

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL ADIF-ALTA VELOCIDAD

INFORME DE GESTIÓN REFORMULADO

EJERCICIO 2014

ÍNDICE

	Pág.
1. El Administrador de la Infraestructura Ferroviaria Adif-Alta Velocidad	2
1.1. Estructura organizativa	2
1.2. Funcionamiento, objetivos y estrategia	4
2. Evolución de la Actividad	5
2.1. Análisis de la actividad y del resultado	5
2.2. Cánones ferroviarios	7
2.3. Indicadores fundamentales de la actividad	8
2.4. Actuaciones en las diversas áreas de actividad	9
3. Liquidez y recursos de capital	20
4. Riesgos e Incertidumbres	22
5. Hechos Posteriores	23
6. Previsión de la evolución de la Entidad	24
7. Otra Información Relevante	25

1. El Administrador de la Infraestructura Ferroviaria Adif-Alta Velocidad

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.

Adif-Alta Velocidad nace con el objetivo de desarrollar y administrar un sistema ferroviario de infraestructuras de altas prestaciones, económicamente sostenible, seguro, eficiente y de calidad. Todo ello, y como referencia continua de todas nuestras actuaciones, se enmarca en la seguridad integrada en su triple vertiente de seguridad en la circulación, de las personas y de los bienes.

En un contexto económico adverso, que imponía fuertes restricciones económicas, hemos realizado un importante esfuerzo en el desarrollo de la red de alta velocidad como soporte básico del sistema de transporte ferroviario nacional en los corredores de mayor demanda de viajeros.

Esta apuesta por la Alta Velocidad, iniciada hace veinte años, ha transformado la red ferroviaria de manera radical, alcanzando las mayores dotaciones de infraestructura ferroviaria de alta velocidad de Europa y posicionándonos como el segundo país del mundo en Km. y manteniendo una importante diferencia en tiempos de viaje con respecto a otras líneas de AV del mundo.

Esta red está construida mayoritariamente en ancho UIC (1.435mm), vía doble, electrificada a 25KV y siguiendo las especificaciones técnicas de interoperabilidad (ETI) europeas. La progresiva implantación de las ETI permite la prestación de servicios ferroviarios sin rupturas desde/hacia nuestro país al resto de la red ferroviaria europea.

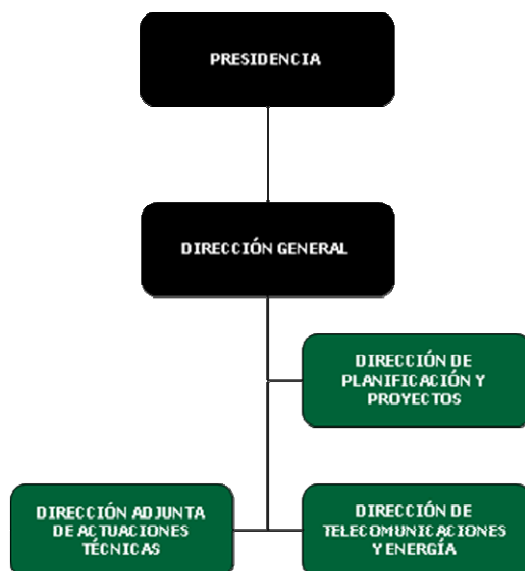
1.1. Estructura organizativa

Adif- Alta Velocidad está regida por un Consejo de Administración encargado de la superior dirección, de su administración y gestión.

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

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
ADIF- Alta Velocidad
INFORME DE GESTIÓN
EJERCICIO 2014

En el mes de noviembre de 2014 se aprobó una reorganización siendo la nueva estructura de Adif-Alta Velocidad la siguiente:



La composición del Consejo de Administración y de la Dirección de Adif- Alta Velocidad a 31 de diciembre de 2014 se presenta a continuación:

CONSEJO DE ADMINISTRACIÓN

PRESIDENTE

D. Gonzalo Ferre Moltó

VOCALES

D. Jorge Ballesteros Sánchez
D. Benigno Blanco Rodríguez
D. Domingo García Díez
D. Manuel Niño González
D. Miguel Ángel Cilleros Sánchez
D. Miguel Ángel Herrera Chamorro
D^a. María García Capa
D. Antonio Toscano Jiménez
D^a. Mercedes Rodríguez Arranz

SECRETARIA

D^a. Alicia Portas Martínez

COMITÉ DE DIRECCIÓN

PRESIDENTE

D. Gonzalo Ferre Moltó

D.G. DE ADIF-ALTA VELOCIDAD

D. Javier Gallego López

SECRETARÍA DEL CONSEJO

D^a. Alicia Portas Martínez

1.2. Funcionamiento, objetivos y estrategia

En julio de 2013, tras la decisión de crear el nuevo ente público empresarial Adif-Alta Velocidad y en un contexto económico que imponía fuertes restricciones económicas, se hizo necesario establecer un nuevo escenario estratégico que permitiera concentrar todos los esfuerzos en la consecución de los objetivos propuestos y, sobre todo, aportar al sistema ferroviario español y a la sociedad el valor añadido y la sostenibilidad económica que se espera de Adif- Alta Velocidad como administrador de infraestructuras ferroviarias. Todo ello, y como referencia continua de todas nuestras actuaciones, enmarcado en la seguridad integrada en su triple vertiente de seguridad en la circulación, de las personas y de los bienes.

El Plan de Empresa de Adif-Alta Velocidad 2013-2016 se centra en un foco estratégico a medio y largo plazo

“QUE LOS INGRESOS COMERCIALES CUBRAN MÁS DEL 50 % DE LOS COSTES”

Y tres grandes objetivos de empresa:

- Conseguir que Adif-Alta Velocidad ayude a cumplir el objetivo de déficit público.
- Lograr que Adif- Alta Velocidad continúe siendo el instrumento inversor del Ministerio de Fomento.
- Que Adif- Alta Velocidad afronte de forma permanente la mejora de la relación calidad / precio de los servicios que presta

Estos objetivos se despliegan en unas iniciativas estratégicas a través de las áreas de “gestión de empresa”, “gestión de red” y “gestión de servicios ferroviarios”:

- Gestión de empresa
 - Gestión de gastos de explotación.
 - Incremento de ingresos por cánones.
 - Definición del marco financiero.
- Gestión de Red
 - Optimización de las inversiones para la obtención de significativas reducciones de tiempos de viaje.
- Gestión de servicios
 - Optimización de la gestión comercial

Todo ello, y como referencia continua de todas nuestras actuaciones, se enmarca en la seguridad integrada en su triple vertiente de seguridad en la circulación, de las personas y de los bienes.

Durante el presente ejercicio 2014 hemos continuado con las medidas iniciadas desde su creación, orientadas a una gestión responsable que nos permitan alcanzar el objetivo establecido adoptándose medidas tendentes a:

- Incrementar los ingresos por cánones
- Incrementar los ingresos comerciales
- Contener los gastos financieros en el medio plazo
- Contención de gastos del exterior

2. Evolución de la Actividad

2.1. Análisis de la actividad y del resultado

El resultado antes de impuestos del ejercicio 2014 mejora respecto al de 2013 en más de un 9%, pasando de unas pérdidas de 231 millones de euros a unas pérdidas 210 millones de euros, y ello a pesar del sustancial incremento experimentado por los gastos financieros debido al esfuerzo inversor realizado durante el ejercicio.

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

- El Resultado de Explotación en 2014 presenta un saldo positivo frente al negativo de 2013. Experimenta un incremento de más del 200% respecto al de 2013 debido al buen comportamiento de la cifra de negocios y de otros epígrafes de los Ingresos de Explotación que compensan el incremento de los gastos por servicios exteriores:
 - El importe de la cifra de negocios experimenta un incremento del 29,4% debido, por una parte, al incremento de tarifas de los cánones ferroviarios modificadas con efectos del 1º de enero de 2014 por la Ley 22/2013 de Presupuestos Generales del Estado y, por otro, al aumento de la actividad de los operadores ferroviarios a la que se aplican los cánones (véase apartado 2.2).
 - El epígrafe de Otros Ingresos de Explotación registra un incremento de más del 11% debido, básicamente, al incremento de los ingresos en concepto de suministro de energía a los operadores.
 - Los gastos por servicios exteriores aumentan un 8,4%. Este incremento se explica fundamentalmente por el aumento correspondiente a la compra de energía eléctrica para tracción que representa un 35% de la variación total, así como por los gastos incurridos en 2014 por la adquisición de determinados

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
ADIF- Alta Velocidad
INFORME DE GESTIÓN
EJERCICIO 2014

bienes y servicios al amparo de las encomiendas de gestión firmadas entre Adif y Adif Alta Velocidad en 2013 y destinados a la prestación de servicios de suministro de energía para usos distintos de tracción y de ejecución de inversiones para ADIF, De estas encomiendas se da información detallada en la Memoria de las Cuentas Anuales adjunta.

- Los Gastos Financieros registran un aumento del 33,5% respecto al ejercicio anterior pasando de 284 millones de euros a 379 millones de euros, debido, entre otras causas, al incremento de la financiación obtenida durante el ejercicio como se detalla en el apartado 3 del presente informe.

En Adif Alta Velocidad se identifican los siguientes segmentos de actividad:

- Administración de la red. Incluye los procesos de la Gestión de la Capacidad, de la Seguridad en la Circulación, de la Declaración de Red, del Mantenimiento de la infraestructura ferroviaria y de la Administración de la circulación.
- Construcción. Construcción de las líneas que tiene encomendadas
- Gestión de estaciones y otros activos. Se incluye en este segmento la gestión de las estaciones entendida como el conjunto de actividades necesarias para desarrollar la prestación de servicios al cliente final, así como la gestión de las telecomunicaciones y la gestión de otros activos patrimoniales.
- Energía. Gestiona el suministro de energía eléctrica

A continuación se presenta el desglose del resultado de explotación de la Entidad por segmentos de actividad:

(Miles de €)	Total	Administración Red	Construcción	Gestión de estaciones y otros activos	Energía
Importe neto cifra de negocio	512.668	438.748	219	73.089	611
Trabajos realizados por la empresa para su inmovilizado	9.074	0	8.012	1.062	0
Otros ingresos de explotación	443.037	8.248	1.496	142.031	291.262
Gastos de Personal	(14.365)	(378)	(9.382)	(3.674)	(931)
Otros gastos de explotación	(684.642)	(293.779)	(5.674)	(88.469)	(296.720)
Resultado de Operaciones internas	0	(2.277)	(62)	(2.425)	4.764
Amortización del Inmovilizado	(293.500)	(246.694)	(164)	(46.058)	(583)
Imputación de subvenciones no financiero y otras	96.049	91.742	0	4.306	1
Deterioro y resultado por enajenaciones de inmovilizado	(5.742)	(5.557)	(595)	410	0
Excesos de provisiones	201	2	199	0	0
Resultado de explotación	62.780	(9.945)	(5.950)	80.272	(1.596)

2.2. Cánones Ferroviarios

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

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

(Importes en miles de euros)	2014	2013
CANON DE ACCESO	12.060	491
CANON POR RESERVA DE CAPACIDAD	112.632	102.685
CANON POR CIRCULACION	81.207	73.648
CANON POR TRAFICO	216.512	157.264
INGRESOS CÁNONES POR UTILIZACIÓN DE LÍNEAS DE LA RFIG	422.411	334.088
CANON POR UTILIZACIÓN DE ESTACIONES POR VIAJEROS	71.748	51.563
CANON POR ESTACIONAMIENTO Y UTILIZACIÓN DE ANDENES	8.171	6.402
CANON POR PASO DE CAMBIADORES DE ANCHO	3.805	4.024
CANON POR UTILIZACIÓN DE VÍAS DE APARTADO	80	82
INGRESOS CÁNONES POR UTILIZACIÓN ESTACIONES Y OTRAS INSTALACIONES	83.804	62.072
TOTAL INGRESOS POR CÁNONES	506.216	396.160

Los cánones por utilización de la Red Ferroviaria de Intereses General (RFIG) presentan un incremento del 26,4% respecto al año anterior. El mayor incremento se ha producido en la modalidad D (Canon de tráfico) que presenta un crecimiento del 37,7%

Además del incremento de las tarifas de los cánones establecidas en la Ley de Presupuestos Generales del Estado para el ejercicio, en el año 2014 la producción, medida en términos de trenes-kilómetro, en la Red de Alta Velocidad ha ascendido a un total de 55.127.127 tren-km y supone un incremento del 7,66 % respecto al ejercicio anterior.

Los cánones por utilización de las estaciones y otras instalaciones ferroviarias presentan un crecimiento del 35% respecto al año anterior. El 92% de este incremento corresponde al crecimiento del canon por utilización de estaciones por los viajeros.

Como en el caso de los cánones por utilización de la RFIG, la Ley de Presupuestos Generales del Estado para el ejercicio 2014 llevó a cabo la actualización de algunas de las tarifas de esta modalidad. Adicionalmente, los viajeros que utilizaron las estaciones de titularidad de ADIF Alta Velocidad en 2014 aumentaron un 2% en relación con 2013.

2.3. Indicadores fundamentales de la actividad

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

	2014	2013
RATIOS SOBRE GRADO DE AUTOFINANCIACIÓN		
GRADO DE AUTONOMÍA Indica el grado de independencia respecto a la financiación ajena	53,16%	56,19%
FINANCIACIÓN DEL ACTIVO FIJO Indica el % de recursos a L/P que financian el Activo no corriente	101,40%	96,28%
RATIOS DE ROTACIÓN		
ROTACIÓN DEL ACTIVO TOTAL Indica el grado de eficiencia en la gestión de activos	2,22%	1,99%
ROTACIÓN ACTIVO FIJO Indica el grado de eficiencia en la gestión deL activo fijo	2,34%	2,02%
ROTACIÓN ACTIVO CORRIENTE Indica el grado de eficiencia en la gestión deL activo corriente	43,08%	142,94%
RATIOS DE LIQUIDEZ		
COEFICIENTE DE LIQUIDEZ Indica cuántas unidades monetarias de cada 100 de activo son líquidas	5,15%	1,39%
COEFICIENTE DE TESORERÍA Indica la capacidad de la empresa para hacer frente a sus compromisos a C/P	1,35	0,28
RATIO DE SOLVENCIA Indica la capacidad de la empresa para afrontar su pasivo exigible con el activo.	2,13	2,28
RENTABILIDAD FINANCIERA Indica la remuneración a los capitales propios.	-1,54%	-1,63%
RENTABILIDAD ECONÓMICA Capacidad efectiva para remunerar todos los capitales a su disposición, propios y ajenos.	-0,50%	-0,58%
FONDO DE MANIOBRA (millones €) Indica la capacidad para afrontar sus obligaciones a C/P	570	-1.460

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
ADIF- Alta Velocidad
INFORME DE GESTIÓN
EJERCICIO 2014

Por otro lado, la información sobre los aplazamientos de pago efectuados a proveedores en 2014 y 2013 según establece la Disposición Adicional Tercera de la Ley 15/2010, de 5 de julio, se muestra en el cuadro adjunto.

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

	2014		2013	
	Importe	%*	Importe	%*
Dentro del plazo máximo legal	277.603	13,94%	348.014	15,00%
Resto	1.713.624	86,06%	1.972.148	85,00%
Total pagos del ejercicio	1.991.227	100,00%	2.320.162	100,00%
PMPE (días) de pagos.	33		38	
Aplazamientos que a la fecha del cierre sobrepasan el plazo máximo legal	104.092		8.116	

* Porcentaje sobre el total

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

2.4. Actuaciones en las diversas áreas de actividad

2.4.1. Construcción

Las principales actuaciones del año 2014 y la situación al cierre del ejercicio se describen a continuación.

L.A.V. Madrid-Extremadura

En el año 2014 continuaron de acuerdo a la programación prevista los trabajos de plataforma de las obras entre Talayuela y Badajoz, recepcionándose las obras del tramo Cáceres-Aldea del Cano y las de los dos tramos comprendidos entre Garrovillas y Cáceres, con lo que ya se encuentran finalizados seis tramos. Además, se han iniciado las obras de los tres tramos comprendidos entre Plasencia y Grimaldo, y de los dos entre San Rafael y Arroyo de la Albuera.

También en 2014 se han licitado las obras de montaje de vía entre Cáceres y Badajoz; las instalaciones de protección civil y seguridad en túneles, y el control de tráfico y

telecomunicaciones del tramo Plasencia-Badajoz; y la adaptación a la alta velocidad de las estaciones de Cáceres, Mérida y Badajoz.

L.A.V. Antequera-Granada

Durante el año 2014 se ha continuado con los trabajos de plataforma de acuerdo a la programación prevista. Se hallan completamente finalizados seis tramos de plataforma. Durante el año 2014 se adjudicaron importantes obras para el desarrollo de la línea entre las que se incluyen: Accesos a Granada fase I, Estación de Granada Fase I y las obras correspondientes de catenaria, subestaciones e instalaciones de seguridad. También se adjudicaron los contratos de suministros necesarios para la puesta en servicio de la línea.

Además se aprobó la licitación de las siguientes obras: Renovación de vía y mejora de la permeabilidad del tramo Río Frío-Tocón y las Obras de Montaje de vía que se prevé serán adjudicadas durante el primer trimestre de 2015.

L.A.V. Olmedo-Zamora-Lubián-Orense

a) Olmedo-Zamora

Este tramo de 95 km comprende seis subtramos. Tan solo falta por recepcionar uno de ellos (Estación de Zamora. Plataforma), estando la obra prácticamente finalizada. Este tramo tiene como elementos más representativos 20 viaductos que suman una longitud de 4,66 km.

Los trabajos de montaje de vía y electrificación han seguido ejecutándose hasta la estación de Zamora, encontrándose a finales de 2014 en un grado muy avanzado de ejecución.

b) Zamora-Lubián

De 129 km de longitud, el trayecto consta de ocho 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).

A finales de 2014 los trabajos de montaje de vía y electrificación se encontraban en fase de inicio.

c) Lubián-Ourense

De 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. Durante 2014 se ha continuado ejecutando obras en todos los subtramos.

Los tramos entre Taboadela y Orense se encuentran en redacción de proyecto.

Durante 2014 se ha licitado el contrato de Instalaciones de Seguridad y Comunicaciones entre Olmedo -Ourense.

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.

Durante el año 2014 han proseguido los trabajos incluidos en los proyectos de obras civiles complementarias interiores, fundamentalmente en la parte correspondiente a la ejecución de andenes y a los trabajos de impermeabilización. También se han desarrollado trabajos de estabilización de ladera en diferentes puntos de la obra correspondientes al proyecto de ejecución de plataforma del tramo Sotiello-Campomanes, estando actualmente algunos de ellos en ejecución.

Los contratos de montaje de vía han comenzado en los meses de julio y agosto de 2014. Los trabajos para la instalación de la línea aérea de contacto se han coordinado con los trabajos de ejecución de la plataforma.

El proyecto de instalaciones de protección civil y seguridad de la variante de Pajares se licitó y adjudicó en 2014. También se adjudicó el proyecto de instalaciones de seguridad entre La Robla y Pola de Lena, cuyos trabajos comenzaron a final de año.

Eje Atlántico de Alta Velocidad

En 2013 se encontraban finalizados los tramos entre Vigo y Pontevedra y el tramo A Vacariza-Rialíño. En 2014 se han completado las obras de los tramos comprendidos entre Pontevedra y Portela, estando el resto de tramos prácticamente finalizados.

Se ha finalizado el montaje de vía del tramo Vigo-Soutomaior y el del tramo Villagarcía-Padrón está muy avanzado.

Tanto las subestaciones eléctricas y centros de autotransformación asociados, como la línea aérea de contacto y las instalaciones de protección civil, están en obras en todo el tramo.

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
ADIF- Alta Velocidad
INFORME DE GESTIÓN
EJERCICIO 2014

En cuanto a las instalaciones de control de tráfico y telecomunicaciones, el tramo Soutomaior-Portela está finalizado, mientras que los tramos Vigo-Soutomaior y Villagarcía- Padrón se encuentra en ejecución. Los tramos Portela-Villagarcía y Padrón-Santiago se encuentran en servicio.

Las obras de protección acústica se licitaron en diciembre de 2014.

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.

Con la recepción en 2014 de las obras del túnel de Atocha-Chamartín, se encuentran recepcionadas todas las obras de plataforma a excepción de las correspondientes al tramo Pinto-Torrejón de Velasco y al Túnel Provisional de Futura Estación Pasante de Atocha cuyas obras están finalizadas. Están previstas las licitaciones del montaje de vía y de la línea aérea de contacto para comienzos de 2015.

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

En 2014 continúan las pruebas para la implantación del ERTMS N2 en el tramo.

c) Monforte del Cid-Murcia

Se encuentran en ejecución las obras de plataforma de los tres tramos comprendidos entre San Isidro y los accesos a Murcia, estando el resto recepcionadas o en trámites de recepción. Asimismo, están en ejecución las obras de la estación de Elche y de la línea aérea de contacto de todo el tramo.

Se ha adjudicado el contrato para la redacción de los proyectos y la ejecución de las obras de control de tráfico y telecomunicaciones.

Se han licitado las obras de los Accesos a Murcia, permeabilización del trazado y remodelación de la estación de Murcia; las obras de montaje de vía; y las de instalaciones de protección civil en los túneles.

Se ha aprobado el proyecto de protección acústica y está pendiente la licitación de las obras.

L.A.V. Almería-Murcia

Las obras han seguido la programación prevista. A los seis tramos ya finalizados se ha incorporado, tras su recepción, el tramo Sorbas-Barranco de los Gafarillos, con lo que se encuentran finalizadas todas las obras de plataforma del tramo que estaban en ejecución.

Vandellós-Área de Tarragona

Se han finalizado 4 tramos y se encuentran en ejecución las obras de plataforma de los dos tramos restantes y de la estación de Cambrils.

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.

Se han licitado y adjudicado los trabajos de electrificación y de las instalaciones de control de tráfico y telecomunicaciones fijas y móviles.

Se encuentran en licitación las obras de instalaciones de protección civil y seguridad del túnel de Rojales.

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 y recepcionados, habiéndose recibido en el 2014 el tramo Río Duero-Túnel Pinar de Antequera de 5,4 km.

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

Están recibidos los cuatro contratos de infraestructura correspondientes al tramo Valladolid-Nudo Venta de Baños, de los cuales se ha recepcionado en 2014 el tramo Nudo de Venta de Baños: Conexión Valladolid-Palencia-León.

Entre Palencia y León, de los diez contratos de infraestructura vigentes, se encuentran recepcionados ocho. Los dos tramos restantes, Palanquinos-Onzonilla y Onzonilla-Estación de León están prácticamente finalizados a finales de 2014.

Se ha trabajado durante 2014 en el montaje de vía, las instalaciones de control de tráfico y telecomunicaciones y la línea aérea de contacto (adjudicada a comienzos de 2014), estando a finales de año en una situación de gran avance.

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

A diciembre de 2014 quedan por finalizar los tramos Nudo de Venta de Baños.Conexiones Valladolid-Burgos y León-Palencia-Burgos, Quintana del Puente-Villodrigo y Estépar-Variante de Burgos, habiéndose recepcionado entre 2012 y 2013 los otros cuatro tramos de plataforma.

Durante 2014 se han licitado los tres contratos de montaje de vía, y se han iniciado los trabajos en la línea aérea de contacto, adjudicado en febrero de 2014.

Se han iniciado los trabajos relativos a las obras de instalaciones de seguridad y control del tráfico entre Venta de Baños y Burgos así como las de subestaciones y centros de autotransformación asociados y telecomunicaciones fijas y móviles (GSM-R).

L.A.V. Vitoria-Bilbao-S. Sebastián.

Entre Vitoria y Bilbao se encuentran finalizados siete tramos de plataforma. Se han recibido en 2014 las obras correspondientes a los tramos Eskoriatza-Aramaio y Aramaio-Mondragón, manteniéndose en ejecución los restantes (28.5 km), con un grado de avance importante.

Durante 2014 se ha adjudicado las obras para el tramo de plataforma Mondragón-Bergara. Sector Kobate y se ha aprobado la licitación de los tramos Atxondo-Abadiño y Mondragón-Bergará. Sector Angiozar.

Durante el 2015 está previsto continuar con la licitación de los tramos de plataforma restantes, y con la redacción de los proyectos necesarios para la puesta en servicio de la línea: montajes de vía, bases de mantenimiento, electrificación, IISS, etc.

Como resumen, el grado de ejecución de la red de alta velocidad al final del año 2014 se refleja en el cuadro siguiente:

EN SERVICIO	LONGITUD
Madrid-Sevilla	476
Madrid-Figueres Vilafant	799
Córdoba-Málaga	155
Madrid-Valladolid	201
Madrid-Toledo	21
Madrid-Albacete-Valencia-Alicante	601
Conexión Los Gavilanes	6
Conexión Sur-N.E.	6
TOTAL	2.265

2. 4.2. Telecomunicaciones

Durante 2014 se ha continuado con el Plan de Renovación de la Red de Fibra Óptica, realizando los tramos de Lérida-Valls, Manresa-Montcada e iniciación del Escorial-Ávila

El Consejo de Administración de Adif- Alta Velocidad, en su sesión del día 25 de abril de 2014, acordó la adjudicación del contrato de "Cesión de los Derechos de Uso y Gestión de la Explotación de la red de cables de fibra óptica y demás elementos asociados propiedad de Adif no dedicada al servicio ferroviario" a Red Eléctrica Internacional S.A.U., en adelante REI, por un importe de 462,0 M€ por un periodo de vigencia de 20 años. Sin embargo, y derivado de la necesidad de obtener la autorización de los clientes a la cesión de los contratos de fibra óptica establecidos con Adif Alta Velocidad, la cantidad finalmente

acordada fue de 433,7 millones de euros, al no acceder a la cesión uno de los clientes, manteniendo en la actualidad Adif- Alta Velocidad la gestión del citado contrato.

Adicionalmente a las cantidades indicadas, los acuerdos adoptados contemplan un contrato para el mantenimiento de la Red cedida por un importe de 9,46 millones/año por la totalidad de años de la Cesión, así como la asunción por parte de REI de los costes seguridad, alquiler de espacios y locales y consumo de energía, por un importe estimado anual de 4,26 millones/año. Por último, han establecido contrato por la Prestación de Servicios Profesionales, por cuantía anual revisable de 3,06 millones/año; para los primeros seis años de contrato.

Por último, reseñar que durante la totalidad de la Cesión (20 años) el adjudicatario vendrá obligado a realizar una inversión mínima en los activos cedidos de 4 millones/año.

2.4.3. Energía

Adif-Alta Velocidad ha gestionado el suministro de energía eléctrica de 2,783 TWh con unos costes medios de:

Energía-61,57€/MWh,

ATRs-42,92 €/MWh,

Coste total del MWh consumido de 104,5 €/MWh.

Se han obtenido las resoluciones del Ministerio de Industria, Energía y Turismo y acuerdos con las compañías distribuidoras que han permitido un ahorro de 1.070.358 euros correspondientes a la compensación por 15.675 MWh de energía vertida por el frenado de las composiciones ferroviarias en la red UIC.

Se ha procedido a realizar los Concursos de Suministro de Energía Eléctrica para Energía Telemedida 2015 y No Telemedida 2015/2016 por un importe aproximado de 395,9 M€. Los valores ofertados por los adjudicatarios para el suministro de energía en 2015, suponen un ahorro sobre el precio final del suministro del concurso telemedido del 2,3% respecto a la adjudicación del año 2014, y del 1,5% para el suministro de energía de puntos no telemedidos para los años 2015 y 2016 respecto al año 2014.

En 2014 se ha elaborado el Plan Director de Ahorro y Eficiencia Energética habiéndose implantado medidas de eficiencia energética que han producido ahorros anualizados en las siguientes cuantías:

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
 ADIF- Alta Velocidad
 INFORME DE GESTIÓN
 EJERCICIO 2014

Consumo GWh _{equivalentes} ADIF ALTA VELOCIDAD	
	Resultados 2014
Adif AV UdT	19,82
Adif AV Tracción	44,05

2.4.4. Recursos Humanos

Régimen jurídico laboral

El régimen jurídico laboral de Adif-Alta Velocidad 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, por el que los trabajadores de Adif que prestan 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.

Distribución de efectivos

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

ÁREAS DE GESTIÓN	EFFECTIVOS
Dirección Construcción A.V.	141
Telecomunicaciones	43
Energía y Eficiencia Energética	13
Dirección Patrimonio	18
Corporación y Servicios Generales	4
TOTALES	219

GRUPOS PROFESIONALES	EFFECTIVOS
Personal operativo y MMII	25
Estructura de apoyo	94
Estructura de dirección	100
TOTALES	219

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
ADIF- Alta Velocidad
INFORME DE GESTIÓN
EJERCICIO 2014

EDAD	%
Hasta 35 años	11,42
Entre 36 y 50 años	56,16
Más de 50 años	32,42

ANTIGÜEDAD	%
Entre 0 y 12 años	55,25
Entre 13 y 19 años	21,00
Entre 20 y 27 años	4,11
Entre 28 y 35 años	16,44
Más de 35 años	3,20

COMUNIDAD AUTÓNOMA	EFECTIVOS
Andalucía	18
Castilla y León	12
Cataluña	8
Madrid	176
País Vasco	2
Comunidad Valenciana	3
TOTAL	219

2.4.5. Seguridad

Seguridad en la Circulación

Hasta diciembre de 2014, se han concedido Certificados de Seguridad a 15 empresas ferroviarias (EE.FF.), que previamente habían obtenido la Licencia: Renfe Viajeros, Renfe Mercancías, Comsa Rail Transport, Continental Rail, Acciona Rail Services, Transfesa Rail, Tracción Rail, Logitren Ferroviaria, Ferrovial Railway, Transitia Rail, Vело Rail, Eco Rail, Interbus-Interurbana de Autobuses, Alsa Ferrocarril y Guinovart Rail.

También figuran en el Registro Especial Ferroviario, 12 empresas con Licencia, pero sin Certificado de Seguridad: Eusko Trenbideak Ferrocarriles Vascos, Arcelormittal Siderail, Logibérica Rail, Monbus Rail, Asturmasa Rail, Arramele Siglo XXI, Avanza Tren, Vectalia Rail, Aisa Tren, Fesur- Ferrocarriles del Suroeste, FGC Mobilitat y La Sepulvedana.

Con Licencia de otro Estado y Certificado de Seguridad emitido en España (parte B), hay dos: Takargo-Transportes de Mercadorías y Société Nationale des Chemins de Fer Français-SNCF.

2.4.6. Calidad, Eficiencia y Medio Ambiente

Sistema de gestión

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

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

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

Durante 2014 se han llevado a cabo las auditorías externas para la renovación de la Normas ISO 9001(Calidad) e ISO 14001(Medio Ambiente) y adaptadas a la nueva configuración empresarial de Adif y Adif Alta Velocidad

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. Entre 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 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.

En 2014 se han elaborado 60 certificados de cumplimiento de la DIA e informes de adecuación a la DIA de proyectos constructivos y 32 informes de adecuación a la DIA de proyectos modificados y complementarios, de líneas de Alta Velocidad.

En diciembre de 2014 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.

Desde noviembre de 2013 Adif-Alta Velocidad participa como Coordinador, junto a otras instituciones públicas y privadas en el Proyecto Life denominado "Development and demonstration of an anti-bird strike tubular screen for High Speed Rail lines" cuyo principal objetivo es reducir el impacto de las líneas de alta velocidad sobre la avifauna. En el Proyecto Life "Development and demonstration of an anti-bird strike tubular screen for High Speed Rail lines" también participan la Universidad Autónoma de Madrid, FCC, FCCCO, Renfe Operadora y Prointec, persigue los siguientes objetivos:

- Aumentar el conocimiento sobre la interacción entre la infraestructura ferroviaria y la avifauna, con el objetivo de introducir mejoras en el diseño que garanticen la biodiversidad y minimicen la pérdida de conectividad faunística, atendiendo a los parámetros legislativos vigentes.
- Reducir el impacto global y específico de las líneas de Alta Velocidad existentes y futuras, persiguiendo la garantía de protección de las poblaciones de avifauna y atendiendo fundamentalmente a especies prioritarias y zonas o entornos protegidos.
- Desarrollar metodologías y procedimientos de trabajo para determinar medidas óptimas de protección de la avifauna en nuevas líneas de Alta Velocidad, válidas para su incorporación a las instrucciones técnicas de trabajo de los gestores y administradores ferroviarios.

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
ADIF- Alta Velocidad
INFORME DE GESTIÓN
EJERCICIO 2014

- Implementar y demostrar la efectividad de un nuevo diseño de pantalla anticollisión para aves, basado en el concepto de tubos exentos (PTE), extrapolable en su definición y diseño a otros gestores de infraestructuras ferroviarias o lineales.
- Difundir el conocimiento obtenido, tanto teórico como empírico, así como los resultados y beneficios aportados por las metodologías a obtener y los prototipos diseñados que se obtengan para reducir la problemática entre avifauna y redes ferroviarias de alta velocidad.

3. Liquidez y Recursos de Capital

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

Durante 2014 Adif-Alta Velocidad logró superar las dificultades existentes años anteriores para obtener liquidez por el cierre de los mercados financieros como se muestra en la evolución de la tesorería que se presenta a continuación:

Importes en miles de euros	2014	2013
Flujos de efectivo de las actividades de explotación	399.668	(671.821)
Flujos de efectivo de las actividades de inversión	(1.494.257)	(1.281.355)
Flujos de efectivo de las actividades de financiación	2.557.370	2.183.837
Aumento neto del efectivo o equivalentes	1.462.781	230.661

El detalle de los recursos generados en las actividades de financiación se muestra en el siguiente cuadro:

Importes en miles de euros	2014	2013
Subvenciones, donaciones y emisión instrumentos de patrimonio	256.526	261.283
Incremento deudas con entidades de crédito y por obligaciones	1.877.165	1.437.489
<i>Disposiciones del ejercicio</i>	<i>3.722.952</i>	<i>1.525.000</i>
<i>Devoluciones del ejercicio</i>	<i>(1.845.787)</i>	<i>(87.511)</i>
Incremento neto de otras deudas	423.679	485.065
Flujos generados en actividades de financiación	2.557.370	2.183.837

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
ADIF- Alta Velocidad
INFORME DE GESTIÓN
EJERCICIO 2014

En el ejercicio 2014 se ha revertido el signo del Fondo de Maniobra de la Entidad, que pasó de ser negativo por importe de 1.460 millones de euros en el año 2013 a alcanzar un importe positivo de 570 millones de euros a 31 de diciembre de 2014, lo que supone una variación neta positiva de 2.030 millones de euros.

En el marco de una política de diversificación de las fuentes de financiación, Adif - Alta Velocidad registró, el 30 de abril de 2014, en la Bolsa de Valores irlandesa un folleto informativo del Programa E.M.T.N. (Euro Medium Term Note) por importe nominal de 3.000 millones de euros.

El 20 de mayo de 2014 se realizó la emisión inaugural bajo el referido Programa, por un importe nominal de 1.000 millones de euros, a plazo de 10 años.

Previamente al lanzamiento de la segunda emisión y con objeto de su cotización en la Comisión Nacional del Mercado de Valores, se solicitó el pasaporte del Folleto Base a CNMV, lo que fue autorizado por el regulador irlandés en fecha 28 de julio de 2014.

Dada la imposibilidad de realizar la segunda emisión de obligaciones de Adif-Alta Velocidad en el mes de diciembre de 2014, debido a la evolución del mercado, se suscribió un crédito puente "club deal", por importe nominal de 1.000 millones de euros, cuyo desembolso se produjo el 29 de diciembre de 2014.

En enero de 2015 se realizó la segunda emisión de obligaciones por Adif-Alta Velocidad por importe de 1.000 millones de euros, a un tipo de interés fijo anual del 1.875% y con fecha de vencimiento 28 de enero de 2025. Como consecuencia de la emisión, el 29 de enero de 2015 se amortizó anticipadamente el crédito puente al que nos hemos referido anteriormente.

Otras financiaciones a largo plazo, tomadas en 2014, correspondieron al Banco Europeo de Inversiones (BEI) por importe nominal de 850 millones de euros y a préstamos bilaterales con otras entidades de crédito por importe nominal de 400 millones de euros.

Asimismo, la Entidad ha culminado, el 23 de diciembre de 2014, un proceso de renegociación de su deuda a largo plazo con entidades de crédito, por un importe nominal de 772,95 millones de euros, con el objeto de aprovechar la mejora de la situación de los mercados financieros para reducir costes e incrementar plazos.

La conjunción de la evolución de tipos de interés, la política de renegociación de la deuda y la diversificación de las fuentes de financiación ha permitido disminuir el tipo de interés

medio del pasivo de Adif-Alta Velocidad, de forma que ha pasado del 2,48% en 2013 al 2,30% en 2014.

4. Riesgos e Incertidumbres

Adif- Alta Velocidad está expuesta a diversos riesgos tanto de naturaleza financiera como de naturaleza operacional como consecuencia, de un lado, de su propia actividad y, de otro, de la deuda tomada para financiarla.

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

a) Riesgo de crédito

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

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

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

b) Riesgo de tipos de interés

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

Los recursos ajenos se han contratado con diversos regímenes de tipo de interés, tipos fijos para las emisiones de obligaciones y los préstamos BEI, con plazos entre 10 y 30 años.

En relación con la financiación mediante préstamos bilaterales se contrató una cobertura de tipos de interés, sobre un nocional de 300 millones de euros, mediante la cual se transformó el tipo de interés variable en un tipo fijo durante toda la vida de la operación, 6 años.

c) Riesgo de liquidez

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

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

d) Riesgo de valoración

Adif Alta Velocidad realiza estimaciones basadas en la experiencia histórica y en otros factores que considera razonables de acuerdo con las circunstancias actuales y que constituyen la base para establecer el valor de los activos y pasivos cuya cuantificación no es fácilmente determinable mediante otras fuentes. Aunque revisa sus estimaciones de forma continua, dada la incertidumbre inherente a las mismas, existe un riesgo importante de que pudieran surgir ajustes significativos en el futuro sobre los valores de los activos y pasivos afectados, de producirse un cambio significativo en las hipótesis, hechos y circunstancias en las que se basan.

5. Hechos Posteriores

En relación con la operación urbanístico-ferroviaria conocida como “Operación Chamartín” y cuya evolución en el tiempo se explica detalladamente en las Cuentas Anuales adjuntas, los derechos y obligaciones que se derivan para Adif del contrato suscrito entre Adif, Renfe-Operadora y “Desarrollo Urbanístico Chamartín, S.A.” el 23 de junio de 2009, se distribuirán entre Adif-Alta Velocidad y Adif en razón de la superficie que finalmente se delimite entre ambas entidades y en función de los precios por metro cuadrado establecidos en ese contrato.

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

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

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
ADIF- Alta Velocidad
INFORME DE GESTIÓN
EJERCICIO 2014

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

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

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

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

6. Previsión de la evolución de la Entidad

En el conjunto del año, el PIB creció en 2014 un 1,4% sobre el año anterior (según datos de FUNCAS) y los datos disponibles relativos al inicio del primer trimestre de 2015 - afiliados a la Seguridad Social, índices PMI, indicadores de confianza- nos permiten prever un crecimiento del PIB superior a lo esperado.

La caída del precio del petróleo y de los tipos de interés, así como el mayor acceso al crédito, están impulsando el consumo y la construcción de viviendas en mayor medida de lo previsto, lo que nos permite revisar el incremento del PIB hasta un 3% para 2015.

Se prevé que la inversión pública experimente un incremento en 2015 en torno al 6%.

Todo ello, unido a la creciente liberalización del tráfico ferroviario cuyo hito más reciente ha sido la apertura a operadores privados de transporte de viajeros del eje Madrid-Levante, nos permite ser optimistas respecto a la mejora de nuestros resultados económicos y a la consecución de los objetivos marcados, cumpliendo con las expectativas de los grupos de interés a través de una gestión transparente y eficiente de los recursos económicos que nos confían los ciudadanos de forma que aporten riqueza y bienestar a la sociedad:

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
ADIF- Alta Velocidad
INFORME DE GESTIÓN
EJERCICIO 2014

- Por medio del control del gasto y transparencia financiera.
- Estableciendo y fortaleciendo un modelo de gestión basado en la ética, la equidad y la responsabilidad ante los colectivos con los que se relaciona y para los que trabaja.
 - Generando valor añadido para los ciudadanos en entornos donde Adif-Alta Velocidad desarrolla la actividad.
 - Dando respuesta a las personas que hacen uso de nuestras instalaciones y canales de comunicación, mejorando la integración del ferrocarril.
 - Conservando el patrimonio histórico ferroviario y el patrimonio arqueológico descubierto en los trabajos de construcción.
 - Manteniendo un elevado nivel de calidad de servicio.
 - Siendo el motor referente de la inversión en España y del desarrollo de la I+D+i en el sector ferroviario

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

- Insuficiente nivel de utilización de la infraestructura
- Moderado crecimiento del PIB.
- Insuficiente cobertura de los cánones
- Grupos de interés con alto poder mediático que pueden condicionar decisiones de inversión.
- Inversiones en proyectos de integración en ciudades de difícil ejecución económica.
- Importante crecimiento de los gastos financieros y de las amortizaciones

7. Otra Información Relevante

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

7.1. Inversiones realizadas durante el ejercicio

Durante el ejercicio 2014 se han ejecutado las inversiones que se recogen en los cuadros adjuntos, detalladas por líneas y por naturaleza.

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
ADIF- Alta Velocidad
INFORME DE GESTIÓN
EJERCICIO 2014

LÍNEAS	IMPORTE MILES € (IVA incluido)
CORREDOR MEDITERRÁNEO (BARCELONA -FRONTERA FRANCESA)	50.887
CORREDOR MEDITERRÁNEO (LEVANTE)	198.072
CORREDOR MEDITERRÁNEO (MURCIA - ALMERÍA)	39.518
CORREDOR MEDITERRÁNEO (BOBADILLA - GRANADA)	127.646
CORREDOR MEDITERRÁNEO (TARRAGONA)	50.144
L.A.V. MADRID - LEVANTE	11.030
VARIANTE DE PAJARES	201.431
L.A.V. VITORIA - BILBAO - SAN SEBASTIÁN	127.590
L.A.V. VENTA DE BAÑOS-PALENCIA-LEÓN-ASTURIAS	125.440
L.A.V. VALLADOLID - BURGOS - VITORIA	142.426
L.A.V. MADRID - EXTREMADURA	106.066
L.A.V. OLMEDO -LUBIAN - ORENSE	528.500
L.A.V. ZARAGOZA - PAMPLONA	66.155
CONEXIÓN U.I.C. ATOCHA - CHAMARTÍN	96.606
EJE ATLÁNTICO (INCLUIDO VIGO)	148.036
ADAPTACIÓN ANCHO UIC CORREDOR MEDITERRÁNEO	46.739
IMPUTABLE AL CONJUNTO DE LA RED ALTA VELOCIDAD	14.539
INVERSION EN PROYECTOS FINALIZADOS	105.049
ESTACIONES Y OTROS ACTIVOS	7.055
TOTAL	2.192.928

NATURALEZA	IMPORTE MILES € (IVA incluido)
PLATAFORMA	1.568.102
VÍA	293.977
ELECTRIFICACIÓN Y TELECOMUNICACIONES	71.457
SEÑALIZACIÓN E INSTALACIONES DE SEGURIDAD	64.924
ESTACIONES / TERMINALES DE MERCANCÍAS	20.897
EQUIPAMIENTO Y RESTO DE ACTUACIONES	173.571
TOTAL	2.192.928

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
ADIF- Alta Velocidad
INFORME DE GESTIÓN
EJERCICIO 2014

7.2. Información sobre la contratación realizada

A continuación se incluye información detallada de la actividad de Contratación durante el ejercicio 2014

CUADRO RESUMEN DE LICITACIONES

Dirección	Nº Expedientes	Importes (miles de € IVA excluido)
Org. 800 - Alta Velocidad - Corporativa	12	114.802
Org. 810 - Obras, Servicios y Suministros de A.V.	143	470.317
Org. 820 - Servicios a Clientes y Patrimonio AV	111	215.127
Org. 830 - Construcción AV	115	1.959.550
Totales	381	2.759.796

CUADRO RESUMEN DE ADJUDICACIONES

Dirección	Nº Expedientes	Importes (miles de € IVA excluido)
Org. 800 - Alta Velocidad - Corporativa	11	59.291
Org. 810 - Obras, Servicios y Suministros de A.V.	149	678.662
Org. 820 - Servicios a Clientes y Patrimonio AV	128	212.736
Org. 830 - Construcción AV	92	1.313.208
Totales	380	2.263.897

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
ADIF- Alta Velocidad
INFORME DE GESTIÓN
EJERCICIO 2014

CUADRO RESUMEN DE LICITACIONES POR PROCEDIMIENTO

Procedimiento / Criterio	Nº Expedientes	Importes (miles de € IVA excluido)	% Imp
Abierto			
• Oferta más ventajosa (varios criterios)	105	2.078.160	75,3%
• Precio (un criterio)	35	130.204	4,7%
Restringido			
• Oferta más ventajosa (varios criterios)			
• Precio (un criterio)			
Negociado			
• Con Publicidad	3	465.326	16,9%
• Sin Publicidad			
- Complementarios	1	3.536	0,1%
- Vinculación Tecnológica	24	33.337	1,2%
- Otras Causas	21	4.279	0,2%
- Contratos Menores	58	1.204	0,0%
Pedido a Acuerdo Marco	134	43.750	1,6%
Totales	381	2.759.796	100%