación específica del sector ferroviario y de otras regulaciones de aplicación, así como los relativos al cumplimiento de leyes y normas aplicables.
- Diversificación de negocio: aquellos que afecten a la consecución de los objetivos de negocio que no constituyen la actividad principal.
- Financieros y contraparte: corresponde a los riesgos financieros, de mercado, y los referidos al incumplimiento de sus obligaciones contractuales. En el apartado siguiente se analizan de forma específica los riesgos financieros.
- De información: aquellos que afecten a la fiabilidad de la información suministrada (interna y externa).
- Reputacional: aquellos que afecten a la imagen de la entidad.

A cierre del ejercicio, ADIF se encuentra inmerso en el proceso de despliegue de su Nueva Orientación Estratégica. Dicho despliegue conlleva, entre otras cuestiones, la necesaria vinculación de los riesgos a objetivos estratégicos y de negocio, garantizando así la mejora en la toma de decisiones. Esta tendencia supone que el proceso de revisión de riesgos del presente ejercicio, contemple este nuevo alcance con la definición de un nuevo mapa de riesgos claramente vinculado a la estrategia.

4.2. RIESGOS FINANCIEROS

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 2017, se contrató con diversos regímenes de tipo de interés. El 89,18% 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.

4.3. SISTEMA DE CONTROL INTERNO DE LA INFORMACIÓN FINANCIERA

En Septiembre de 2016 se puso en marcha en ADIF el Sistema de Control Interno de la Información Financiera (SCIIF), definido como una parte del control interno y que se configura como el conjunto de procesos que el Consejo de Administración, el Comité de Auditoría, la Alta Dirección y el personal involucrado de la entidad llevan a cabo para proporcionar seguridad razonable respecto a la fiabilidad de la información financiera.

En octubre de 2017 se aprobó la Política del SCIIF que establece la metodología, competencias y principios que sientan las bases del Sistema. Asimismo, en noviembre de 2017 se aprobó el Procedimiento del SCIIF que desarrolla dicha Política, en concreto, desarrolla las funciones atribuidas a los diferentes responsables y detalla la metodología, dentro de cada una de las fases en las que se divide el ciclo anual del SCIIF.

5. PREVISIBLE EVOLUCIÓN DE LA ENTIDAD

La tasa de crecimiento del PIB en 2017 se ha incrementado un 3,1% respecto a 2016, según estimaciones del Banco de España; siendo el aumento previsto del 2,8%, según estimaciones de FUNCAS (Fundación de las Cajas de Ahorro).

De acuerdo con las estimaciones realizadas por ambos organismos, la tendencia para los ejercicios 2018 y 2019 sigue siendo de crecimiento; aunque en valores porcentuales ligeramente inferiores a los de 2017.

Los pilares de la recuperación económica se mantendrán en 2018, destacando entre otros, los siguientes aspectos previstos respecto a la evolución de la economía en España:

- Las perspectivas de medio plazo para la economía española siguen siendo favorables, donde se prevé que la política fiscal mantenga una orientación neutral y que el impacto adicional de la política monetaria sobre las condiciones de financiación de los distintos agentes, que han alcanzado un elevado grado de holgura, sea moderado.
- Dentro del conjunto de la demanda nacional, se espera que el consumo privado continúe experimentando un crecimiento sostenido, aunque a un ritmo más moderado que el observado en los últimos años.
- La inversión empresarial conservará un considerable dinamismo, en consonancia con el aumento de la utilización de la capacidad productiva, las perspectivas de continuación del actual período expansivo, el mantenimiento de condiciones de financiación muy favorables, y el saneamiento de los balances empresariales.
- Las exportaciones mostrarán una notable pujanza en el corto plazo, en línea con la fortaleza esperada de los mercados exteriores.
- El volumen de creación de empleo por unidad de avance del PIB continuará siendo muy alto, ayudado por la evolución contenida de los costes laborales unitarios.

Todo ello nos permite ser moderadamente optimistas respecto a la mejora de nuestros resultados económicos y a la consecución de los objetivos marcados, cumpliendo con las expectativas de los grupos de interés a través de una gestión transparente y eficiente de los recursos económicos que nos confían los ciudadanos de forma que aporten riqueza y bienestar a la sociedad:

- Por medio del control del gasto y transparencia financiera.
- Estableciendo y fortaleciendo un modelo de gestión basado en la ética, la equidad y la responsabilidad ante los colectivos con los que se relaciona y para los que trabaja.
- Generando valor añadido para los ciudadanos en entornos donde ADIF desarrolla la actividad.

- Dando respuesta a las personas que hacen uso de nuestras instalaciones y canales de comunicación, mejorando la integración del ferrocarril.
- Conservando el patrimonio histórico ferroviario y el patrimonio arqueológico descubierto en los trabajos de construcción.
- Manteniendo un elevado nivel de calidad de servicio.
- Siendo el motor referente de la inversión en España y del desarrollo de la I+D+i en el sector ferroviario.

No obstante lo anterior, no debemos olvidar factores que son críticos para el adecuado desarrollo de la actividad de ADIF:

- Insuficiente nivel de utilización de la infraestructura.
- Moderado crecimiento del PIB.
- Grupos de interés con alto poder mediático que pueden condicionar decisiones de inversión.
- Inversiones en proyectos de integración en ciudades de difícil ejecución económica.

6. ACTIVIDADES DE I+D+I Y GESTIÓN DE ACTIVOS FERROVIARIOS

El esfuerzo de ADIF en la actividad innovadora se ha puesto de manifiesto por los proyectos que desarrolla, el volumen económico de las inversiones, y el esfuerzo tractor y de transferencia tecnológica que realiza.

El ejercicio 2017 se ha cerrado con 14 proyectos en ejecución, más 12 en fase de planificación, además de otros 2 en proceso de transferencia a la explotación. Entre los hitos destacables, se resalta la transferencia de los resultados obtenidos en el proyecto **ASFA** DIGITAL (sistema de seguridad en la circulación de **A**nuncio de **S**eñales y **F**renado **A**utomático de trenes), que han comenzado a desplegarse en la RFIG; y el inicio de los ensayos con el eje experimental OGI, dentro del proyecto de rodadura desplazable para mercancías. También se han logrado avances notables en la interacción del pantógrafo con catenaria rígida, en los sistemas de detección de intrusiones, y en el ciclo de vida de la vía, entre otros.

En línea con la nueva orientación estratégica, se ha creado un área para gestionar el emprendimiento, la participación y las interacciones con los agentes innovadores externos. Esta área ha emprendido la revisión de algunos procesos, como son los sistemas de participación; y además, ha comenzado a definir y desarrollar los retos que se establecerán a los agentes externos.

En el área de transferencia, durante 2017 se ha incrementado la cartera de activos intangibles con la concesión de dos patentes europeas y dos registros de marca; a los que se suma la solicitud de otras dos patentes y dos modelos de utilidad. Por tanto, al finalizar el ejercicio 2017, ADIF es titular de 29 patentes y modelos de utilidad; existiendo siete

solicitudes en proceso de concesión. Por otro lado, se han celebrado cinco contratos de licencia de explotación, que se suman a los diez ya existentes, y a los siete contratos de licencia en fase de negociación.

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 2017 desglosadas por Ejes ferroviarios, por Tipo de Red y por Naturaleza.

EJE	DENOMINACIÓN EJE FERROVIARIO	REAL 2017 (MILES € IVA INCLUIDO)
01	Madrid Chamartín - Irun/Hendaya	8.374
02	Madrid Chamartín - Zaragoza-Lleida-Barcelona-Portbou/Cerbere	74.699
03	Madrid Chamartín - Valencia-San Vicente de Calders	101.790
04	Alcázar de San Juan-Córdoba-Sevilla-Cádiz	40.156
05	Madrid Atocha-Cáceres-Valencia de Alcántara	272
06	Venta de Baños-León-Orense-Vigo	44.948
08	Red de Ancho Métrico	13.469
12	A.V. Madrid Atocha - Barcelona - Frontera Francia	180
14	A.V. Madrid Atocha - Toledo / Sevilla Sta. Justa / Málaga María Zambrano	0
16	A.V. Olmedo - Medina - Zamora - Galicia	0
	NO TRAMIFICABLE	82.056
TOTAL ADIF		395.944

NATURALEZA	IMPORTE MILES € (IVA INCLUIDO)
ELECTRIFICACION Y TELECOMUNICACIONES	30.324
EQUIPAMIENTO Y RESTO DE ACTUACIONES	48.283
ESTACIONES / TERMINALES DE MERCANCIAS	37.546
PLATAFORMA	124.305
SEÑALIZACION E INSTALACIONES DE SEGURIDAD	78.784
VIA	76.701
TOTAL	395.944

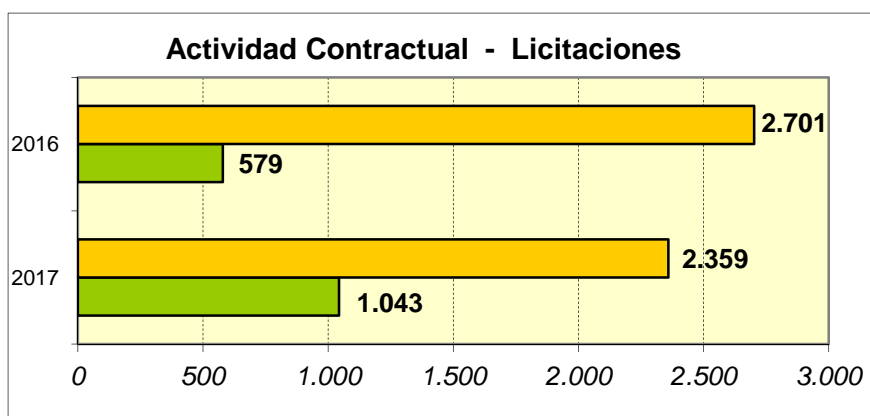
TIPO DE RED GENERAL	TRAMOS CERCANÍAS	RESTO DE TRAMOS	IMPORTE TOTAL (miles € IVA incluido)
COMÚN O NO ASIGNABLE			81.648
A	76	0	76
B	0	100.395	100.395
C	154.491	3.547	158.038
D	0	17.381	17.381
E	0	38.406	38.406
TOTAL ADIF			395.944

7.2. INFORMACIÓN SOBRE CONTRATACIÓN

A continuación se incluye información detallada sobre la actividad de contratación realizada durante 2017:

CUADRO RESUMEN DE LICITACIONES				
Dirección	Nº Encargos medios Propios	Importe Encargos (MM € sin IVA)	Nº Licitaciones	Importes (MM € sin IVA)
Dir. Mantenimiento Red Convencional	60	23,597	698	723,572
Dir. de Servicios Logísticos	1	0,004	247	110,725
Dir. de Operaciones de Alta Velocidad	9	25,699	23	53,025
Dir. de Protección y Seguridad			42	62,387
Dir. Estaciones Viajeros - RC. / AV.	36	8,694	676	39,887
D. Transformación Digital y Sistemas			70	17,765
Resto	43	5,903	603	35,926
Totales	149	63,896	2.359	1.043,287
CUADRO RESUMEN DE ADJUDICACIONES				
Dirección	Nº Encargos medios Propios	Importe Encargos (MM € sin IVA)	Nº Adjudicaciones	Importes (MM € sin IVA)
Dir. Mantenimiento Red Convencional	60	23,60	775	503,059
Dir. de Servicios Logísticos	1	0,004	248	110,167
Dir. de Operaciones de Alta Velocidad	9	25,70	22	17,391
Dir. de Protección y Seguridad			57	69,621
Dir. Estaciones Viajeros - RC. / AV.	36	8,68	679	30,224
D. Transformación Digital y Sistemas			82	22,736
Resto	44	6,21	592	23,170
Totales	150	64,19	2.455	776,37

CUADRO RESUMEN DE LICITACIONES POR PROCEDIMIENTO			
Procedimiento / Criterio	Nº Expedientes	Importes (MM € sin IVA)	% Imp
* Abierto			
• Oferta más ventajosa (varios criterios)	90	512,12	46,3%
• Precio (un criterio)	185	221,26	20,0%
* Restringido			
• Oferta más ventajosa (varios criterios)			
• Precio (un criterio)			
* Negociado			
• Con Publicidad	8	115,70	10,4%
• Sin Publicidad	154	152,34	13,8%
- Complementarios	2	0,33	0,03%
- Vinculación Tecnológica	55	82,74	7,5%
- Otras Causas	97	69,27	6,3%
• Contratos Menores	1.719	19,28	1,7%
* Pedido a Acuerdo Marco	203	22,59	2,0%
TOTAL LICITACIONES	2.359	1.043,29	
* Encargos a medios propios de la AGE	149	63,90	5,8%
TOTALES	2.508	1.107,18	



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, 2017 ha resultado ser 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 Suecia 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 2017, hemos recibido 73 delegaciones de otros países y hemos participado en 35 misiones en el exterior.

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, Perú, Estados Unidos, México, India, Australia, Malasia, Marruecos, Egipto, Israel, Japón, Corea, etc.; 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.

Destaca la participación en los Estudios de Viabilidad de nuevas líneas de alta velocidad en India (Mumbai - Kolkatta) y Egipto (El Cairo - Luxor - Asuán / Hurgada), concluido en mayo de 2017; 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, que concluyó en junio de 2017.

Igualmente, en 2017 hemos continuado con la participación de ADIF en el Twinning Project financiado por la Comisión Europea, referente al intercambio de experiencias en el ámbito de la seguridad en la circulación y en la cultura de la seguridad en general con otros diez administradores de infraestructura europeos, que concluyó a finales de año.

Adicionalmente, hay que resaltar la participación de ADIF en Malasia, en el proyecto que creará el marco jurídico de referencia de la operación ferroviaria y de la gestión de la infraestructura (Train Operation and Infrastructure Management Regulatory Framework), que finalizó con la aprobación del proyecto por parte de la Autoridad del Transporte Terrestre en octubre de 2017; la actividades que estamos realizando en Marruecos, entre las que destacan la asistencia técnica para el análisis de causas de incidencias sistemáticas en catenaria y la revisión del anteproyecto de la nueva línea de

AV Marrakech-Agadir para ONCF; la participación de expertos de ADIF, en colaboración con una empresa española, en el proyecto adjudicado por Indian Railways del Project Management de la sección Bauphur-Khurja del Eastern Dedicated Freight Corridor / Project 1 Uttar Pradesh; la colaboración con la empresa Perurail (Perú) en el estudio de evaluación de la línea férrea y de las operaciones en la línea sur y sur-oriente, y en la asistencia técnica para la evaluación técnica, funcional y económica de las propuestas para "Sistema de mejora de las operaciones en Cusco-Machu Picchu"; y las diferentes asistencias técnicas que estamos realizando para el desarrollo de la Alta Velocidad Sueca.

ADIF ha participado, dentro del grupo encabezado por Renfe, en la precalificación para la licitación del Early Train Operator (ETO) de la línea de alta velocidad en California, promovida por CHSRA (California High Speed Railway Authority), que unirá, una vez concluidas todas sus fases, las ciudades de San Francisco, Sacramento, Los Ángeles y San Diego, con una longitud total de 1.287 km.; donde ADIF actuó como subcontratista, encargándose de participar en la elaboración de la oferta, además de aportar tres expertos integrados en el equipo de Dirección y entre los Key Experts.

Finalmente, destacar que se ha iniciado la colaboración con Ucrania a través del Proyecto de Hermanamiento financiado por la UE, dirigido al apoyo al Ministerio de Infraestructura en Seguridad en el Transporte y a la empresa nacional de ferrocarriles (Ukralishnytsia), para fortalecer la capacidad institucional en el marco de las reformas en el sector ferroviario, con el objetivo de alinearse con la legislación y normativa de la UE.

7.3.1. Corredores Europeos de Mercancías

Se ha avanzado en la consolidación de los Corredores Europeos de Mercancías de los que España forma parte: Atlántico y Mediterráneo, incrementándose la oferta de Capacidad, - Kms/día-, las acciones de comunicación tendentes a aumentar el número de clientes de dichos Corredores, y la participación en reuniones para conseguir la armonización en procedimientos de gestión de los Corredores Europeos.

Durante 2017, en lo que respecta al Corredor Mediterráneo, cuya Presidencia ostenta ADIF, nueve empresas ferroviarias reservaron un volumen de capacidad de 3.3 millones de km/día, 0,5 millones más que en el año 2016. En cuanto a las toneladas transportadas, en la línea de ancho UIC, se han transportado 1.072.000 toneladas en comparación con las 900.000 toneladas de 2016, a través de más de 1.100 trenes anuales en comparación con los 900 trenes de 2016; en la línea convencional se ha producido una ligera disminución de las toneladas, alcanzando la cantidad de 1.234.000 a través de 1.670 trenes, en comparación de las 1.300.000 toneladas de 2016 con un total de 1.800 trenes. La carga transportada por tren, en ancho UIC asciende a 960 Tm/tren, mientras que en la línea convencional es de 740 Tm/tren, similar a la del año 2016.

Para el Corredor Atlántico, cuya Ventanilla Única es gestionada por ADIF, en el año 2017, cuatro empresas ferroviarias reservaron un volumen de capacidad de 3.3 millones de km/día, 0,8 millones más que en el año 2016.

En cuanto a las toneladas transportadas en los puntos fronterizos con Portugal, en Badajoz/Elvas se ha incrementado a 223.450 toneladas en 2017, en comparación con las 177.370 toneladas de 2016; y respecto al número de trenes, han sido 343 trenes en comparación con los 262 trenes de 2016. En Fuentes de Oñoro/Vilar Formoso se ha producido un ligero aumento de las toneladas, pasando de 1.650.000 toneladas en 2016 a 1.660.000 toneladas en 2017; y el número de trenes ha pasado de 1.714 en 2016 a 1.775 en 2017. La carga transportada por tren, en ambos puntos fronterizos, ha sido respectivamente 651 y 935 toneladas/tren; es decir, prácticamente igual que en 2016 (estas cifras dan idea del mejor desarrollo en el paso fronterizo norte, sobre el que se está trabajando de forma relevante en su mejora de prestaciones con inversiones en la línea, como es el caso de la electrificación).

Respecto a las toneladas transportadas en Irún/Hendaya se ha producido un significativo descenso, pasando de 723.847 toneladas en 2016 a 599.263 toneladas en 2017; y en cuanto al número de trenes, han pasado de 1.144 en 2016 a 915 trenes en 2017. La carga transportada por tren se ha elevado de 633 toneladas/tren en 2016, a 655 toneladas/tren en 2017.

En 2017 se ha realizado una solicitud a la Comisión Europea, referente a la extensión del Corredor Ferroviario de Mercancías Atlántico hasta Zaragoza; lo que supone el reconocimiento formal de que una parte importante de los tráficos ferroviarios internacionales de mercancías que actualmente circulan por la frontera de Irún/Hendaya, tienen ese origen o destino.

7.3.2. Agrupaciones Europeas de Interés Económico

Durante 2017 se ha mantenido una 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 y con vigencia hasta 2023, cuyo objetivo es desarrollar la correspondiente conexión ferroviaria internacional; y donde destacamos la finalización del estudio de definición de la terminal Vitoria-Jundiz, y el avance de los estudios sobre tráfico de viajeros 2015-2040, y sobre la alimentación eléctrica de 15KV. Respecto a la AEIE travesía de Gran Capacidad de los Pirineos, constituida en 2010, se destaca la finalización de los estudios de análisis territorial y de definición de corredores/trazados, alcanzando con el resultado de éstos un nuevo proyecto de concertación sobre tales estudios, para así determinar el trazado más óptimo.

Se han conseguido ayudas del fondo europeo CEF para el periodo 2017-2020, lo que asegura la continuidad de las AEIEs y sus resultados prácticos en tráficos captados.

En 2017 se ha relanzado la actividad de la AEIE Alta Velocidad España-Portugal, AVEP, ampliando su objeto a nuevos estudios relacionados con la interoperabilidad entre ambos países.

7.3.3. Participación en Organismos

ADIF ha reforzado su 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.

Respecto a la participación de en grupos de trabajo internacionales, ADIF se encuentra en 70 de ellos: 41 de UIC, 15 de EIM, 8 de PRIME y 6 de RNE. Durante 2017, 61 expertos de ADIF han asistido a 117 reuniones de organismos internacionales, desde el nivel de Dirección hasta el correspondiente a diferentes grupos de trabajo específicos. Estos expertos de ADIF y ADIF Alta Velocidad han representado a 4 Direcciones Generales de la Entidad.

Tenemos una participación activa en EIM, 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 ADIF responsable de la coordinación entre EIM y ERA en dos de ellos, Infraestructuras y Registro de Infraestructuras. Asimismo, participamos en PRIME, la Plataforma de Gestores de Infraestructura Europeas impulsada por la Comisión Europea, en la que ADIF preside el grupo de cánones; 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.

7.3.4. Haramain (Línea Alta Velocidad Meca↔Medina)

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, incluyendo 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, en la fase de construcción, de la coordinación de la construcción, pruebas y puesta en servicio de la línea. Asimismo, es responsable durante la fase de operación, de la gestión de la

circulación, de la explotación de las estaciones y de la asistencia técnica del mantenimiento de la infraestructura.

Expertos de ADIF continuaron participando en 2017 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, continúa 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, Sistema de Gestión de Activos, Plan de Renovación de Activos, Comercialización de los espacios de retail en las estaciones, etc.).

El Consorcio ha contratado a ADIF la realización de las especificaciones técnicas y la asistencia técnica para la valoración de ofertas en la contratación del mantenimiento durante la fase de construcción de la infraestructura y las estaciones. Adicionalmente, en 2017 se ha contratado a ADIF otra asistencia técnica para el control de las empresas contratistas del mantenimiento de las estaciones de KAEC y Medina en la fase de construcción.

En 2017 han continuado las pruebas para la recepción definitiva de las estaciones de KAEC y Medina, y se han realizado las primeras pruebas de las estaciones de Meca y Jeddah.

En octubre de 2017 se firmó un contrato con el cliente denominado "Settlement Agreement", que ha incorporado la realización de la llamada "Service Demonstration", consistente en la operación sin viajeros entre el 31 diciembre de 2017 y el 15 de marzo de 2018. Este acuerdo ha producido unas compensaciones económicas a los socios del Consorcio de 200 millones de SAR por el retraso del plazo de inicio de la operación, y de 150 millones de SAR como "bonus", si la "Service Demonstration" finaliza con éxito.

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 en su sesión de 30 de octubre de 2015.

7.6. ASPECTOS SOCIALES

Nombre	Posible Propósito	Datos 2017	Datos 2016
(1) Tasa de retención de Directivos.	Mide el grado de retención y atracción del personal directivo. Útil para lograr dirección estratégica de la sociedad.	2,01	1,39
(1) Tasa de retención de plantilla.	Mide la tasa de rotación de la plantilla, con independencia del rol del empleado.	6,13	1,80
Índice de Integración.	Porcentaje de la plantilla con discapacidad (puede usarse en relación a otros grupos que se trate de integrar en la entidad).	2,27%	2,27%
Nuevos empleados (OEP).	Crecimiento de la plantilla en el período.	205	0
Complemento de Ayuda Social.	Importe de la ayuda social (para gastos médicos) por empleado.	222.341,00 €	246.836,00 €
Horas de formación por empleado.	Actualización de conocimientos de la plantilla y asimilación de las nuevas tecnologías, que mide la capacidad de adaptación al cambio del empleado.	59,15	48,29
Índice de quejas y reclamaciones de los usuarios	Resumen estadístico de las quejas y reclamaciones atendidas por el departamento de Servicio y Atención al Cliente durante un ejercicio, en atención a la tipología en la que la entidad clasifique las quejas y reclamaciones que gestiona.	4.353	7.318
(3) (datos disponibles únicos y conjuntos para las estaciones de ADIF y ADIF-Alta Velocidad)			
(2) Índice de absentismo.	Porcentaje de jornadas de trabajo perdidas por enfermedad común leve.	5,45	4
Jornadas perdidas por accidente laboral o enfermedades profesionales.	Número total de jornadas perdidas.	11.284	13.448
Índice en medicina preventiva.	% de empleados participante en medicina preventiva.	21,22%	22%
Índice sobre accidentalidad laboral.	Índice de incidencia (Nº accidentes x 1000) / Nº Trabajadores Medios.	19,69	19.72
Leyenda cuadro:			
(1) Fórmula: ((Altas +Bajas)*100/2)/Trabajadores medios y sin tener en cuenta el personal afecto a la actividad de venta de billetes que fue transferido en 2017 al Grupo RENFE.			
(2) Medido como porcentaje de ausencias sobre jornadas teóricas a trabajar.			
(3) Desglose reclamaciones en 2016.			

7.7. TRANSFORMACIÓN DIGITAL

En el ejercicio 2017 se ha seguido trabajando y desarrollando proyectos alineados con el cumplimiento del Plan de Transformación Digital de la Administración General del Estado, destacando como principales hitos del año, la implantación de la plataforma de Facturación Electrónica para toda la organización; así como la implantación de la firma digital, la cual permite cumplir con uno de los procedimientos planificados, consistente en poder firmar digitalmente todos los documentos oficiales.

Durante el ejercicio 2017, se ha procedido a la licitación por parte de ADIF de un nuevo sistema de regulación del tráfico ferroviario denominado SITRA+; el cual vendrá a sustituir al utilizado en la actualidad. Este proyecto pretende mejorar el sistema y dotarle de mayores funcionalidades; siendo la principal novedad de SITRA +, la incorporación de un numerador/enrutador automático de trenes, que asistirá a los operadores que realizan las tareas de regulación de tráfico; lo que representa un avance tecnológico muy importante, el cual facilitará el trabajo de los puestos de mando. Asimismo, SITRA+ beneficiará a otros servicios de ADIF; como por ejemplo, los sistemas de información al viajero, entre otros.