

ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS  
ADIF-ALTA VELOCIDAD

INFORME DE GESTIÓN

EJERCICIO 2013



## INDICE

	<b>Págs.</b>
<b>1. Nuevo Modelo Ferroviario .....</b>	<b>1</b>
<b>1.1. ADIF-Alta Velocidad. Naturaleza, Régimen Jurídico y Funciones .....</b>	<b>1</b>
<b>1.2. Marco Normativo .....</b>	<b>4</b>
<b>1.3. Actuaciones Básicas de Desarrollo del Modelo Ferroviario .....</b>	<b>7</b>
<b>2. Actuaciones en las Diversas Áreas de Actividad .....</b>	<b>14</b>
<b>2.1. Líneas de Alta Velocidad .....</b>	<b>14</b>
<b>2.2. Circulación .....</b>	<b>21</b>
<b>2.3. Estaciones de Viajeros .....</b>	<b>22</b>
<b>2.4. Telecomunicaciones y Energía .....</b>	<b>24</b>
<b>3. Actividad Económica .....</b>	<b>30</b>
<b>3.1. Ingresos y Gastos .....</b>	<b>30</b>
<b>3.2. Inversiones .....</b>	<b>31</b>
<b>3.3. Financiación de la Unión Europea .....</b>	<b>32</b>
<b>3.4. Endeudamiento .....</b>	<b>40</b>
<b>3.5. Contratación .....</b>	<b>41</b>
<b>3.6. Participaciones de ADIF-Alta Velocidad .....</b>	<b>41</b>
<b>4. Otras Actuaciones de Gestión .....</b>	<b>45</b>
<b>4.1. Seguridad Circulación .....</b>	<b>45</b>
<b>4.2. Calidad, Eficiencia y Medio Ambiente .....</b>	<b>48</b>
<b>4.3. Recursos Humanos .....</b>	<b>53</b>
<b>5. Consejo de Administración y Dirección .....</b>	<b>55</b>
<b>5.1. Consejo de Administración .....</b>	<b>55</b>
<b>5.2. Dirección .....</b>	<b>56</b>



INFORME DE GESTIÓN  
EJERCICIO 2013**1. Nuevo Modelo Ferroviario****1.1. ADIF-Alta Velocidad. Naturaleza, Régimen Jurídico y Funciones**

La Entidad Pública Empresarial ADIF-Alta Velocidad se crea el 31 de diciembre de 2013, tras la aprobación del Real Decreto-ley 15/2013 sobre la reestructuración de la Entidad Pública Empresarial Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (en adelante, ADIF) y otras medidas urgentes en el orden económico.

El Real Decreto-ley 15/2013 dispone en su artículo 1 la creación de una nueva Entidad Pública Empresarial, ADIF-Alta Velocidad, como organismo público de los previstos en el artículo 43.1.b) de la Ley de Organización y Funcionamiento de la Administración General del Estado, por escisión de la rama de actividad de construcción y administración de aquellas infraestructuras ferroviarias de alta velocidad y otras que se le atribuyan y estén encomendadas hasta la fecha de entrada en vigor del mismo a ADIF. Conforme a lo establecido de citado Real Decreto-ley, los efectos de la escisión se retrotraen contablemente al 1 de enero de 2013.

La Entidad Pública Empresarial, ADIF-Alta Velocidad, es un organismo público adscrito al Ministerio de Fomento. Goza de personalidad jurídica propia, plena capacidad de obrar para el cumplimiento de sus fines y patrimonio propio y se rige por lo establecido en la Ley del Sector Ferroviario (LSF), en la Ley de Organización y Funcionamiento de la Administración General del Estado (LOFAGE), en las normas de desarrollo de ambas, en el Estatuto de ADIF-Alta Velocidad y en la legislación presupuestaria y demás normas que le son de aplicación. En defecto de estas normas, se le aplicará el ordenamiento jurídico privado.

En el ejercicio de sus funciones ADIF-Alta Velocidad actúa con autonomía de gestión, dentro de los límites establecidos por su Estatuto y teniendo en cuenta, en todo caso, la garantía del interés público, la satisfacción de las necesidades sociales, la seguridad de los usuarios y la eficacia global del sistema ferroviario.

Para el cumplimiento de sus funciones, ADIF-Alta Velocidad puede realizar toda clase de actos de administración y disposición previstos en la legislación civil y mercantil. ADIF-Alta Velocidad no puede prestar servicios de transporte ferroviario, salvo aquellos que sean inherentes a su propia actividad.

INFORME DE GESTIÓN  
EJERCICIO 2013

De acuerdo con lo establecido en el Real Decreto-ley 15/2013, de 13 de diciembre, y en el artículo 21 de la Ley del Sector Ferroviario, corresponden a ADIF-Alta Velocidad las siguientes competencias:

- a) La aprobación de los proyectos básicos y de construcción de infraestructuras ferroviarias de alta velocidad que deban formar parte de la Red Ferroviaria de Interés General, si así se establece en la correspondiente Resolución del Ministerio de Fomento que determine su establecimiento o modificación, y su construcción siempre que se lleve a cabo con sus propios recursos y, en todo caso, con arreglo a lo que disponga el Ministerio de Fomento.
- b) La construcción de infraestructuras ferroviarias de alta velocidad, con recursos de un tercero, conforme al correspondiente convenio.
- c) La administración de las infraestructuras ferroviarias de su titularidad.
- d) El control e inspección de la infraestructura ferroviaria, de sus zonas de protección y de la circulación ferroviaria que sobre ella se produzca.
- e) La explotación de los bienes de su titularidad.
- f) La elaboración y publicación de la Declaración sobre la Red relativa a las infraestructuras que administre, en los términos previstos en la Ley del Sector Ferroviario y en sus normas de desarrollo.
- g) La adjudicación de capacidad de infraestructura a las empresas ferroviarias que lo soliciten.
- h) La emisión de informes con carácter previo al otorgamiento, por el Ministerio de Fomento, de las licencias de empresa ferroviaria y de las autorizaciones para prestar servicios que se hayan declarado de interés público, en los casos previstos en la Ley del Sector Ferroviario.
- i) La elaboración de las instrucciones y circulares necesarias para determinar, con precisión, las condiciones de operación sobre las infraestructuras ferroviarias integradas en la Red Ferroviaria de Interés General que administre.
- j) La prestación de servicios adicionales y, en su caso, de servicios complementarios y auxiliares al servicio de transporte ferroviario en las infraestructuras de su titularidad.

INFORME DE GESTIÓN  
EJERCICIO 2013

- k) La elevación al Ministerio de Fomento de las propuestas de tarifas por la prestación de servicios adicionales y complementarios, y la fijación de las correspondientes a los servicios auxiliares que se presten en las infraestructuras de su titularidad.
- l) La propuesta de modificación y actualización de los cánones por utilización de las infraestructuras ferroviarias que administre, la gestión, liquidación y recaudación de los que se devenguen por la utilización de dichas infraestructuras, así como, en su caso, el cobro de las tarifas por los servicios adicionales, complementarios y auxiliares.
- m) La cooperación, con los organismos que en otros Estados miembros de la Unión Europea administren las infraestructuras ferroviarias de alta velocidad, para establecer y adjudicar capacidad de infraestructura que abarque más de una red nacional.
- n) La celebración, con las empresas ferroviarias, de acuerdos marco.
- o) La adquisición de energía eléctrica para el suministro del servicio de corriente al sistema ferroviario.
- p) El establecimiento de las pautas que regulen el procedimiento para realizar la investigación de los accidentes ferroviarios que le correspondan.
- q) La elaboración de un informe anual que contemple todos los incidentes y accidentes producidos como consecuencia de la prestación del servicio de transporte ferroviario.
- r) La elaboración de un plan de contingencias que recoja las medidas necesarias para restablecer la situación de normalidad en caso de accidente, de fallo técnico o de cualquier otra incidencia que perturbe el tráfico ferroviario.
- s) La resolución de las reclamaciones de responsabilidad patrimonial que se formulen respecto de la actuación del mismo.
- t) Cuantas otras le atribuya la normativa aplicable.

ADIF-Alta Velocidad y el Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (ADIF) podrán encomendarse, mediante la suscripción del oportuno convenio, la realización de determinadas actividades. En dichos convenios habrá necesariamente de contemplarse la compensación económica que correspondería a ADIF o, en su caso ADIF-Alta Velocidad, por la prestación de los servicios encomendados.

INFORME DE GESTIÓN  
EJERCICIO 2013

En particular, ambas Entidades podrán encomendarse la gestión de la capacidad de infraestructura y, debido a la interconexión de las redes cuya administración tienen atribuidas, y de conformidad con lo previsto en el artículo 1.7 del Real Decreto-ley 15/2013, de 13 de diciembre, también la gestión de los sistemas de control, circulación y seguridad.

Conforme a la Resolución de 28 de enero de 2014, de la Secretaría de Estado de Infraestructuras, Transporte y Vivienda, por la que se publica el Acuerdo del Consejo de Administración de ADIF-Alta Velocidad, se acuerda encomendar la realización de determinadas tareas a la Entidad Pública Empresarial Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (ADIF), entre otras, las siguientes:

- Mantenimiento de infraestructura
- Circulación y gestión de capacidad
- Seguridad en la circulación
- Seguridad y protección civil
- Coordinación y seguimiento de operaciones
- Estaciones
- Combustible

### **1.2. Marco Normativo**

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

Los ejes sobre los que gira la reforma realizada por la ley son la separación de las actividades de administración de la infraestructura y de explotación de los servicios y la progresiva apertura del transporte ferroviario a la competencia. La consecución de estos objetivos requiere una profunda modificación de las estructuras y funciones de

INFORME DE GESTIÓN  
EJERCICIO 2013

los agentes del sector ferroviario, así como la creación de otros nuevos que velen por la debida aplicación de la nueva normativa.

La reforma podría haberse limitado a incorporar al derecho interno las normas comunitarias. Sin embargo, esta ley pretende reordenar por completo el sector ferroviario estatal y sentar las bases que permitan la progresiva entrada de nuevos actores en este mercado.

Para alcanzar estos objetivos, la ley regula la administración de las infraestructuras ferroviarias y encomienda ésta a la Entidad Pública Empresarial Red Nacional de los Ferrocarriles Españoles (RENFE) que pasa a denominarse Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (ADIF) e integra, además, al Gestor de Infraestructuras Ferroviarias (GIF).

El artículo 20 de la Ley 39/2003, de 17 de noviembre, del Sector Ferroviario, prevé que la administración de las infraestructuras ferroviarias y, en su caso, su construcción, corresponderán, dentro del ámbito de la competencia estatal, a una o varias Entidades Públicas Empresariales adscritas al Ministerio de Fomento, que tendrán personalidad jurídica propia, plena capacidad de obrar y patrimonio propio, y se regirán por lo establecido en la propia Ley del Sector Ferroviario, en la Ley 6/1997, de 14 de abril, de Organización y Funcionamiento de la Administración General del Estado, en su Estatuto y en las demás normas que les sean de aplicación.

En virtud de la Disposición adicional primera de la Ley del Sector Ferroviario, la Entidad Pública Empresarial RENFE pasó a denominarse Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (ADIF) y asumió las funciones asignadas al Administrador de Infraestructuras Ferroviarias por dicha Ley.

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

Desde la entrada en vigor de esta ley, se abre a la competencia la prestación del servicio de transporte de mercancías por ferrocarril en el ámbito nacional y se permite el acceso de todas las empresas ferroviarias que lleven a cabo transporte internacional

INFORME DE GESTIÓN  
EJERCICIO 2013

de mercancías a las líneas de la Red Ferroviaria de Interés General que formen parte de la denominada Red Transeuropea de Transporte Ferroviario de Mercancías.

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

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

A tal fin, se consideró aconsejable crear una nueva Entidad, por escisión de la rama de actividad de construcción y administración de infraestructuras de alta velocidad del Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (ADIF), de manera que la gestión de las redes que venía administrando dicha Entidad y que presentan notables diferencias, tanto desde el punto de vista técnico como económico y de financiación, se realice de forma independiente.

La regulación de lo anteriormente expuesto se llevó a cabo mediante la aprobación del Real Decreto-ley 15/2013, de 13 de diciembre, sobre reestructuración de la Entidad Pública Empresarial «Administrador de Infraestructuras Ferroviarias» (ADIF) y otras medidas urgentes en el orden económico.

De conformidad con lo dispuesto en el mencionado Real Decreto-ley, ADIF abordó el proceso de segregación de dicha rama de actividad para su integración en una nueva Entidad Pública Empresarial creada al efecto, ADIF-Alta Velocidad, lo que ha supuesto

INFORME DE GESTIÓN  
EJERCICIO 2013

la modificación del objeto del actual ADIF, quedando limitado a la administración del resto de la red ferroviaria que hasta ahora venía siendo de su titularidad y a la ejecución de inversiones en la misma.

Esta medida permitirá la especialización y, por tanto, la optimización de la administración de ambas redes, la de alta velocidad y la de ancho convencional, redundando en una mejora de su mantenimiento y explotación, y, en especial, en la gestión de la seguridad.

**1.3. Actuaciones Básicas de Desarrollo del Modelo Ferroviario****1.3.1. Declaración sobre la Red y Procedimiento de Adjudicación de Capacidad de Infraestructura**

El Real Decreto-ley 15/2013, de 13 de diciembre, sobre reestructuración de la Entidad Pública Empresarial Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (ADIF) y otras medidas urgentes en el orden económico, por el que se crea la Entidad Pública Empresarial ADIF-Alta Velocidad establece lo siguiente en relación con la Declaración sobre la Red:

*“Disposición transitoria segunda. Primera declaración sobre la Red de ADIF-Alta Velocidad.*

*1. La publicación en el «Boletín Oficial del Estado» del acuerdo de aprobación de la primera declaración sobre la red de ADIF-Alta Velocidad, se producirá en el plazo máximo de seis meses a partir de la entrada en vigor de esta disposición, no rigiendo en este caso el plazo previsto en el artículo 5.1 de la Orden FOM/897/2005, de 7 de abril, relativa a la declaración sobre la red y al procedimiento de adjudicación de capacidad de infraestructura ferroviaria.*

*Hasta la publicación de la primera declaración sobre la red de ADIF-Alta Velocidad, será de aplicación a dicha entidad la declaración sobre la red aprobada por ADIF que se encuentre vigente en ese momento, en lo relativo a las infraestructuras ferroviarias que hayan sido atribuidas a la nueva entidad por la orden a la que se refiere el artículo 1.5 de este Real Decreto-ley”*

Entre los fines de la Ley del Sector Ferroviario se encuentra el de facilitar el acceso a las infraestructuras ferroviarias a todos aquellos candidatos interesados en la explotación de un servicio ferroviario. En la Orden del

**INFORME DE GESTIÓN  
EJERCICIO 2013**

Ministerio de Fomento de fecha 7 de abril, Orden FOM 897/2005, se regula la elaboración, el contenido y la publicación de la Declaración sobre la Red, así como el procedimiento de adjudicación de capacidad de infraestructura ferroviaria de competencia estatal.

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

**1.3.2. Descripción de la Red**

Algunas de las características principales de la RFIG disponible en el año 2013 para la solicitud de adjudicación de capacidad, son:

- Red ferroviaria gestionada por ADIF: 15.215 km, de los cuales 2.322 son de la red de alta velocidad (84 Kms. AV ancho ibérico), 11.486 Km de la red convencional de ancho ibérico y 119 de red mixta, ancho ibérico + convencional y red de vía estrecha 1.211 Km.
- Estaciones de viajeros: 1.948. Instalaciones técnicas y logísticas de mercancías: 165, de las cuales 53 se clasifican como principales (en 9 de ellas se prestan servicios que son gestionados a riesgo y ventura por terceros) y otras 112 pueden ser gestionadas en régimen de autoprestación (75 de ellas tienen solicitada su gestión en autoprestación por alguna empresa ferroviaria).

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

La Orden PRE/2443/2013, por la que se determinan detalladamente los activos y pasivos de ADIF que pasan a ser titularidad de ADIF-Alta Velocidad establece las

INFORME DE GESTIÓN  
EJERCICIO 2013

líneas ferroviarias en explotación y las estaciones atribuidas a la nueva Entidad y cuya enumeración se efectúa a continuación.

**1.3.3. Líneas Ferroviarias en Explotación en el Ejercicio 2013 Asignadas a ADIF- Alta Velocidad**

- Línea de Alta Velocidad Madrid-Sevilla y enlace por alta velocidad a Toledo.
- Línea de Alta Velocidad Madrid-Zaragoza-Barcelona-Figueras.
- Línea de Alta Velocidad Madrid-Segovia-Valladolid-Medina del Campo.
- Línea de Alta Velocidad Córdoba-Málaga.
- Línea de Alta Velocidad Madrid-Cuenca-Valencia y enlace por alta velocidad con Albacete y Alicante.
- Tramo Valencia-Vandellós perteneciente al Corredor Mediterráneo.
- Tramo Santiago - Vigo perteneciente al Eje Atlántico.

**1.3.4. Estaciones de Viajeros Asignadas a ADIF-Alta Velocidad**

- Alacant-Terminal.
- Albacete-Los Llanos.
- Antequera-Santa Ana.
- Barcelona-Sants.
- Cáceres.
- Calatayud.
- Camp de Tarragona.
- Castelló de la Plana.
- Ciudad Real.
- Córdoba-Central.
- Cuenca-Fernando Zóbel.
- Figueres-Vilafant.
- Girona.
- Granada.
- Guadalajara-Yebes.
- León.

INFORME DE GESTIÓN  
EJERCICIO 2013

- Lleida-Pirineus.
- Madrid-Chamartín.
- Madrid-Puerta de Atocha.
- Málaga-María Zambrano.
- Murcia del Carmen.
- Ourense.
- Palencia.
- Pontevedra.
- Puente Genil-Herrera.
- Puertollano.
- Requena-Utiel.
- San Sebastián/Donostia.
- Santiago de Compostela.
- Segovia-A.V.
- Sevilla-Santa Justa.
- Toledo.
- Valencia-Joaquim Sorolla.
- Valladolid-Campo Grande.
- Vigo-Urzaiz.
- Vilagarcia de Arousa.
- Villanueva de Córdoba.
- Villena A.V.
- Zamora.
- Zaragoza Delicias.

**1.3.5. Red de Fibra Óptica y Suministro de Energía**

Han sido asignados a ADIF-Alta Velocidad, los activos que configuran la red de fibra óptica (Troncal, Metropolitana y Dedicada) y aquellos que se consideran necesarios para su explotación, así como las torres repetidoras con sus instalaciones accesorias dedicadas a la colocación de BT's para la cobertura de

INFORME DE GESTIÓN  
EJERCICIO 2013

telefonía móvil de operadores de telecomunicaciones. Entre estos activos se incluyen los situados en líneas de ferrocarril cerradas o de construcción abandonada propiedad de ADIF.

Asimismo, ADIF-Alta Velocidad, tiene asignados los activos necesarios para el suministro de energía eléctrica de tracción y de usos distintos de tracción.

**1.3.6. Fijación de Cánones**

La Ley del Sector Ferroviario establece la regulación de los cánones que se devengan por la utilización de las infraestructuras por parte de los operadores del transporte ferroviario. La ley otorga cobertura legal a la relación económica existente entre el Administrador y los sujetos pasivos de los referidos cánones, al tiempo que fija los elementos esenciales de los tributos regulados, distinguiendo entre canon por utilización de las líneas ferroviarias integrantes de la Red Ferroviaria de Interés General y canon por utilización de las estaciones y otras instalaciones ferroviarias. En el primero se establecen las modalidades de cánones por acceso, por reserva de capacidad, por circulación y por tráfico. En el segundo por utilización de estaciones por parte de los viajeros, por el estacionamiento y la utilización de andenes, por el paso por cambiadores de ancho, por la utilización de vías de apartado y por la prestación de servicios que precisen de autorización para la utilización del dominio público ferroviario. Mediante la Orden FOM/898/2005 de 8 de abril, modificada por la Orden FOM/2336/2012 de 31 de octubre, se fijaron las cuantías exigibles, su repercusión y devengo y su régimen de liquidación y pago. Posteriormente, mediante el Real Decreto-ley 11/2013, se introdujeron diversas modificaciones en la Ley del Sector Ferroviario, con el objetivo de adaptar en diversos aspectos los cánones ferroviarios a la normativa europea. Asimismo, aunque con efectos en el ejercicio 2014, se adaptaron diversos parámetros utilizados en la cuantificación de estas tasas: los tipos de línea, los tipos de servicios y niveles de tráfico previstos para el caso del canon de acceso por tipo de línea.

INFORME DE GESTIÓN  
EJERCICIO 2013**1.3.7. Prestación de Servicios Ferroviarios Adicionales, Complementarios y Auxiliares**

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

Son servicios adicionales el acceso/expedición de trenes a/desde instalaciones. Entre los servicios complementarios se incluyen: suministro de la corriente de tracción (ADIF-Alta Velocidad llevará a cabo la prestación del servicio de suministro de energía eléctrica a la Red Ferroviaria de Interés General. Disposición adicional tercera RDL 15/2013), suministro de combustible, maniobras en instalaciones, maniobras de formación/selección, etc. La prestación de los servicios adicionales en la RFIG y sus zonas de servicio ferroviario será realizada por ADIF, estando obligado a prestarlos a solicitud de las empresas ferroviarias.

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

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

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

INFORME DE GESTIÓN  
EJERCICIO 2013**1.3.8. Licencias Ferroviarias**

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

Hasta el 31 de diciembre de 2013 el Ministerio de Fomento ha otorgado para el transporte ferroviario de mercancías licencias de empresa ferroviaria a las siguientes Entidades/Sociedades: Renfe Operadora (Viajeros y Mercancías), Comsa Rail Transport S.A. (Mercancías), Continental Rail S.A. (Viajeros y Mercancías), Acciona Rail Services S.A. (Mercancías), Tracción Rail S.A. (Mercancías), Eusko Trenbideak-Ferrocarriles Vascos S.A. (Mercancías), Logitren Ferroviaria S.A. (Mercancías), Arcelormittal Siderail S.A. (Mercancías), Ferrocarriles del Suroeste S.A. (FESUR) (Mercancías), FGC Mobilitat S.A. (Mercancías), Alsa Ferrocarril S.A.U. (Mercancías), Guinovart Rail S.A. (Mercancías), Ferroviail Railway S.A. (Mercancías), Logibérica Rail S.A.U. (Mercancías), Monbus Rail, S.A. (Mercancías), Transitia Rail, S.A. (Mercancías), Vело Rail, S.A. (Viajeros), Asturmasa Rail, S.A.U. (Mercancías); Eco Rail, S.A.U. (Viajeros y Mercancías); Interbus Interurbana de Autobuses, S.A. (Viajeros y Mercancías); Arramele Siglo XXI, S.A. (Mercancías) y Takargo, Transporte de <Mercadodrías, S.A. (Mercancías), con licencia expedida en Portugal. Asimismo, tres empresas conservaban la habilitación para la adjudicación de capacidad de infraestructura ferroviaria como operador distinto de las empresas ferroviarias: Conte Rail S.A., Pecova S.A. y Tramesa S.A.

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

INFORME DE GESTIÓN  
EJERCICIO 2013

Logitren Ferroviaria S.A., Ferrovial Railway S.A., Transfesa Rail, S.A.U., Vело Rail, S.A., Takargo, Transportes de Mercadorías, S.A., Transítia Rail, S.A. y Eco Rail, S.A.U.

**2. Actuaciones en las Diversas Áreas de Actividad****2.1. Líneas de Alta Velocidad**

A 31 de diciembre de 2013 ADIF-Alta Velocidad tiene encomendadas, por acuerdo del Consejo de Ministros o Resoluciones de la Secretaría de Estado de Infraestructuras, Transporte y Vivienda:

- La construcción y administración de la Línea ferroviaria de Alta Velocidad Madrid-Zaragoza-Barcelona-Frontera Francesa. Se excluye de la encomienda anterior el subtramo Figueras-Frontera Francesa, por integrarse éste en el tramo Figueras-Perpiñan en virtud del Acuerdo entre los Gobiernos del Reino de España y la República Francesa suscrito con fecha 10 de octubre de 1995 (Acuerdo de 9/04/99).
- La construcción del nuevo acceso ferroviario Norte-Noroeste: Madrid-Segovia-Valladolid/Medina del Campo.
- La construcción y administración del nuevo acceso ferroviario Córdoba-Málaga.
- La construcción y administración del nuevo acceso ferroviario de alta velocidad de Levante: Madrid-Castilla La Mancha-Comunidad Valenciana-Región de Murcia.
- La construcción y administración de la Línea de Alta Velocidad León-Asturias, tramo La Robla-Pola de Lena (Variante de Pajares), del corredor Norte/Noroeste.
- La construcción y administración del nuevo acceso de alta velocidad a Toledo.
- La construcción y administración de la Línea de Alta Velocidad León-Asturias, tramo La Robla-Pola de Lena (Variante de Pajares), del corredor Norte/Noroeste.
- La construcción y administración de la Línea de Alta Velocidad del País Vasco, del Corredor Norte/Noroeste.
- La construcción y administración del Tramo Navalmoral de la Mata-Cáceres, de la Línea de Alta Velocidad Madrid-Cáceres/Mérida-Badajoz del corredor de Extremadura.

INFORME DE GESTIÓN  
EJERCICIO 2013

- La construcción y administración del Tramo entre Almería y el límite con la Región de Murcia, de la Línea de Alta Velocidad Murcia-Almería, del Corredor Mediterráneo.
- La ejecución de las obras de construcción de la Línea de Alta Velocidad Bobadilla-Granada, incluida la plataforma y vía.
- La redacción y ejecución de los proyectos básicos y de construcción de la Línea A.V. Madrid-Asturias. Tramo: Venta de Baños-León-Asturias (excluida la Variante de Pajares) (Resolución del 28/12/06).
- La redacción y ejecución de los proyectos básicos y de construcción de la Línea A.V. Madrid-País Vasco/Frontera Francesa. Tramo: Valladolid-Burgos-Vitoria. (Resolución del 28/12/06).
- La redacción y ejecución de los proyectos básicos y de construcción de la Línea A.V. Corredor Mediterráneo. Tramo: Límite de la Región de Murcia-Murcia. (Resolución del 28/12/06).
- La redacción y ejecución de los proyectos básicos y de construcción de la Línea A.V. Madrid-Extremadura/Frontera Portuguesa. Tramo: Cáceres-Mérida-Badajoz. (Resolución del 28/12/06).
- La construcción del tramo Olmedo-Medina-Zamora-Puebla de Sanabria-Lubián-Ourense, de la Línea de Alta Velocidad Madrid-Galicia, del corredor Norte/Noroeste (Resolución de 4 de diciembre de 2009).
- La construcción del tramo Castejón-comarca de Pamplona, de la Línea de Alta Velocidad Zaragoza-Pamplona en el territorio de Navarra (Resolución de 30 de marzo de 2010).
- La construcción de la conexión del corredor mediterráneo con la Línea de Alta Velocidad Madrid-Barcelona-Frontera Francesa: Vandellós-Área de Tarragona (Resolución de 11 de mayo de 2012).
- La construcción de la sección Santiago de Compostela-Vigo del tramo A Coruña-Vigo del Eje Atlántico de Alta Velocidad (Resolución de 11 de mayo de 2012).

Las principales actuaciones del año 2013 en el ámbito de construcción de nuevas líneas de alta velocidad y la situación al cierre del ejercicio se describen a continuación.

INFORME DE GESTIÓN  
EJERCICIO 2013**2.1.1. Subdirección de Construcción I****L.A.V. Madrid-Barcelona-Frontera Francesa**a) Madrid-Zaragoza-Barcelona

Durante 2013 ha entrado en servicio el ERTMS nivel 2, cuyo objetivo es que la señalización y las comunicaciones entre vía y equipos de a bordo sean compatibles en toda Europa y se posibilite la interoperabilidad de las circulaciones ferroviarias entre los diversos Estados de la Unión Europea.

b) Barcelona-Figueres

Con fecha de enero de 2013, se puso en servicio el tramo Barcelona-Girona-Figueres, completándose así la conexión Madrid-Barcelona-Frontera Francesa, línea interoperable que permite circulaciones internacionales, tanto de viajeros como de mercancías.

El tramo Barcelona-Figueres cuenta con una longitud de 131 km de doble vía en ancho UIC y electrificación de 25 kV. Está dotado de los más avanzados sistemas de señalización y comunicaciones, como ERTMS y GSMR, y adaptado a los más exigentes parámetros de la alta velocidad.

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

Además de las estaciones existentes de Barcelona-Sants y Figueres, donde se han realizado trabajos de adecuación, se ha construido una nueva en Girona, que cuenta con un vestíbulo de 1.288 m<sup>2</sup> y dos andenes de 450 m de longitud y 9 m de anchura.

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

INFORME DE GESTIÓN  
EJERCICIO 2013**L.A.V. Madrid-Levante**

a) Se han proseguido, según lo planificado, los trabajos de ampliación de dos a cuatro vías de la LAV Madrid-Sevilla entre Madrid (Atocha) y Torrejón de Velasco y las obras del túnel Atocha-Chamartín. Se han recepcionado los tramos Pedro Bosch-Getafe, Getafe-Pinto y Torrejón de Velasco-Ramales LAV Andalucía y LAV Levante.

b) Torrejón de Velasco-Motilla del Palancar-Albacete/Valencia

En 2013 continúan las pruebas para la implantación del ERTMS N2 en el tramo.

c) Albacete-Alicante

Se han finalizado todas las obras de montaje de vía entre Albacete-Alicante. También han finalizado las actuaciones de línea aérea de contacto. Las subestaciones y telemando de energía continúan en ejecución, así como las instalaciones de control de tráfico y telecomunicaciones. En estos últimos casos, se trata de un contrato de colaboración público-privada.

**L.A.V. Valladolid-Palencia-León**

a) Integración urbana de la red arterial ferroviaria de Valladolid

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

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

De los cuatro contratos vigentes de infraestructura correspondientes al tramo Valladolid-Nudo Venta de Baños están recepcionados tres contratos: Nudo Norte Valladolid-Cabezón de Pisuerga de 5,3 km, Cabezón de Pisuerga-San Martín de Valvení de 3,5 km, y San Martín de Valvení-Nudo de Venta de Baños de 14,5 km. Está prevista en el primer semestre del 2014 la recepción del contrato "Nudo de Venta de Baños: Conexión Valladolid-Palencia-León".

Entre Palencia y León, de 10 contratos de infraestructura vigentes, se encuentran recepcionados ocho, incluidos los tramos de Pozo de Urama-Río Cea

INFORME DE GESTIÓN  
EJERCICIO 2013

y Bercianos del Real Camino-Santas Martas recepcionados en 2013. Los dos tramos restantes se finalizarán a lo largo del 2014.

El montaje de vía, y las instalaciones de control de tráfico y telecomunicaciones se han licitado a finales de 2013.

**L.A.V. Valladolid-Burgos-Vitoria**

En el 2013 continúan en ejecución 4 contratos de plataforma entre Venta de Baños y la variante de Burgos (40,9km), habiéndose recepcionado en 2012 el tramo Torquemada-Quintana del Puente y en 2013 los tramos Nudo Venta de Baños-Torquemada y Villazopeque-Estepar.

Se cuenta con la aprobación de los proyectos entre Venta de Baños y Vitoria para la línea aérea de contacto, subestaciones y centros de autotransformación asociados, control de tráfico y telecomunicaciones fijas y móviles (GSM-R).

**L.A.V. Vitoria-Bilbao-S. Sebastián**

Entre Vitoria y Bilbao, se encuentran finalizados 6 contratos de plataforma, habiendo concluido en 2013 los tramos Aramaio-Mondragón, Mondragón-Elorrio, Abadiño-Durango y Galdakao-Basauri, manteniéndose en ejecución los restantes (34,1 km), con un grado de avance importante. Continúan en redacción los proyectos de las bases de montaje de vía de Vitoria, y una instalación para la recepción del carril en Júndiz, así como los proyectos de línea aérea de contacto, subestaciones y centros de autotransformación asociados entre Vitoria y San Sebastián. El proyecto de telecomunicaciones GSM-R para el tramo Vitoria-Bilbao está finalizado y aprobado técnicamente.

**Integración del Ferrocarril en la ciudad de Logroño**

Las obras continúan en ejecución y culminarán durante 2014.

**L.A.V. Almería-Murcia**

Las obras han seguido la programación prevista, y a los 2 tramos ya finalizados se han incorporado tras su recepción los tramos Totana-Lorca, Vera-Los Gallardos y Los Gallardos-Sorbas.

INFORME DE GESTIÓN  
EJERCICIO 2013**L.A.V. Antequera-Granada**

Durante el año 2013 se ha continuado con los trabajos de plataforma de acuerdo a la programación prevista. Se hallan finalizados 6 tramos, entre los que se encuentra Tocón-Valderrubio recepcionado a finales de 2013.

**L.A.V. Córdoba-Málaga**

Todos los tramos finalizados y en servicio.

**L.A.V. Madrid-Extremadura**

En el año 2013 continuaron de acuerdo a la programación prevista los trabajos de plataforma de las obras entre Talayuela y Badajoz, recepcionándose las obras de Aldea del Cano-Mérida, con lo que ya se encuentran finalizados 3 tramos. Se ha iniciado a finales de 2013 la licitación de los tramos Estación de Plasencia, Estación de Plasencia-Arroyo de la Charca y Arroyo de la Charca-Grimaldo.

**2.1.2. Subdirección de Construcción II****L.A.V. Olmedo-Zamora-Lubián-Orense****a) Olmedo-Zamora**

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

**b) Zamora-Lubián**

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

**c) Lubián-Ourense**

Con 99,9 km desde Lubián hasta Taboadela y 19 subtramos, que discurren en vías izquierda y derecha, salvo los tres últimos entre Porto y Taboadela que se han proyectado en vía única doble. Los túneles predominan en el trazado, alcanzándose una longitud total de 113,2 km, frente a los 5,5 km de viaductos.

INFORME DE GESTIÓN  
EJERCICIO 2013

Durante 2013 se han continuado ejecutando obras en todos los subtramos. Los tramos entre Taboadela y Orense se encuentran en redacción de proyecto.

**L.A.V. León-Asturias (Variante de Pajares)**

La Variante de Pajares, de 49,6km, está actualmente distribuida en diez contratos de infraestructura, de los cuales ocho corresponden a plataforma y dos a obras civiles complementarias interiores en los túneles. En 2012 se recepcionó el contrato de plataforma Campomanes-Pola de Lena de 4,9 km, y durante el año 2013 han finalizado los 4 Lotes de los Túneles de Pajares, Túneles de Pajares-Sotiello y Capomanes-Pola de Lena. Está previsto finalizar el resto de la variante (obras complementarias interiores y Sotiello-Campomanes) en el tercer trimestre del 2014.

El montaje de vía, las subestaciones y las instalaciones de control de tráfico y telecomunicaciones se ha licitado a finales de 2013. La línea aérea de contacto se adjudicó en noviembre de 2013.

**2.1.3. Otras actuaciones en L.A.V.****Tramo Vigo Santiago del Eje Atlántico de Alta Velocidad**

En el momento de la encomienda, los tramos Portela-Villagarcía y Padrón-Santiago están en servicio en ancho 1.668 mm sin electrificar, mientras que el resto del tramo Vigo-Santiago se encuentra en obras.

Se han finalizado los tramos entre Vigo y Pontevedra, y en 2013 se han completado las obras del tramo A Vacariza-Rialíño.

El resto de tramos de montaje de vía están incluidos en los contratos de plataforma, excepto el Villagarcía- Padrón, que ha sido adjudicado en septiembre de 2013.

Las subestaciones eléctricas y centros de autotransformación asociados están en obras en todo el tramo. En cuanto a las instalaciones de control de tráfico y telecomunicaciones, los tramos Vigo-Soutomaior, Soutomaior-Portela, y Villagarcía- Padrón se encuentran en ejecución, mientras que los tramos Portela-Villagarcía y Padrón-Santiago se encuentran en servicio.

INFORME DE GESTIÓN  
EJERCICIO 2013**Vandellós-Área de Tarragona**

Se han finalizado 4 tramos (37,5 km) y se encuentran en ejecución las obras de plataforma de los 2 tramos restantes (22,3 km).

El montaje de vía se vio suspendido temporalmente hasta el 20 de agosto de 2012, después la totalidad del tramo pasó a estar en obras. Los trabajos de electrificación han sido también objeto de suspensión temporal, y se prevé la licitación de las instalaciones de control de tráfico y telecomunicaciones fijas y móviles en 2014.

**2.2. Circulación**

La actividad de circulación tiene por misión gestionar el tráfico ferroviario de la red que compete a ADIF-Alta Velocidad de forma segura y sostenible. Para el desarrollo de esta misión, los departamentos de circulación de ADIF gestionan para ADIF-Alta Velocidad dos procesos operativos que constituyen el núcleo de su actividad:

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

**INFORME DE GESTIÓN  
EJERCICIO 2013**

mejora continua en los procesos de gestión y la imputación de los retrasos al área de gestión responsable (ADIF, EE.FF. y Otros).

El volumen del tráfico alcanzó los 14,5 millones de viajeros, lo que supone un incremento del 21% en el número de viajeros contabilizados. De este incremento fue la línea Madrid-Barcelona la que registró mayor acumulación de viajeros, cerca de un 40%. Por ello, no es de extrañar que la cuota de mercado de estos servicios ferroviarios haya superado el pasado año a los servicios aéreos en este corredor.

En relación con la Circulación, destacan por su relevancia las siguientes actuaciones:

- Inauguración de la Alta Velocidad entre Albacete y Alicante, ampliándose la red AV en 165 km, ha conseguido durante los primeros 200 días de explotación superar el millón de viajeros. El plan de transportes programado permite diariamente 19 relaciones entre Madrid y Alicante.
- En enero, se inauguró el servicio comercial entre Barcelona y Figueres Vilafant.
- En diciembre comenzaron los primeros tráficos de Alta Velocidad entre España y Francia, inicialmente desde Barcelona y hasta París, Lyon y Toulouse y Madrid-Marseille.

**2.3. Estaciones de Viajeros**

En relación a la acción comercial desarrollada durante 2013 hay que destacar que se han realizado 14 licitaciones públicas para el arrendamiento de 122 locales para desarrollar actividades comerciales, así como 4 licitaciones públicas para la cesión de uso de espacios.

Como resultado de las mismas se pueden citar como más representativas las siguientes adjudicaciones:

- La contratación con la empresa SABA de la gestión de 48 aparcamientos en 30 estaciones por un periodo de 10 años cuya adjudicación se produjo en el ejercicio 2014.
- La contratación de todas las unidades de restauración ubicadas en los vestíbulos de las estaciones de Madrid-Puerta de Atocha y Madrid-Chamartín, así como el restaurante Samarkanda ubicado en el jardín tropical de Madrid-Puerta de Atocha con la empresa AUTOGRILL por un periodo de 10 años.

INFORME DE GESTIÓN  
EJERCICIO 2013

- La contratación de las salas de cines en vialia ESTACIÓN DE PONTEVEDRA con la empresa Coruña Films.
- La contratación de cajeros automáticos en 16 estaciones.

Durante 2013 se ha terminado la implantación de la nueva marca tiendas de la estación en las estaciones de Córdoba, Sevilla Santa Justa, Madrid Puerta de Atocha, Madrid Chamartín, Barcelona Sants y Girona. Con esta actuación se trata de un mayor atractivo a las zonas comerciales, así como dar a conocer a los viajeros las marcas implantadas en las distintas estaciones.

En el apartado de inversiones cabe destacar la mejora de la accesibilidad con la rehabilitación de las escaleras mecánicas de la estación de Madrid Chamartín y el recrido de andenes en la estación de Castellón así como la instalación de exutorios en la estación de Madrid Puerta de Atocha y la mejora de la red de agua de la estación de Madrid Chamartín. Por otra parte, se está ejecutando en la estación de Vigo Urzaiz, las obras de cubrición del cajón ferroviario, la adecuación de andenes y plataforma de embarque así como la construcción de la estación provisional y la nueva acometida a la estación.

Cabe destacar que se está realizando un importante esfuerzo para mejorar la accesibilidad de las estaciones indicando que del total de viajeros que se desplazan por ferrocarril, el 85,81 % de ellos utilizan estaciones accesibles y que a finales del 2013 disponemos de 28 estaciones accesibles, lo que representa el 70% del total de estaciones de ADIF-Alta Velocidad.

En materia de Servicios Accesibles en Estaciones, se han realizado las siguientes actuaciones:

- Incorporación de la estación de Alicante en junio de 2013 al Servicio DIALOGA, con el cual se pretende facilitar la accesibilidad a la información y la comunicación en las estaciones a las personas sordas y con discapacidad auditiva.
- Se ha implantado en Octubre de 2013 el servicio de AUDIOGUÍA de las estaciones de Madrid Chamartín y Madrid Puerta de Atocha (disponible en los Puntos de Información Interactiva de estas dos estaciones, y en la página web de ADIF), y que permite a las personas con discapacidad visual acceder y transitar por la

INFORME DE GESTIÓN  
EJERCICIO 2013

estación de una forma autónoma, mediante la obtención y reproducción de ficheros de audio.

Con motivo de la apertura de la Línea de Alta Velocidad entre Albacete y Alicante, en junio de 2013, se realizaron actuaciones en las estaciones de Villena AV y Alicante para garantizar la gestión de servicios a clientes, dotación de equipamientos, así como la implantación de nuevos Sistema de Información al Viajero (SIV) con automatización en la planificación y seguimiento de trenes e implantación de Sistema de Gestión de Instalaciones (SCADA).

Se han realizado actuaciones relativas a la mejora de la Tecnificación de Estaciones (monitores, cronometría, SIV y puntos de información interactiva) en Zamora, Córdoba, Madrid Chamartín, Madrid Puerta de Atocha y Sevilla Santa Justa.

La calidad de los servicios prestados en las estaciones ha obtenido la valoración global de 7,62 sobre 10, una décima superior a la del año 2012 (dato global de estaciones de ADIF y ADIF-Alta Velocidad, por carecer del dato desglosado).

En el apartado de proyectos de Nuevas Estaciones, se han aportado las necesidades para la operación y gestión de los Servicios a Clientes, en las estaciones de Antequera y Vigo.

## **2.4. Telecomunicaciones y Energía**

### **2.4.1. Telecomunicaciones**

En las actuaciones para adecuar la red de fibra óptica a las nuevas necesidades de calidad técnica requeridas por los clientes, se ha continuado con el Plan Renove de Fibra Óptica, sustituyendo 224 Km de Red Troncal en los trayectos Teixeiro-A Coruña, Monforte-Lugo, Zamora-Sarracín y Massanet-Girona.

Para la mejora de la cobertura de telefonía móvil en las Líneas de Alta Velocidad, se han evaluado y analizado 175 acciones de mejora solicitadas por los Operadores de Telecomunicaciones, de las cuales se han aprobado 152 habiéndose ejecutado 135 en este año.

En el aspecto comercial, en el año 2013 las principales actuaciones en el área de Telecomunicaciones han ido dirigidas a incrementar la fidelización de nuestros clientes adecuando nuestra estrategia a sus necesidades comerciales y de calidad técnica.

INFORME DE GESTIÓN  
EJERCICIO 2013

En este contexto, las actuaciones más relevantes han sido las siguientes:

- En aplicación de las Políticas Comerciales vigentes, la firma con el cliente Jazztel de los contratos necesarios para la instalación de una nueva Red Troncal de 5.400 km de longitud.
- Derivado del acuerdo alcanzado con Jazztel, la firma de los correspondientes contratos con British Telecom, France Telecom y Vodafone para la adecuación de los contratos de Red Troncal a las nuevas condiciones ofertadas a Jazztel.
- Continuación de las negociaciones con los clientes Oni y Euskaltel, que todavía no se han adherido a la Política Comercial 2010, destinada a responder de forma dinámica a la evolución del mercado de fibra óptica oscura mediante el ajuste de nuestra estructura de tarifas y el establecimiento de un sistema de descuentos por volumen de negocio.
- Firma, al amparo de la Nueva Política Comercial mencionada previamente, de los correspondientes contratos de ampliación de la vigencia de los mismos con Movistar y British Telecom.
- Continuación de la entrega de tramos de fibra óptica a France Telecom para el proyecto de instalación de una red IP Multiservicios de Renfe en las cercanías de Madrid y Barcelona.
- Continuación de las negociaciones con los Operadores de telefonía móvil Movistar, Orange y Vodafone para la adecuación paulatina de precios y ampliación de los contratos vigentes en las Líneas de Alta Velocidad donde dan servicio de voz y datos a los pasajeros del ferrocarril.
- Lanzamiento de la Encuesta de Satisfacción de Clientes de Telecomunicaciones 2013 con un universo inicial de 130 personas.
- Puesta en producción del sistema de gestión integral de clientes de telecomunicaciones (GIC) que permite la gestión completa del ciclo de vida de los pedidos desde que son solicitados por los clientes hasta su entrega e inicio de facturación.
- Lanzamiento en septiembre de 2013 del proceso de licitación pública para la cesión de los derechos de uso y gestión de la explotación de la red de cables de fibra y demás elementos asociados propiedad de ADIF-Alta Velocidad no

INFORME DE GESTIÓN  
EJERCICIO 2013

dedicada al servicio ferroviario, para un periodo comprendido entre 10 y 20 años.

- En la línea con el punto anterior, selección de los licitadores, que superando el proceso de solvencia financiera y técnica, realizarán las correspondientes ofertas económicas en 2014.

**2.4.2. Energía**

En el ámbito de la gestión de la energía eléctrica, destacan los siguientes aspectos:

**Área de mercado**

El coste del suministro de todos los puntos gestionados por ADIF durante el año 2013 ha sido de 101,8 €/MWh. Considerando únicamente el coste del suministro de los puntos teledados, que representan el 98,2% del total de la energía, el precio ha sido de 100,9 €/MWh; correspondiendo 41,34 €/MWh al coste de los ATR y 59,56 €/MWh al coste de la energía.

La gestión realizada sobre el contrato de suministro de energía eléctrica teledada durante el año 2013, en el que se han realizado cierres en el mercado a plazo (OMIP) durante el segundo semestre del año, ha generado un ahorro respecto al precio fijo ofertado por los licitadores de 30,21 millones de euros.

Durante el año 2013 se licitan y adjudican dos concursos de suministro de energía eléctrica:

- Energía durante el año 2014 para puntos de suministro dotados de teledada, quedando adjudicada la totalidad de Energía Teledada (2.745 GWh/año en 21 lotes) a las siguientes empresas:
  - Endesa Energía (61,1%)
  - Gas Natural Comercializadora (11,8%)
  - Hidrocantábrico Energía (27,1%)

Por primera vez, se adjudica una modalidad de precios que no es única para la totalidad de los lotes, adjudicando la modalidad Tipo 2 (OMIE diario/OMIP a plazo en Mercado) para los Grupos de Explotación AVE y Ancho Métrico, y la modalidad Tipo 3 (OMIE/OMIP en Mercado y varios Segmentos del Mercado

## INFORME DE GESTIÓN EJERCICIO 2013

Eléctrico REE) para los Grupos de Explotación Cercanías, Convencional y Uso Distinto de Tracción (UDT).

En ambas modalidades se permite la posibilidad de que se puedan realizar coberturas en el mercado OMIP, eliminado así el riesgo de volatilidad de precios del mercado diario (OMIE).

- Energía durante el año 2014 para puntos de suministro no teledados, quedando adjudicada la totalidad de Energía NO Teledada (32,4 GWh/año en 8 lotes) a la empresa Iberdrola Generación.

El ahorro esperado entre el precio obtenido para el global de los puntos objeto del presente concurso y el que tuvieron estos puntos en el año 2013 es de 0,2243 c€/kWh, lo que supone una reducción del precio unitario del 2,6% y un futuro ahorro global sobre los 2.251 puntos de suministro de 72.673 euros.

### **Área de operaciones y previsión de demanda**

Compensación por vertido de energía en líneas de Alta Velocidad:

- Desde febrero de 2013, se está compensando por la energía vertida en los 6 puntos de la LAV Madrid Este para los que se obtuvo la resolución de autorización al vertido del Ministerio de Industria, Energía y Turismo en diciembre de 2012, una vez acordada con la distribuidora y el transportista la topología de medida fiscal y comunicada a Ministerio de Industria, Energía y Turismo así como a la Comisión Nacional de la Energía.

Entre febrero y diciembre de 2013, se ha obtenido un ahorro de 563.852,61 € correspondiente a 9.532.057 kWh de energía compensada.

- En diciembre de 2013, se ha remitido a REE la documentación requerida para otorgar la viabilidad al vertido, uno de los requisitos para hacer la solicitud al Ministerio de Industria, Energía y Turismo, en los 4 puntos de suministro del tramo Lérida-Barcelona. En valores de 2013, estos 4 puntos supondrían anualmente un ahorro de 942.357,20 euros correspondiente a 15.600.579 kWh de energía compensada.

### **Área de teledada y gestión de ATRs**

El nivel de fiabilidad alcanzado para la teledada de energía es del 98,09%.

INFORME DE GESTIÓN  
EJERCICIO 2013

Durante 2013, se ha dotado de telemedida a 302 puntos de suministro del Concurso de Energía No Telemedida para su incorporación al Concurso de Energía Telemedida, que a principio de 2013 tenía 766 puntos de suministro. El ahorro de esta actuación se estima en 538.947 euros, por la diferencia de precio de energía de ambos concursos al que hay que añadir las ventajas de operación y mantenimiento que aporta la telemedida. El coste de esta actuación ha sido de 347.791,20 euros, lo que conlleva un retorno de la inversión menor a un año.

Con la publicación de la Orden IET/1491/2013, de 1 de agosto, el precio unitario del término fijo sube, para las tarifas de alta tensión, entre un 24% y un 125%, mientras que el precio de los excesos se mantiene invariable.

Para mitigar esta penalización y sobre el estudio de potencias óptimas a contratar, se han realizado las siguientes acciones sobre los puntos con un retorno de la inversión menor o igual a un año:

- Optimización de potencias en aquellos puntos que no requieren actuaciones en el territorio.
- Solicitud de dotación presupuestaria para la adecuación de la medida fiscal que permita contratar la potencia óptima en 40 puntos de suministro de tracción.
- Remisión de información a la Subdirección de Mantenimiento de Alta Velocidad de las potencias óptimas calculadas para los 44 puntos de suministro de tracción de Alta Velocidad para la ejecución de la adecuación correspondiente.

**2.4.3. Eficiencia Energética**

En aplicación del Plan Director de Ahorro y Eficiencia Energética de ADIF 2009-2014, a lo largo del año 2013, se han implantado 94 nuevas medidas, que permiten ahorros anuales en el consumo de 16.744.705 kWh<sub>equivalentes</sub>, y evitan 5.267 t de CO<sub>2</sub>.

Estas medidas junto con las implantadas en años anteriores suman 457 medidas implementadas (en materia de iluminación, climatización, equipos, renovables, tracción, etc.), que afectan a 302 instalaciones, reducen en 49,43 GWh<sub>equivalentes</sub>/año los consumos de energía (en el ámbito de la UDT y de tracción) y evitan la emisión de 16,2 miles de toneladas de CO<sub>2</sub> al año.

INFORME DE GESTIÓN  
EJERCICIO 2013

En valores acumulados (desde la implantación de cada medida hasta el 31/12/2013) elevan estas cifras a 155,98 GWh<sub>equivalentes</sub> en reducción de consumos y una reducción en emisión de CO<sub>2</sub> de 51,8 miles de toneladas.

Entre las medidas implantadas, cabe destacar por su aportación a los ahorros, las siguientes:

- Medidas adoptadas en la gestión de compra de la energía, como son el cambio en los sistemas de contratación que nos permite adecuar la contratación a la evolución de los precios del mercado, la gestión directa de los derechos de acceso (ATR's) fundamentalmente para la adecuación de la potencia contratada
- Medidas de gestión, tanto en el consumo de energía eléctrica como en combustible (ahorro de 22,52 GWh<sub>equivalentes</sub>/año), que incluyen la gestión de los consumos, la concienciación del personal en el uso eficiente de la energía, gestión del marco normativo, etc.
- Se ha iniciado la implantación de medidas en el ámbito de la tracción (que estaban previstas en el Plan Director para el año 2014), consistentes en la recuperación de energía generada en la frenada de los trenes, no consumida en el sistema ferroviario y devuelta al sistema eléctrico, que junto a la utilización de transformadores de 30 MVA en lugar de 60 MVA y de autotrafos de 10 MVA en lugar de 15 MVA en línea Orense-Santiago elevan el resultado a un ahorro de 11,78 GWh/año.
- La renovación de los vehículos de carretera para las operaciones de mantenimiento de la infraestructura ha supuesto, en 2013, una reducción en el consumo de 2,44 GWh<sub>equivalentes</sub>.
- Reducción de la potencia de los grupos electrógenos en los sistemas de control de tráfico en el tramo Albacete-Alicante (Ahorro de 1,20 GWh/año).

INFORME DE GESTIÓN  
EJERCICIO 2013

**3. Actividad Económica**

**3.1. Ingresos y Gastos**

	<b>2013</b>
<b>OPERACIONES CONTINUADAS</b>	
Importe neto de la cifra de negocios	396.160
Trabajos realizados por la empresa para su activo	8.704
Aprovisionamientos	(17)
Otros ingresos de explotación	395.721
Gastos de personal	(14.415)
Otros gastos de explotación	(631.869)
Servicios exteriores	(626.195)
Tributos	(4.029)
Pérdidas, deterioro y variación de provisiones por operaciones comerciales	(1.645)
Amortización del inmovilizado	(294.331)
Imputación de subvenciones de inmovilizado no financiero y otras	78.881
Excesos de provisiones	4.066
Deterioro y resultado por enajenaciones del inmovilizado	(574)
Deterioros y pérdidas	-
Resultados por enajenaciones y otras	(574)
Resultados excepcionales	-
<b>Resultado de explotación</b>	<b>(57.674)</b>
Ingresos financieros	124.096
De participaciones en instrumentos de patrimonio	5
<i>En terceros</i>	5
De valores negociables y de otros instrumentos financieros	33.417
Incorporación al activo de gastos financieros	90.674
Gastos financieros	(283.723)
Por deudas con terceros	(283.572)
Por actualización de provisiones	(151)
Diferencias de cambio	-
Deterioro y resultado por enajenaciones de instrumentos financieros	(14.032)
<b>Resultado financiero</b>	<b>(173.659)</b>
<b>Resultado antes de impuestos</b>	<b>(231.333)</b>
Impuestos sobre beneficios	-
<b>Resultado del ejercicio</b>	<b>(231.333)</b>

INFORME DE GESTIÓN  
EJERCICIO 2013

**3.2. Inversiones**

Las inversiones realizadas durante el ejercicio 2013 (DATOS EN MILES DE EUROS IVA INCLUIDO) figuran en los cuadros adjuntos:

LINEAS	IMPORTE MILES DE EUROS
CORREDOR MEDITERRANEO (BARCELONA - FRONTERA FRANCESA INCLUIDO ESTACIONES)	126.159
CORREDOR MEDITERRANEO (LEVANTE) INCLUIDO ESTACIONES	229.302
CORREDOR MEDITERRANEO (MURCIA - ALMERIA) INCLUIDO ESTACIONES	30.976
CORREDOR MEDITERRANEO (BOBADILLA - GRANADA) INCLUIDO ESTACIONES	135.173
CORREDOR MEDITERRANEO (VANDELLOS - TARRAGONA) INCLUIDO ESTACIONES	47.306
LAV MADRID - LEVANTE (INCLUIDO ESTACIONES)	70.267
LAV ASTURIAS ((VARIANTE PAJARES)	70.165
L.A.V. VENTA DE BAÑOS-PALENCIA-LEON-ASTURIAS INCLUIDO ESTACIONES	35.071
L.A.V. VALLADOLID - V. BAÑOS - BURGOS - VITORIA (INCLUIDO ESTACIONES	109.749
L.A.V. VITORIA - BILBAO - SAN SEBASTIAN (INCLUIDO ESTACIONES	152.328
L.A.V. MADRID-EXTREMADURA INCLUIDO ESTACIONES	160.882
LAV GALICIA (OLMEDO - LUBIAN - ORENSE) INCLUIDO ESTACIONES	257.572
LAV ZARAGOZA - PAMPLONA (CASTEJON - PAMPLONA)	2.791
CONEXIÓN UIC CHAMARTIN - ATOCHA - TORREJON INCLUIDO ESTACIONES	34.211
EJE ATLANTICO (A CORUÑA - VIGO)INCLUIDO ESTACIONES	202.540
NO IMPUTABLE A LINEAS INCLUIDO ESTACIONES	21.242
INVERSION EN PROYECTOS FINALIZADOS INCLUIDO ESTACIONES	87.729
ESTACIONES Y OTROS ACTIVOS	10.483
<b>TOTAL</b>	<b>1.783.946</b>

NATURALEZA	IMPORTE MILES €
PLATAFORMA	1.267.612
VIA	172.562
ELECTRIFICACION Y TELECOMUNICACIONES	85.395
SEÑALIZACION E INSTALACIONES DE SEGURIDAD	76.034
ESTACIONES / TERMINALES DE MERCANCIAS	46.968
EQUIPAMIENTO Y RESTO DE ACTUACIONES	135.375
<b>TOTAL</b>	<b>1.783.946</b>

INFORME DE GESTIÓN  
EJERCICIO 2013

**3.3. Financiación de la Unión Europea**

Las actuaciones de ADIF-Alta Velocidad perciben ayudas financieras comunitarias destinadas a cofinanciar tanto los estudios y proyectos como la construcción de líneas de alta velocidad (Fondo de Cohesión, FEDER y Ayudas RTE) con el carácter de subvenciones de capital.

En el ejercicio 2013 ADIF-Alta Velocidad recibió el cobro de las siguientes subvenciones:

<b>FONDO EUROPEO</b>	<b>Marco comunitario 2007-2013</b>	<b>Marco comunitario 2000-2006</b>	<b>TOTAL COBROS 2013</b>
Fondo de Cohesión	0,0	0,0	0,0
FEDER	512,7	106,5	619,2
Fondos RTE	26,6	0,0	26,6
<b>TOTALES</b>	<b>539,3</b>	<b>106,5</b>	<b>645,7</b>

Millones de euros

**3.3.1. Marco Comunitario 2007-2013**

**Regulación**

La regulación general aprobada por la Comisión Europea para el período de programación 2007-2013 es el Reglamento del Consejo (CE) 1083/2006 que establece normas generales relativas al FEDER, al Fondo Social Europeo y al Fondo de Cohesión, Reglamento del Consejo (CE) 1084/2006 por el que se crea el Fondo de Cohesión y el Reglamento (CE) 1828/2006 de la Comisión por el que se fijan normas de desarrollo para el Reglamento (CE) 1083/2006 del Consejo y para las Ayudas RTE el Reglamento (CE) 680/2007, la Decisión 661/2010/UE y en la Guía de cada convocatoria publicada por la Agencia Ejecutiva TEN-T.

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

INFORME DE GESTIÓN  
EJERCICIO 2013

todo ello con vistas al desarrollo armonioso, equilibrado y sostenible de la Comunidad.

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

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

La Comisión realiza tres tipos de pagos. En primer lugar, los anticipos asociados a la aprobación por parte de la Comisión de Programa Operativo. En segundo lugar, los pagos intermedios conforme a las solicitudes de reembolso realizadas conforme a la ejecución física del proyecto. Por último, al cierre de cada Programa Operativo la Comisión realiza el pago del saldo final, pudiéndose decidir el cierre parcial de operaciones ya completadas sin necesidad de esperar al cierre completo del Programa Operativo.

En el ámbito de la gestión, el 18 de junio de 2008 se firmó un acuerdo entre la Autoridad de Gestión Española de los Programas Operativos cofinanciados por los Fondos FEDER y Cohesión y ADIF en el que de conformidad con el artículo 59.2 del Reglamento (CE) 1083/2006 se designa a esta última Entidad como Órgano Intermedio en todos los Programas Operativos en los que participaba en aquel momento (Castilla y León, Castilla La Mancha, Comunidad Valenciana, Murcia y Fondo de Cohesión-FEDER). Posteriormente se han firmado adendas al mismo incorporando los P.O. Galicia y Fondo Tecnológico el 11 de marzo de 2010, P. O. Extremadura el 18 de julio de 2011 y P. O. Asturias el 13 de noviembre de 2013.

**Ayudas recibidas**

ADIF-Alta Velocidad se ha subrogado en la posición de Beneficiario de las ayudas cuyo detalle a 31 de diciembre de 2013 es el siguiente:

INFORME DE GESTIÓN  
EJERCICIO 2013

**a) Fondo de Cohesión**

En el marco del objetivo de convergencia, financia principalmente actuaciones de carácter plurirregional. En el presente ejercicio no se ha recibido ningún cobro.

En el cuadro siguiente figuran las ayudas solicitadas, las ayudas concedidas y los cobros recibidos:

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

Millones de euros

**b) FEDER**

En los Programas Operativos de intervención comunitaria FEDER, dentro del eje prioritario Transporte y Energía, la situación de las ayudas de ADIF-Alta Velocidad a 31 de diciembre de 2013.

PROGRAMA OPERATIVO	LÍNEA	AYUDA SOLICITADA	AYUDA CONCEDIDA	COBROS 2013	COBROS ACUMULADOS (*)
C. Valenciana	Madrid-Levante	151,8	151,8	55,4	145,1
Castilla La Mancha	Madrid-Levante	248,9	0,0	0,0	236,5
Castilla y León	Venta de Baños Palencia-León	102,7	102,7	0,0	97,6
	Madrid-Segovia - Valladolid	66,8	66,8	0,0	63,5
Cohesión FEDER	Antequera -Granada	324,6	324,6	176,4	463,8
	Madrid -Extremadura	0,0	0,0	112,0	188,5
	Almería - Murcia	0,0	0,0	0,0	71,1
Extremadura	Madrid -Extremadura	0,0	0,0	0,0	0,0
Galicia	Madrid-Galicia	0,0	0,0	150,3	159,9
Murcia	Madrid - Levante	0,0	0,0	18,7	23,7
<b>TOTALES</b>		<b>894,8</b>	<b>645,9</b>	<b>512,7</b>	<b>1.449,6</b>

Millones de euros

\* Los cobros acumulados incluyen los anticipos asignados por Línea.

INFORME DE GESTIÓN  
EJERCICIO 2013

**c) Fondos RTE**

Respecto de los fondos RTE la situación a finales del año 2013 es la siguiente:

LINEA	AYUDA SOLICITADA	AYUDA CONCEDIDA	COBROS 2013	COBROS ACUMULADOS (*)
Madrid-Levante	4,4	4,4	1,6	2,2
Valladolid-Burgos-Vitoria	60,1	60,1	7,7	51,2
Vitoria-Bilbao-San Sebastián	51,0	51,0	4,8	41,3
Antequera-Granada	2,3	2,3	0,0	1,1
Madrid-Extremadura	68,7	68,7	9,9	38,7
Madrid-Frontera Francesa	10,6	10,6	0,0	5,3
Varias LAV	6,9	6,9	1,3	3,9
Vandellós-Tarragona	2,4	2,4	1,2	1,2
Otros Proyectos	3,0	3,0	0,0	0,8
<b>TOTALES</b>	<b>209,4</b>	<b>209,4</b>	<b>26,5</b>	<b>145,7</b>

Millones de euros

\* Los cobros acumulados incluyen los anticipos asignados por Línea.

**Controles**

Con independencia de los controles que se realizan por la propia Entidad al actuar como Organismo Intermedio, durante el año 2013 los Órganos de Control Externo realizaron los siguientes controles a actuaciones en las que el Beneficiario es ADIF- Alta Velocidad:

La Intervención Delegada en ADIF realizó controles a las ayudas de los proyectos:

- P.O. FEDER Comunidad Valenciana, LAV Madrid-Levante, plataforma, fase I.
- P.O. Fondo de Cohesión-FEDER, LAV Antequera-Granada, plataforma, fase I.

El Tribunal de Cuentas Europeo realizó controles a las ayudas de los proyectos:

- P.O. Fondo de Cohesión-FEDER, LAV Antequera-Granada, plataforma, fase II.
- P.O. Fondo de Cohesión-FEDER, LAV Madrid-Extremadura plataforma, fase I.

Sobre los Comités de Seguimiento de los distintos Programas Operativos, durante los meses de mayo y junio de 2013 se celebraron reuniones en las que se evaluó el

INFORME DE GESTIÓN  
EJERCICIO 2013

grado de ejecución a 31 de diciembre de 2012 de los proyectos financiados, emitiendo los correspondientes informes.

**3.3.2. Marco Comunitario 2000-2006****a) Fondo de Cohesión****Regulación**

El Reglamento (CE) 1164/94 del Consejo de la Unión Europea, de 16 de mayo de 1994, modificado por los Reglamentos (CE) 1264/99 y 1265/99, crea un Fondo de Cohesión para financiar proyectos que contribuyan a la realización de los objetivos fijados en el Tratado de la Unión, en los sectores del medio ambiente y de las redes transeuropeas de infraestructuras de transporte en los Estados miembros que cumplan determinados requisitos, entre los que se encuentra España.

El porcentaje de la ayuda del Fondo de Cohesión será del 80 al 85% del gasto público. No obstante este porcentaje podrá reducirse en el caso de que la ayuda se conceda a proyectos generadores de ingresos, las infraestructuras cuya utilización implique cargas directamente soportadas por los usuarios se considerarán como tales, siempre que éstos sean significativos, tal como ocurre en la LAV Madrid-Frontera Francesa cuyo porcentaje de financiación es el 72,25%. La Comisión establecerá el importe de la ayuda, en estrecha concertación con el Estado miembro beneficiario y teniendo en cuenta los ingresos.

Los pagos correspondientes a las ayudas se efectuaron con arreglo a los compromisos presupuestarios, abonándose un anticipo cuando se adoptó la decisión por la que se concede la ayuda comunitaria. Asimismo se hicieron efectivos pagos intermedios en la medida que los proyectos avanzaron satisfactoriamente hacia su terminación. Los saldos finales se abonaron cuando los proyectos se finalizaron con arreglo a los objetivos fijados, se presentaron las solicitudes de pago junto con los informes finales y el Estado miembro envió a la Comisión las certificaciones que confirmaban lo anterior.

La Comisión y los Estados miembros garantizan el seguimiento eficaz de la realización de los proyectos que se plasma en la elaboración de informes,

INFORME DE GESTIÓN  
EJERCICIO 2013

controles y comités creados al efecto, y se realiza mediante el seguimiento de indicadores físicos y financieros, de manera que reflejen el estado de realización del proyecto con relación al plan y a los objetivos fijados inicialmente.

**Ayudas recibidas**

En el periodo de programación 2000-2006 se han concedido ayudas del Fondo de Cohesión para las siguientes líneas de alta velocidad: Madrid-Barcelona-Frontera Francesa, Madrid-Segovia-Valladolid y Madrid-Levante; figurando en el cuadro siguiente el coste elegible, la ayuda concedida y los cobros recibidos:

LÍNEA	AYUDA CONCEDIDA	% AYUDA	COBROS ACUMULADOS	% COBROS
Madrid-Barcelona-Frontera Francesa	3.308,9	72,25	3.308,9	100
Madrid- Valladolid	1.553,7	85,00	1.553,7	100
Madrid-Levante	573,2	80,00	573,2	100
<b>TOTALES</b>	<b>5.435,8</b>		<b>5.435,8</b>	<b>100</b>

Millones de euros

A 31 de Diciembre de 2013, se encuentra cobrado el 100% de la ayuda concedida.

**b) Fondo Europeo de Desarrollo Regional (FEDER)**

El Reglamento (CE) 1260/1999 del Consejo de la Unión Europea, de 21 de junio de 1999, establece las disposiciones generales sobre los Fondos Estructurales.

**Ayudas sobre actuaciones asignadas inicialmente a RENFE**

La financiación otorgada a la extinta Entidad RENFE por el Fondo Europeo de Desarrollo Regional deriva de la participación, dentro de la Medida 6.3 Ferrocarriles, en los Programas Operativos Integrados 2000-2006 de las regiones de Andalucía, Asturias, Castilla y León, Extremadura, Galicia, Murcia y Comunidad Valenciana. A partir del año 2005 con la entrada en vigor de la Ley del Sector Ferroviario sus actuaciones son asumidas por el Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (ADIF) y posteriormente han formado parte de los activos de ADIF-Alta Velocidad.

En el siguiente cuadro se reflejan las decisiones por las que se aprueba la participación, el coste elegible y la ayuda concedida.

INFORME DE GESTIÓN  
EJERCICIO 2013

PROGRAMA OPERATIVO	DECISIÓN	AYUDA CONCEDIDA	COBROS 2013	TOTAL COBRADO
ANDALUCIA	C(2000) 3695 de 29/12/2000	6,66	0,00	6,66
ASTURIAS	C(2001) 0244 de 15/02/2001	0,00	0,00	0,00
CASTILLA y LEÓN	C(2001) 0248 de 22/02/2001	0,27	0,00	0,27
EXTREMADURA	C(2000) 4272 de 29/12/2000	0,05	0,00	0,05
GALICIA	C(2001) 0246 de 07/03/2001	0,33	0,00	0,33
MURCIA	C(2000) 4264 de 29/12/2000	0,02	0,00	0,02
C. VALENCIANA	C(2001) 0249 de 07/03/2001	0,28	0,00	0,28
<b>TOTALES</b>		<b>7,60</b>	<b>0,00</b>	<b>7,60</b>

Millones de euros

**Ayudas asignadas para las Líneas de Alta Velocidad**

Hasta el 31 de diciembre de 2013, la financiación otorgada por el Fondo Europeo de Desarrollo Regional a ADIF-Alta Velocidad del marco comunitario 2000-2006 para la construcción de líneas de alta velocidad se indica en el cuadro adjunto:

PROGRAMA OPERATIVO	GRAN PROYECTO	DECISIÓN INICIAL	AYUDA CONCEDIDA	% AYUDA	COBROS 2013	TOTAL COBROS	% COBR
ANDALUCÍA	LAV. Córdoba-Málaga	2002 ES 16 1 PR 012 30-IX-2002(22-IX-09)	882,9	55	54,4	882,9	100,0
ASTURIAS	LAV. León-Asturias	2005 ES 16 1 PR.008 05-X-2006 (07-VIII-09)	107,9	50	23,2	65,5	60,7
CASTILLA Y LEÓN	LAV. Madrid-Valladolid	2004 ES 16 1 PR 014 04-VI-2004	193,3	60	23,9	193,3	100,0
	LAV. León-Asturias	2005 ES 16 1 PR 009 05-X-2006	284,0	60	0,0	284,0	100,0
CASTILLA LA MANCHA	LAV. Madrid-Toledo	2005 ES 16 1 PR 005 23-III-2006	67,1	65	0,0	63,8	95,1
MURCIA	LAV. Levante	2005 ES 16 1 PR 003 21-XI-2005	28,5	50	0,0	23,8	83,5
VALENCIA	LAV. Levante	2006 ES 16 1 PR 001 05-X-2006	99,4	50	5,0	99,4	100,0
<b>TOTALES</b>			<b>1.663,1</b>		<b>106,5</b>	<b>1.612,7</b>	<b>97,0</b>

Millones de euros

INFORME DE GESTIÓN  
EJERCICIO 2013

Durante el año 2013, se ha procedido a cobrar el importe correspondiente al cierre de los Programas Operativos de Andalucía, Asturias, Castilla y León y Comunidad Valenciana. Además, se ha procedido conforme a la documentación remitida por la Autoridad de Gestión, a reajustar la Ayuda Asignada a los Grandes Proyectos LAV Córdoba-Málaga y NAF a Toledo en 66,6 M€ y 35,1 M€ respectivamente.

**c) Ayudas RTE**

El Reglamento (CE) 2236/95 del Consejo de la Unión Europea, de 18 de septiembre, modificado por el Reglamento (CE) 1655/99 de 19 de julio del Parlamento Europeo y del Consejo, determina las normas generales para la concesión de ayudas financieras comunitarias para proyectos de interés común en el ámbito de las redes transeuropeas de infraestructuras de transporte, telecomunicaciones y energía.

Las ayudas comunitarias podrán adoptar, entre otras, la forma de cofinanciación de estudios relacionados con los proyectos, incluidos los preparatorios, los de viabilidad y de evaluación, y otras medidas de apoyo técnico a dichos estudios. La participación financiera de la Unión Europea no podrá superar, por regla general, el 50% del coste de los estudios y el 10% del coste de las obras. Se establece en principio, la incompatibilidad de estas ayudas con otras que provengan del presupuesto comunitario y que se destinen a los mismos proyectos.

El pago de las ayudas se efectúa mediante anticipos una vez que se apruebe la solicitud de la ayuda. Podrán abonarse pagos intermedios previa solicitud de pago y teniendo en cuenta los progresos efectuados en la realización de los proyectos o estudios. El pago final se efectúa previa aprobación del informe final presentado por el beneficiario.

Al cierre del ejercicio 2012 se encontraban finalizadas y cobradas las ayudas RTE para las líneas de alta velocidad: Madrid-Frontera Francesa, León-Asturias, Madrid-Levante, Madrid-Valladolid y España-Francia-Frontera Atlántica, por lo que no se han producido cobros en 2013.

INFORME DE GESTIÓN  
EJERCICIO 2013

LÍNEA	AYUDA CONCEDIDA	% AYUDA	COBROS ACUMULADOS	% COBROS
Madrid-Frontera Francesa	68,7	37	68,7	100
León-Asturias	3,2	46	3,2	100
Madrid-Levante	48,2	21	48,2	100
Madrid-Valladolid	20,6	31	20,6	100
España Francia F. Atlántica	16	50	16	100
<b>TOTALES</b>	<b>156,7</b>	<b>30</b>	<b>156,7</b>	<b>100</b>

Millones de euro

### 3.4 Endeudamiento con entidades de crédito

El valor nominal de la deuda viva con entidades de crédito a 31 de diciembre de 2013 era el siguiente:

#### **BANCO EUROPEO DE INVERSIONES**

Deuda viva a 31-12-2013                      Euros                      -8.980.551.372,61

Vida media (años) 17,53

Tipo medio préstamos 2,33%

#### **RESTO DE ENTIDADES**

Deuda viva 31-12-2013                      Euros                      -2.991.904.761,97

Vida media (años) 2,2

Tipo medio 2,90%

INFORME DE GESTIÓN  
EJERCICIO 2013

**3.5. Contratación**

A continuación se incluye cuadro resumen de licitaciones por procedimiento

Procedimiento / Criterio	Nº Expedientes	IMPORTE (Miles € CON IVA)
<b>Abierto</b>		
• Oferta más ventajosa (varios criterios)	52	1.241.155,80
• Precio (un criterio)	13	109.476,56
<b>Restringido</b>		
• Oferta más ventajosa (varios criterios)	0	0,00
• Precio (un criterio)	0	0,00
<b>Negociado</b>		
• Con Publicidad	3	236.470,31
• Sin Publicidad		
- Complementarios	9	59.212,14
- Vinculación Tecnológica	15	6.287,74
- Otras Causas	20	1.391,57
- Contratos Menores	88	1.697,84
<b>Pedido a Acuerdo Marco</b>	87	15.411,56
<b>TOTALES</b>	<b>287</b>	<b>1.671.103,53</b>

**3.6 Participaciones de ADIF-Alta Velocidad**

ADIF-Alta Velocidad tiene participación directa en 20 Entidades, sin poseer una participación superior al 50% en ninguna de ellas.

Estas Entidades tienen forma jurídica diversa: sociedades anónimas, fundaciones, asociaciones o sociedades de colaboración público privadas, con actuaciones en diferentes sectores de actividad y con objeto social o finalidad diversa.

**3.6.1. Sociedades de Integración Ferroviaria**

Las sociedades de integración nacen con el objetivo de integrar la infraestructura ferroviaria en la ordenación urbana desde la fase de diseño. Con objeto de garantizar la máxima eficiencia en la gestión de los fondos públicos, se está

INFORME DE GESTIÓN  
EJERCICIO 2013

llevando a cabo un trabajo muy exhaustivo en el seguimiento técnico, económico y financiero.

Como consecuencia del trabajo llevado a cabo, en el ejercicio 2013 se ha reestructurado la deuda financiera de tres sociedades de integración (Zaragoza, Gijón y Alicante), se ha firmado el Protocolo en Barcelona para el desarrollo de la Estación de la Sagrera y las actuaciones del entorno con el objetivo de garantizar la puesta en servicio de la estación en el menor plazo posible, reduciendo el coste y buscando fórmulas alternativas que permitan su financiación. En Almería se ha firmado el Convenio para la ocupación provisional de los terrenos PESGRF-2/19 ubicados dentro del recinto de la estación, con el objetivo de financiar las obras ferroviarias necesarias para liberar la parcela y dedicar el suelo a viales y parques. En Alicante se ha puesto en servicio las obras necesarias en la estación de Alicante para la llegada de la Alta Velocidad. Y en Zaragoza, Logroño, Gijón y Barcelona se ha iniciado los trámites para la transmisión de suelos.

A 31 de diciembre de 2013, ADIF-Alta Velocidad participan en 13 Sociedades de Integración.

En el siguiente cuadro se relacionan las Sociedades existentes al final del ejercicio de 2013.

ENTIDAD	PARTICIPACIÓN	COSTE DE ADQUISICIÓN DE LA PARTICIPACIÓN INCLUYENDO DESEMBOLSOS PENDIENTES (Miles Euros)
A.V. ALICANTE NODO DEL TRANSPORTE	7,5% ADIF 30,0% ADIF- AV 12,5% Renfe Operadora 25,0% Ayuntamiento 25,0% Generalitat	180
ALMERIA A.V.	7,5% ADIF 30,0% ADIF- AV 12,5% Renfe Operadora 25,0% Ayuntamiento 25,0% Junta Andalucía	180
BARCELONA SAGRERA A.V.	7,5% ADIF - 30,0% ADIF- AV 12,5% Renfe Operadora 25,0% Ayuntamiento 25,0% Generalitat	180
CARTAGENA A.V.	10,0% ADIF 40,0% ADIF- AV 25,0% Ayuntamiento 25,0% C. A.	240

INFORME DE GESTIÓN  
EJERCICIO 2013

GIJÓN AL NORTE	7,5 % ADIF 30,0 % ADIF- AV 12,5 % Renfe Operadora 25,0 % Ayuntamiento 25,0% Principado	183
LEÓN A.V. (En liquidación)	37,5% ADIF- AV 12,5 % Renfe Operadora 15,0 % Ayuntamiento León 15,0 % Ayto San Andrés 20,0% Junta de Cast. y León	229
LOGROÑO INTEGRACIÓN DEL FERROCARRIL	7,5% ADIF 30,0 % ADIF- AV 12,5 % Renfe Operadora 25,0 % Ayuntamiento 25,0% Gobierno La Rioja	180
MURCIA A.V.	10,0% ADIF 40,0 % ADIF- AV 25,0 % Ayuntamiento 25,0% C.A.	240
PALENCIA A.V.	10,0 % ADIF 40,0 % ADIF- AV 25,0 % Ayuntamiento 25,0% Junta de Cast. y León	240
VALENCIA PARQUE CENTRAL	7,5 % ADIF 30,0 % ADIF- AV 12,5 % Renfe Operadora 25,0 % Ayuntamiento 25,0% Generalitat	180
VALLADOLID A.V.	7,5% ADIF 30,0 % ADIF- AV 12,5 % Renfe Operadora 25,0 % Ayuntamiento 25,0% Junta de Cas. y León	180
ALTA VELOCIDAD VITORIA GASTELZKO ABIADURA HANDIA	10,0% ADIF 40,0% ADIF- AV 15,0 % Ayuntamiento 10,0 % Diputación Foral Álava 25,0% Gobierno Vasco	240
ZARAGOZA A.V.	7,5 % ADIF 30,0 % ADIF- AV 12,5 % Renfe Operadora 25,0 % Ayto. Zaragoza 25,0% Diputación General Aragón	9.180

**3.6.2. Sociedades de Consultoría y Negocio**

ADIF-Alta Velocidad tiene participación en la sociedad INECO, Ingeniería y Economía del Transporte.

ENTIDAD	PARTICIPACIÓN	COSTE DE ADQUISICIÓN DE LA PARTICIPACIÓN INCLUYENDO DESEMBOLSOS PENDIENTES (Miles Euros)
INECO	20,68% ADIF 20,68% ADIF- AV	7.977

INFORME DE GESTIÓN  
EJERCICIO 2013**3.6.3. Sociedades de Colaboración Público-Privada**

Las CPP permiten el desarrollo de infraestructuras y servicios públicos que por razones presupuestarias la Administración no podría realizar al mismo ritmo.

<b>ENTIDAD</b>	<b>PARTICIPACIÓN</b>	<b>COSTE DE ADQUISICIÓN DE LA PARTICIPACIÓN INCLUYENDO DESEMBOLSOS PENDIENTES (Miles Euros)</b>
ALBALI SEÑALIZACIONES	10% ADIF- AV	1.327
ENERGÍA OLMEDO-OURENSE	10% ADIF- AV	6
VIA OLMEDO - PEDRALBA	10% ADIF- AV	6

**3.6.4. Fundaciones**

ADIF-Alta Velocidad tiene un 25% de participación en la Fundación de los Ferrocarriles Españoles, que está en proceso de fusión por absorción de la Fundación Aena. Para ese proceso está realizando previamente una reorganización de la plantilla manteniendo el mismo nivel de actividades.

**3.6.5. Asociaciones**

**Asociación Española del Transporte**, es una asociación sin ánimo de lucro cuyo fin consiste en promover un mejor conocimiento y profesionalización de los distintos aspectos y problemática del Sistema de Transportes. En ella se encuentra presente ADIF.

INFORME DE GESTIÓN  
EJERCICIO 2013

**3.6.6. Otras**

**Internacional**

ENTIDAD	PARTICIPACIÓN	COSTE DE ADQUISICIÓN DE LA PARTICIPACIÓN INCLUYENDO DESEMBOLSOS PENDIENTES (Miles Euros)
Hit Rail, V.V.	4,35% ADIF 4,35% ADIF- AV	54
Ingeniería y Economía Transportmex	12,50% ADIF 12,50% ADIF- AV	18

En la sociedad Hit Rail V.V., tanto ADIF como ADIF-Alta Velocidad poseen un 4,35%. Mientras que en la entidad Ingeniería y Economía Transportmex, cada sociedad tiene una participación del 12,50%.

La actividad principal de **Hit Rail** consiste en la gestión de la Red IP internacional conocida con el nombre de HERMES y que conecta todos los Centros de Procesos de Datos de las 13 compañías ferroviarias accionistas, así como de 18 empresas ferroviarias

**Ineco Transportmex:** Esta sociedad se dedica a la prestación de servicios y realización de estudios de consultoría, proyectos de ingeniería, asistencia técnica y dirección de la ejecución de las obras e instalaciones.

**4. Otras Actuaciones de Gestión**

**4.1. Seguridad en la Circulación**

Siguiendo los criterios establecidos en la Ley del Sector Ferroviario en relación con las competencias de inspección de las actividades ferroviarias que corresponden a ADIF y que se ejercen de forma convenida para ADIF-Alta Velocidad en la red que compete a este último, se elabora regularmente un Plan Anual de Seguridad en la Circulación ADIF. El Plan de Actuación de los Servicios de Inspección, determina las líneas directrices de las operaciones de control de los equipos, servicios o actividades, prestando especial interés a todos aquellos aspectos relacionados con las condiciones

INFORME DE GESTIÓN  
EJERCICIO 2013

operativas técnicas y funcionales de las instalaciones y el material rodante, las condiciones del personal y la aplicación de la normativa.

A lo largo de 2013 se realizaron 286 inspecciones de seguridad en Alta Velocidad, de las cuales 209 fueron programadas y 77 no programadas. Se detectaron un total de 73 anomalías, 59 en inspecciones programadas y 14 en inspecciones no programadas.

Con respecto a los indicadores de supervisión y gestión, se efectuaron 217 visitas de seguridad y 374 escuchas de conversaciones grabadas en Alta Velocidad.

**Situación de Empresas Ferroviarias**

Hasta diciembre de 2013, se habían concedido Certificados de Seguridad a 15 empresas ferroviarias: Renfe Operadora, Continental Rail, Acciona Rail Services, COMSA Rail Transport, Tracción Rail, ACTIVA RAIL (anteriormente EWS), Logitren Ferroviaria, FESUR, ALSA RAIL, FGC Mobilitat S.A., FERROVIAL RAILWAY, VELOI RAIL S.A., TAKARGO, S.A., y otorgado 23 ampliaciones de los mismos. De estos certificados, se han suspendido temporalmente por la DGF, en el mes de marzo de 2013, los correspondientes FESUR, ALSA RAIL, FGC Mobilitat S.A. Por lo tanto, sólo se encuentran operativas 12 Empresas Ferroviarias con Certificados de Seguridad.

También es de desatacar el Certificado de Seguridad expedido por la autoridad ferroviaria nacional a SNCF el 15 de diciembre de 2010, en el ámbito de explotación de la línea de alta velocidad desde Figueres a Perpiñán.

Todas las EE.FF. con certificado operan en la Red Convencional, excepto Renfe Operadora, y SNCF, hasta tanto la legislación vigente facilite el acceso a la Red de Alta Velocidad de las empresas que lo tienen solicitado y la autoridad nacional de seguridad así lo autorice.

**Títulos Habilitantes**

En el actual contexto ferroviario, la formación adquiere un papel decisivo en el desarrollo de nuestra organización a fin de lograr los mejores niveles de competencia del personal en lo que tiene que ver con sus funciones en materia de seguridad en la circulación, habiéndose convertido en un requisito para el ejercicio de las mismas. Así, la Orden FOM 2872/2010 sobre títulos habilitantes para la realización de funciones vinculadas a la seguridad en la circulación, garantiza que los profesionales habilitados dispongan de los conocimientos pertinentes y cumplan con los requisitos exigidos.

INFORME DE GESTIÓN  
EJERCICIO 2013

Durante este año se emitieron/actualizaron 447 habilitaciones de personal relacionado con actividades de seguridad en la circulación que ejercen su función exclusivamente en la Red de Alta Velocidad

La explotación comercial de tramos o estaciones, requiere de la pertinente certificación previa, tras la verificación y validación de los correspondientes dossiers de seguridad. En 2013 se emitieron dos certificaciones de instalaciones de seguridad correspondientes a la puesta en servicio del trayecto Albacete Los Llanos-Alacant Terminal, la puesta en servicio del sistema de control de tren ERTMS Nivel 1 en el tramo Bifurcación Mollet-Barcelona Sants y del sistema de gestión de limitaciones temporales de velocidad ERTMS Nivel 1 en el trayecto Figueras Vilafant-Barcelona Sants de la LAV Madrid-Barcelona-Frontera Francesa.

**Reglamentación y Normativa**

Durante el año 2013 las principales acciones a destacar en el marco normativo del área de reglamentación y normativa son:

La puesta en servicio de nuevas Líneas de Alta Velocidad entre Madrid y Albacete-Alicante, con la creación de nuevas dependencias.

Elaboración de la normativa reglamentaria común entre ADIF y TP Ferro, para las pruebas y circulación del tren DASYE F de la empresa francesa SNCF y su llegada a Barcelona Sants.

Actualización de la normativa para regular el uso del sistema de Radiotelefonía GSM-R.

Elaboración de documentación para la ejecución de pruebas para la homologación y validación de material (Automotor Tren DASYE-F, Serie 100, 102, 112, 114, 120, 121) y su señalización.

La publicación de la Carta Circular de REGLAMENTACIÓN N° 7 para determinar las condiciones particulares de circulación del tren de la EF SNCF DASYE-F, y su circulación hasta la estación de Barcelona Sants.

Actualización normativa experimental para regular el sistema de anuncio y frenado automático digital (ASFA DIGITAL).

INFORME DE GESTIÓN  
EJERCICIO 2013

Con el fin de cumplir con todos estos objetivos, se editaron 93 documentos reglamentarios que abarcan desde Avisos, Consignas C, y Experimentales o de Pruebas, Circulares y Manuales de Circulación.

**4.2. Calidad, Eficiencia y Medio Ambiente****4.2.1. Calidad en Obras**

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

Otros procesos clave en el ámbito de la calidad de construcción de las obras para Líneas de Alta Velocidad son:

- Auditorías técnicas a instalaciones y suministradores (laboratorios, plantas de hormigón, plantas de prefabricados, suministradores de canaletas prefabricadas de hormigón para cables, suministradores de apoyos, etc.)
- Autorías técnicas de obra durante las cuales se desarrollan comprobaciones topográficas, de adaptación a los procedimientos específicos de ejecución y control de las obras de plataforma y vía.
- Otras tareas del ámbito de auditoría de calidad de obras, como: gestión de no conformidades; informes de auditorías de calidad de subtramo; supervisión de proyectos construidos y normalización de los mismos; base de datos sobre documentación de calidad; inventario de activos de la Red de ADIF-Alta Velocidad de plataforma y vía; informes específicos de viaductos, terraplenes y túneles; acciones divulgativas; y participación en la actualización del sistema de gestión del área.
- Se ha colaborado con la Gerencia de Área de Programación de Montaje de Vía, como Área Técnica, para la tramitación de las renovaciones y nuevas

INFORME DE GESTIÓN  
EJERCICIO 2013

concesiones de Autorizaciones para el Suministro y Uso de elementos de vía de Alta Velocidad

- Se ha participado en el proyecto internacional Haramain High Speed Railway (Meca - Medina, KSA) dentro de los trabajos de “recepción de plataforma”. Se ha analizado la normativa de aplicación, especificaciones técnicas, proyecto de construcción, métodos de trabajo y procedimientos de calidad, junto con los registros generados durante la primera fase de las obras consistentes en la ejecución de la infraestructura hasta la cota del subbalasto.

#### **4.2.2 Sistemas de Gestión**

Durante el año 2013 hemos consolidado nuestro sistema de gestión fortaleciendo los principios esenciales de eficiencia, transparencia, competitividad, seguridad, mejora continua en procesos, innovación e internacionalización. Por ello, se lleva a cabo un Plan de Mejora 2013-2014 que garantiza un modelo de gestión integral basado en la evaluación, revisión y perfeccionamiento de los enfoques desplegados, según los resultados alcanzados y las actividades continuas de aprendizaje.

Con este fin, a través del Comité de Excelencia, se trabaja en un MODELO DE LIDERAZGO, un MODELO DE RETENCION DEL TALENTO, UN MODELO DE RECONOCIMIENTO Y MOTIVACION, UN MODELO DE GESTION DE CLIENTES, UN MODELO DE GESTION DEL CONOCIMIENTO, y en un nuevo MAPA DE PROCESOS, procediendo a la identificación, clasificación, mapeado, monitorización y documentación, tanto de los procesos clave como de los estratégicos y de soporte necesarios para el desarrollo de la actividad de la empresa, con 15 procesos y 54 indicadores que conforman el conjunto de las actividades de ADIF-Alta Velocidad.

Además, hemos impulsado un grupo de Benchmarking, coordinado con el Club Excelencia en Gestión, con empresas +500 y hemos potenciado nuestra relación con AEVAL.

Durante 2013, se propuso lograr una puntuación en el proceso de AUTOEVALUACIÓN según modelo EFQM de +500, tal proceso se llevó a cabo durante el mes de noviembre consiguiendo una puntuación de 543 puntos, lo que afianza en el mantenimiento del Sello de Oro a la Excelencia Empresarial para ADIF-Alta Velocidad. Dicha autoevaluación se realizó por primera vez con la

INFORME DE GESTIÓN  
EJERCICIO 2013

aplicación informática PERFIL, que es una potente herramienta para llevar a cabo autoevaluaciones en organizaciones, de acuerdo a los requerimientos del Modelo EFQM de Excelencia, que facilita y simplifica el autodiagnóstico, además de ser la herramienta OFICIAL DEL MODELO EFQM, posibilitando la exportación de datos y la obtención de informes de posicionamiento para la realización de BENCHMARKING.

Como resultado, se ha logrado el objetivo de consolidar el máximo nivel de reconocimiento del sistema de gestión de ADIF-Alta Velocidad, al mantener la puntuación que el Sello de Oro de la Excelencia según el modelo EFQM +500 otorgó a ADIF en diciembre del año 2012.

**4.2.3. Procesos y Normalización**

Se han llevado a cabo acciones relacionadas con distintos estándares y certificaciones, tales como las de los Sistemas de Gestión según ISO 9001 de todo ADIF-Alta Velocidad y específicos medioambientales según ISO 14001, incorporados en los certificados de ADIF en gestión de I+D+i según ISO 166002, y de protección de información de acuerdo a la ISO 27001. Se ha renovado la certificación del sistema de gestión ambiental en el área ambiental de obras, único existente de estas características en todas las administraciones ferroviarias.

Respecto a la gestión por procesos, se han cuantificado los procesos e indicadores actualmente identificados, que soportan todas las actividades de ADIF-Alta Velocidad, identificados en estratégicos, clave y soporte.

**4.2.4. Participación**

Como apoyo a los diferentes Sistemas de Gestión ISO y al Modelo de Excelencia EFQM, ADIF-Alta Velocidad cuenta, entre otros instrumentos, con la Participación, una herramienta a través de la cual sus personas, de forma individual o colectiva, se involucran en la mejora continua e innovación, mediante la resolución de problemas o elaboración de proyectos de mejora, generalmente a través de la aplicación de metodologías y herramientas, que permiten canalizar sus conocimientos, creatividad, experiencia y compromiso, con el fin último de incrementar la eficiencia, competitividad y rentabilidad.

INFORME DE GESTIÓN  
EJERCICIO 2013**4.2.5. Medio Ambiente**

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

Por ello, para cada actuación de este tipo se elabora el estudio de impacto ambiental que, tras someterse al trámite de información pública y formulación de alegaciones, da lugar a la declaración de impacto ambiental (DIA) que emite y publica el órgano ambiental competente, y donde se requieren una serie de medidas preventivas y correctoras, y pautas para el plan de vigilancia ambiental. Con independencia del control ambiental de los proyectos, las DIAs que condicionan la ejecución de las Líneas de Alta Velocidad exigen la presencia de una figura de supervisión denominada director ambiental de obra.

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

El Estatuto de ADIF-Alta Velocidad establece que, en los supuestos en los que la aprobación de los proyectos corresponda a ADIF-Alta Velocidad, éste ostentará las facultades de supervisión y, en su caso, de aseguramiento del cumplimiento de la declaración de impacto ambiental en los citados proyectos, así como durante la ejecución de las correspondientes obras. A partir de la reestructuración

INFORME DE GESTIÓN  
EJERCICIO 2013

organizativa de julio de 2013, ambas funciones recaen en la Subdirección de Integración Ambiental, Comportamiento de Estructuras y Laboratorios de la Dirección Adjunta de Actuaciones Técnicas.

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

El anejo de integración ambiental es supervisado por un órgano independiente al que redacta. La integración ambiental de los proyectos (redacción y supervisión) ha culminado en la elaboración de 7 certificados de cumplimiento de la DIA de proyectos constructivos de Líneas de Alta Velocidad y 67 informes de adecuación a la DIA de proyectos modificados y complementarios.

En diciembre de 2013 AENOR certificó nuevamente el sistema de control y vigilancia del cumplimiento de las condiciones de la DIA durante la fase de construcción de la infraestructura que se lleva a cabo a través de los directores ambientales de obra, conforme a la Norma ISO 14001.

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

## INFORME DE GESTIÓN EJERCICIO 2013

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

### **4.3. Recursos Humanos**

#### **4.3.1. Régimen Jurídico Laboral**

El régimen jurídico laboral de la nueva empresa está determinado por la articulación del procedimiento de sucesión de empresas, entre ADIF y ADIF-Alta Velocidad, contemplado en el artículo 44 de la Ley del Estatuto de los Trabajadores, de los trabajadores de ADIF que prestando servicio en las actividades que se segregan de la primera y pasan a ser el objeto social de la segunda, pasan a prestar servicio en ADIF-Alta Velocidad, en cumplimiento de lo establecido en el artículo 1 del Real Decreto-ley nº 15/2013, de 13 de diciembre.

#### **4.3.2. Formación**

Durante 2013 los trabajadores DE ADIF-Alta Velocidad han participado en 350 cursos con 686 participaciones y un total de 23.247 horas de formación.

Cabe destacar que más del 95% de los participantes han sido personal de Estructura de Apoyo y de Dirección. Esto ha permitido que gran parte de la formación desarrollada haya sido utilizando metodologías no presenciales, con el fin de incrementar la eficiencia económica y permitir el acceso a la formación a la mayor parte de los empleados.

Se han utilizado metodologías no presenciales aprovechando la potencialidad de las nuevas tecnologías, como la teleformación y la videoconferencia. Además como novedad durante este ejercicio se han puesto en marcha el Aula Virtual y el portal de Formación TV.

Durante este ejercicio se ha fomentado la participación de los trabajadores en la gestión de su propia formación así como la intervención de sus jefes y supervisores, para ello se ha puesto en marcha la aplicación MiFormación, a través

INFORME DE GESTIÓN  
EJERCICIO 2013

de la que se realiza la detección de necesidades, el seguimiento de los cursos y su evaluación.

**4.3.3. Distribución de Efectivos**

En los cuadros siguientes se describe la distribución de los trabajadores de la entidad a 31 de diciembre de 2013 por áreas de gestión, grupos profesionales, por edades y antigüedad en la entidad, y su distribución geográfica por comunidades autónomas.

ÁREAS DE GESTIÓN	EFFECTIVOS AVE
Coordinación A.V. (A. Ext.)	68
Dirección Construcción A.V.	78
Telecomunicaciones	44
Energía y Eficiencia Energética	13
Dirección Patrimonio	18
Dirección Seguridad en Circulación	1
Corporación y Servicios Generales	2
<b>TOTALES</b>	<b>224</b>

GRUPOS PROFESIONALES	EFFECTIVOS AVE
Personal operativo	28
Estructura de apoyo	91
Estructura de dirección	105
<b>TOTALES</b>	<b>224</b>

EDAD	% AVE
Hasta 35 años	12,94
Entre 36 y 50 años	58,03
Más de 50 años	29,03

ANTIGÜEDAD	% AVE
Entre 0 y 12 años	62,95
Entre 13 y 19 años	13,39
Entre 20 y 27 años	4,02
Entre 28 y 35 años	16,52
Más de 36 años	3,13

INFORME DE GESTIÓN  
EJERCICIO 2013

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

COMUNIDAD AUTÓNOMA	EFFECTIVOS AVE
Andalucía	19
Castilla y León	12
Cataluña	7
Madrid	181
País Vasco	2
Comunidad Valenciana	3
<b>TOTAL</b>	<b>224</b>

## **5. Consejo de Administración y Dirección**

### **5.1. Consejo de Administración**

El 17 de enero de 2014, tuvo lugar la sesión constitutiva del Consejo de Administración de la entidad pública empresarial ADIF-Alta Velocidad, siendo su composición actual la siguiente:

PRESIDENTE:

Sr. D. Gonzalo Ferre Moltó

VOCALES:

Sr. D. Jorge Ballesteros Sánchez

Sr. D. Benigno Blanco Rodríguez

Sr. D. Félix Díaz Martínez

Sr. D. Domingo García Díez

Sr. D. Miguel Ángel Herrera Chamorro

INFORME DE GESTIÓN  
EJERCICIO 2013

Sr. D. Manuel Niño González.

Sra. D<sup>a</sup>. Alicia Portas Martínez

Sra. D<sup>a</sup>. Mercedes Rodríguez Arranz

Sr. D. Antonio Toscano Jiménez

SECRETARIA:

Sra. D<sup>a</sup>. María Rosa Sanz Cerezo

**5.2. Dirección**

De conformidad con lo dispuesto en el artículo 1.4 del Real Decreto-ley 15/2013, de 13 de diciembre, el Presidente de la entidad pública empresarial ADIF y el Secretario de su Consejo de Administración, lo serán, asimismo, de ADIF-Alta Velocidad, correspondiendo, por tanto, el desempeño de dichos cargos a las siguientes personas:

D. Gonzalo Ferre Moltó, como PRESIDENTE DE ADIF-ALTA VELOCIDAD.

D<sup>a</sup>. María Rosa Sanz Cerezo, como SECRETARIA DEL CONSEJO DE ADMINISTRACIÓN DE ADIF-ALTA VELOCIDAD.

Por otra parte, el artículo 26 del Estatuto de la Entidad Pública Empresarial ADIF-Alta Velocidad dispone que esta Entidad podrá contar con un Director General, que actuará en el ejercicio de las facultades que se le deleguen o para las cuales se le apodere. Dicho Director General habrá de ser uno de los Directores Generales de ADIF designado al efecto por el Presidente de la Entidad, y que, en todo caso, el cargo de Director General de ADIF-Alta Velocidad no estará retribuido, al igual que los puestos de Presidente y de Secretario de su Consejo de Administración. En tal sentido, y en uso de las facultades previstas en el artículo 23.2.g) del Estatuto de ADIF-Alta Velocidad, mediante Resolución del Presidente de ADIF-Alta Velocidad de fecha 31 de diciembre de 2013, se dispone el nombramiento de D. Antonio Gutiérrez Blanco, como Director General de ADIF-Alta Velocidad.

INFORME DE GESTIÓN  
EJERCICIO 2013

La Entidad ha formulado el informe de gestión correspondiente al ejercicio 2013 con fecha 15 de julio de 2014, aunque debido a que ha considerado necesario incluir algunas observaciones, ha decidido reformularlo.