

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL ADIF-ALTA VELOCIDAD

INFORME DE GESTIÓN

EJERCICIO 2015

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	9
2.4. Actuaciones en las diversas áreas de actividad	10
3. Liquidez y recursos de capital	22
4. Riesgos e Incertidumbres	24
5. Previsión de la evolución de la Entidad	25
6. Otra Información Relevante	26

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 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.

La estructura de ADIF-Alta Velocidad a 31 de diciembre de 2015 se resume en el siguiente organigrama:

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
ADIF- Alta Velocidad
INFORME DE GESTIÓN
EJERCICIO 2015



La composición del Consejo de Administración y de la Dirección de ADIF- Alta Velocidad a 31 de diciembre de 2015 se presenta a continuación:

CONSEJO DE ADMINISTRACIÓN

PRESIDENTE

D. Gonzalo Ferre Moltó

VOCALES

D. Jorge Ballesteros Sánchez
D. Benigno Blanco Rodríguez
D^a. Myriam Bonafé Tovar
D. Domingo García Díez
D. Miguel Ángel Cilleros Sánchez
D. Miguel Ángel Herrera Chamorro
D^a. María García Capa
D. Antonio Toscano Jiménez
D^a Paloma Iribas Forcat
D. Jorge Urrechu Corrales

SECRETARÍA DEL CONSEJO

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 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 en 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 2015 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 2015 refleja unas pérdidas 361 millones de euros.

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

- El Resultado de Explotación en 2015 presenta un saldo de 28.255 miles de euros frente a 62.780 miles de euros de 2014. Las principales causas de esa desviación son:
 - Los gastos de personal se incrementan un 3,65% respecto a 2014 debido al reconocimiento del gasto correspondiente a la paga extraordinaria eliminada en 2012.
 - El epígrafe “Deterioro y resultado por enajenaciones del inmovilizado” pasa de un importe de -5,7 millones de euros en 2014 a -11,3 millones en 2015. Esta variación se explica fundamentalmente por las siguientes causas:
 - Un proceso de revisión del Inmovilizado que ha dado lugar al reconocimiento de diversas bajas de instalaciones y de proyectos de obra que finalmente no se van a ejecutar por un importe superior a 8 millones de euros.
 - En virtud del acta de entrega formal de obras suscrita el 1 de febrero de 2016 entre Zaragoza Alta Velocidad 2002, S.A., ADIF y ADIF-AV, en el ejercicio 2015 la Entidad ha revisado las estimaciones realizadas en relación con valor de las obras ferroviarias susceptibles de ser recibidas en ejercicios futuros, reconociendo en la cuenta de resultados una pérdida de 2.157 miles de euros.
 - El epígrafe de Otros Ingresos de Explotación registra un incremento cercano al 4% debido, por un lado, al crecimiento de los ingresos derivados de servicios prestados a ADIF en virtud de las encomiendas de gestión firmadas entre ADIF y ADIF-Alta Velocidad, cuya contrapartida supone el registro de los gastos devengados por esos servicios en el epígrafe Gastos por servicios exteriores, y por otro, al incremento registrado en el suministro de energía de tracción a operadores que supuso un 2,9% más que en 2014, pasando de 291 millones de euros en 2014 a 298 millones de euros en 2015.
 - Los Gastos por Servicios Exteriores aumentan un 5,3%. Este incremento se explica fundamentalmente por el aumento correspondiente a la compra de energía eléctrica para tracción, así como por los gastos incurridos en 2015 por la adquisición de determinados bienes y servicios al amparo de las encomiendas de gestión firmadas entre ADIF y ADIF Alta Velocidad 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.

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
ADIF- Alta Velocidad
INFORME DE GESTIÓN
EJERCICIO 2015

- Las Amortizaciones presentan un incremento del 4,25% respecto a 2014 debido al aumento de líneas en explotación.
- El Resultado Financiero presenta un saldo de -389,5 miles de euros frente a -272,8 miles de euros en 2014. Las principales causas se resumen a continuación:
 - Los Gastos Financieros registran un aumento del 11,92% respecto al ejercicio anterior pasando de 379 millones de euros a 424 millones de euros, debido, fundamentalmente, al incremento de la financiación obtenida durante el ejercicio como se detalla en el apartado 3 del presente informe.
 - El aumento del epígrafe “Deterioro y resultado por enajenaciones de instrumentos financieros” que pasa de 18,6 millones de euros a 31 de diciembre de 2014 a 89,8 millones de euros a 31 de diciembre de 2015 debido fundamentalmente a la dotación de la provisión por el pasivo que se estima tendrá que asumir ADIF- Alta Velocidad como consecuencia de las cartas de compromiso o comfort letter suscritas en su día con determinadas empresas participadas cuya actividad es la Integración del Ferrocarril en las ciudades. En este sentido, ha de tenerse en cuenta que, en función del volumen económico y complejidad técnica de las obras que deberán afrontar en los próximos ejercicios, así como por la dificultad existente para determinar el valor futuro de los suelos que han recibido o recibirán a cambio de las citadas obras, en el actual contexto del mercado inmobiliario, estas sociedades podrían ver condicionada su capacidad para recuperar la totalidad de los costes en que finalmente incurran.

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 ADIF-Alta Velocidad por segmentos de actividad:

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
ADIF- Alta Velocidad
INFORME DE GESTIÓN
EJERCICIO 2015

(Importes en miles de €)	Total (*)	Administración Red	Construcción	Gestión de estaciones y otros activos	Energía
Importe neto cifra de negocio	513.698	435.955	589	76.594	560
Trabajos realizados por la empresa para su inmovilizado	10.197	0	10.197	0	0
Otros ingresos de explotación	460.208	7.800	24.595	128.954	298.859
Gastos de Personal	(14.893)	(318)	(11.010)	(2.620)	(944)
Otros gastos de explotación	(714.864)	(296.585)	(29.953)	(84.886)	(303.440)
Resultado de Operaciones internas	0	(3.690)	(1.516)	(174)	5.380
Amortización del Inmovilizado	(305.973)	(258.144)	(209)	(47.167)	(452)
Imputación de subvenciones no financiero y otras	90.065	85.668	0	4.397	0
Deterioro y resultado por enajenaciones de inmovilizado	(9.194)	(7.695)	(162)	(1.329)	(7)
Excesos de provisiones	1.164	728	128	212	96
Resultado de explotación (*)	30.408	(36.281)	(7.342)	73.978	52

(*) No se incluye el resultado del acta suscrita con Zaragoza Alta Velocidad 2002, S.A

2.2. Cánones Ferroviarios

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

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

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

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
ADIF- Alta Velocidad
INFORME DE GESTIÓN
EJERCICIO 2015

La Ley 38/2015 no será de aplicación hasta el 1º de enero de 2017 toda vez que en su Disposición transitoria cuarta establece que, hasta que no se fijen de conformidad con las reglas establecidas en el título VI los cánones ferroviarios y las tarifas de los servicios complementarios en las instalaciones de servicio dependientes de los administradores de infraestructuras, seguirán siendo aplicables las vigentes a la entrada en vigor de la Ley. La adecuación de los cánones ferroviarios a lo dispuesto en el título VI se incluirá en todo caso, en el primer proyecto de ley de Presupuestos Generales del Estado que se tramite después de la entrada en vigor de la ley.

Las tarifas de los cánones aplicables en el ejercicio 2015 se fijaron en la Ley 36/2014 de Presupuestos Generales del Estado para 2015 en cuyo artículo 65. Uno establece:

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

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

(Importes en miles de euros)	2015	2014
CANON DE ACCESO	12.181	12.060
CANON POR RESERVA DE CAPACIDAD	112.001	112.632
CANON POR CIRCULACION	80.765	81.207
CANON POR TRAFICO	214.932	216.512
INGRESOS CÁNONES POR UTILIZACIÓN DE LÍNEAS DE LA RFIG	419.879	422.411
CANON POR UTILIZACIÓN DE ESTACIONES POR VIAJEROS	75.307	71.748
CANON POR ESTACIONAMIENTO Y UTILIZACIÓN DE ANDENES	8.312	8.171
CANON POR PASO DE CAMBIADORES DE ANCHO	3.452	3.805
CANON POR UTILIZACIÓN DE VÍAS DE APARTADO	46	80
CANON POR UTILIZACIÓN DOMINIO PÚBLICO FERROVIARIO	29	0
INGRESOS CÁNONES POR UTILIZACIÓN ESTACIONES Y OTRAS INSTALACIONES	87.146	83.804
TOTAL INGRESOS POR CÁNONES	507.025	506.215

El volumen total de ingresos por cánones en 2015 se mantuvo prácticamente en los niveles de 2014.

Los cánones por utilización de la Red Ferroviaria de Interés General (RFIG) presentan un decremento del 0,6% respecto al año anterior debido a la disminución registrada en la producción, medida en términos de trenes-km, que alcanzó 54.160.299 trenes-km en 2015 frente a 55.091.387 de 2014.

Por su parte, los cánones por utilización de las estaciones y otras instalaciones ferroviarias presentan un crecimiento del 4% respecto al año anterior debido al

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
ADIF- Alta Velocidad
INFORME DE GESTIÓN
EJERCICIO 2015

incremento del canon por utilización de estaciones por los viajeros que supuso un 5% más que en 2014 y compensó parcialmente la disminución registrada por el canon por paso por cambiadores de ancho .

Los viajeros que utilizaron las estaciones de titularidad de ADIF-Alta Velocidad en 2015 aumentaron un 2,6% en relación con 2014.

2.3. Indicadores fundamentales de la actividad

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

PRINCIPALES INDICADORES	2015	2014
RATIOS SOBRE GRADO DE AUTOFINANCIACIÓN		
GRADO DE AUTONOMÍA Indica el grado de independencia respecto a la financiación ajena	54,33%	53,16%
FINANCIACIÓN DEL ACTIVO FIJO Indica el % de recursos a L/P que financian el Activo no corriente	101,00%	101,40%
RATIOS DE ROTACIÓN		
ROTACIÓN DEL ACTIVO TOTAL Indica el grado de eficiencia en la gestión de activos	2,20%	2,22%
ROTACIÓN ACTIVO FIJO Indica el grado de eficiencia en la gestión deL activo fijo	2,29%	2,34%
ROTACIÓN ACTIVO CORRIENTE Indica el grado de eficiencia en la gestión deL activo corriente	58,27%	43,08%
RATIOS DE LIQUIDEZ		
COEFICIENTE DE LIQUIDEZ Indica cuántas unidades monetarias de cada 100 de activo son líquidas	3,78%	5,15%
COEFICIENTE DE TESORERÍA Indica la capacidad de la empresa para hacer frente a sus compromisos a C/P	1,34	1,35
RATIO DE SOLVENCIA Indica la capacidad de la empresa para afrontar su pasivo exigible con el activo.	2,19	2,13
RENTABILIDAD FINANCIERA Indica la remuneración a los capitales propios.	-2,56%	-1,54%
RENTABILIDAD ECONÓMICA Capacidad efectiva para remunerar los capitales a su disposición, propios y ajenos.	-0,82%	-0,50%
FONDO DE MANIOBRA (millones €) Indica la capacidad para afrontar sus obligaciones a C/P	428	570

Periodo medio de pago a proveedores.

La Resolución de 29 de enero de 2016 del Instituto de Contabilidad y Auditoría de Cuentas deroga el antecedente inmediato en la materia, la Resolución de 29 de diciembre de 2010, del Instituto de Contabilidad y Auditoría de Cuentas, sobre la información a incorporar en la memoria de las cuentas anuales en relación con los aplazamientos de pago a proveedores en operaciones comerciales- que tenía su origen en la anterior redacción de la disposición adicional tercera de la Ley 15/2010, de 5 de julio- y adapta la metodología de cálculo del periodo medio de pago a proveedores en operaciones comerciales.

Además, en su disposición adicional única establece que en las cuentas anuales del primer ejercicio de aplicación de la resolución, no se presentará información comparativa correspondiente a esta nueva obligación, calificándose las cuentas anuales como iniciales a estos exclusivos efectos en lo que se refiere a la aplicación del principio de uniformidad y del requisito de comparabilidad.

En aplicación de lo anterior, en la tabla adjunta se muestra la información relativa al ejercicio 2015

Pagos realizados y pendientes de pago a 31 de diciembre		
	2015	2014
	Días	Días
Periodo medio de pago a proveedores	45,17	
Ratio de operaciones pagadas	51,16	
Ratio de operaciones pendientes de pago	14,41	
	Importe (miles €)	Importe (miles €)
Total pagos realizados	2.003.047	
Total pagos pendientes	389.523	

2.4. Actuaciones en las diversas áreas de actividad

2.4.1. Construcción

Las principales actuaciones del año 2015 y la situación al cierre del ejercicio se describen a continuación.

L.A.V. Madrid-Extremadura

En el año 2015 continuaron, de acuerdo a la programación prevista, los trabajos de plataforma de las obras entre Talayuela y Badajoz, habiendo finalizado en este período la plataforma del tramo Casas de Millán - Cañaveral. Además, se han adjudicado las obras de plataforma correspondientes al ramal de conexión al norte de Mérida, que une la

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
ADIF- Alta Velocidad
INFORME DE GESTIÓN
EJERCICIO 2015

plataforma de alta velocidad en construcción con la plataforma de red convencional existente para la utilización de la estación de Mérida. También se han adjudicado las obras de construcción de protección acústica entre Plasencia y Badajoz. De este modo, se encuentran bastante avanzada la plataforma entre Plasencia y Cáceres, estando prácticamente finalizada entre Cáceres y Badajoz, pendiente únicamente del by pass de Mérida.

Respecto al montaje de vía, durante el año 2015 ha comenzado el montaje de vía entre Cáceres y Mérida, habiéndose adjudicado el montaje de vía entre Mérida y Badajoz y la renovación de accesos en Cáceres sur y Mérida, incluyendo la renovación de vía en las estaciones de Cáceres, Mérida y Badajoz. También se ha adjudicado en este periodo la adecuación de accesos a Cáceres Norte y Plasencia, que incluyen los trabajos de superestructura y cerramiento.

Respecto a las instalaciones, en el año 2015 han sido adjudicadas las obras de instalaciones de protección civil y seguridad en los túneles entre Plasencia y Badajoz. También han sido adjudicadas las instalaciones de seguridad, telecomunicaciones y GSMR en el tramo Plasencia - Cáceres - Badajoz.

L.A.V. Antequera-Granada

Durante el año 2015 se ha continuado con los trabajos de plataforma de acuerdo a la programación prevista. Se hallan completamente finalizados diez tramos de plataforma.

Durante el año 2015 se adjudicaron los contratos de montaje de vía, incluyendo la renovación de la misma a su paso por Loja (con tercer carril).

Se ha continuado con la obras de electrificación y ha comenzado la de instalaciones de seguridad y telecomunicaciones, así como la de Protección Civil en Túneles.

L.A.V. Olmedo-Zamora-Lubián-Orense

1. Olmedo-Zamora. Este tramo de 99 km comprende seis subtramos de plataforma, todos finalizados y recibidos. Este tramo tiene como elementos más representativos 20 viaductos que suman una longitud de 4,66 km.

Los trabajos de montaje de vía, electrificación, instalaciones de seguridad y comunicaciones han seguido ejecutándose hasta la estación de Zamora, encontrándose a finales de 2015 finalizados.

La Puesta en Servicio del tramo tuvo lugar el 17 de diciembre de 2015.

2. 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 2015 los trabajos de montaje de vía y electrificación se encontraban en fase de inicio.

3. Lubián-Ourense. De 99,9 km desde Lubián hasta Taboada y 19 subtramos, que discurren en vías izquierda y derecha, salvo los tres últimos entre Porto y Taboada 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 2015 se ha continuado ejecutando obras en todos los subtramos.

Los tramos entre Taboada y Orense se encuentran en redacción y en tramitación ambiental.

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

La Variante de Pajares, de 49,6 km, está actualmente distribuida en once contratos de infraestructura, de los cuales ocho corresponden a plataforma, dos a obras civiles complementarias interiores en los túneles y uno a obras civiles exteriores, ésta última iniciada en este 2015.

Durante el año 2015 han proseguido los trabajos incluidos en los proyectos de obras civiles complementarias interiores. También se ha continuado con los trabajos de ejecución de plataforma del tramo Sotiello-Campomanes.

Se ha continuado con el montaje de vía en el Lote Sur. Los trabajos para la instalación de la línea aérea de contacto se han coordinado con los trabajos de montaje de vía y de ejecución de la plataforma.

Los proyectos de instalaciones de protección civil y seguridad y de instalaciones de seguridad han continuado ejecutándose. Se ha licitado la obra de pantallas acústicas y la obra ya está en ejecución.

Eje Atlántico de Alta Velocidad

Con la finalización de los dos tramos pendientes, Padrón-Vilagarcia y Arcade-Vigo Urzaiz, el 18 de abril se puso en servicio el trayecto completo entre Santiago de Compostela y Vigo (93,9 km), que queda conectado asimismo al tramo A Coruña-Santiago (61,7 km), ya en servicio.

Se han finalizado las obras de montaje de vía, electrificación e instalaciones de seguridad para la puesta en servicio. Se ha licitado en 2015 el contrato de ERTMS.

Las obras de protección acústica están en ejecución.

L.A.V. Madrid-Levante

1. 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 2015 de las obras correspondientes al tramo Pinto-Torrejón de Velasco y al Túnel Provisional de Futura Estación Pasante de Atocha del túnel de Atocha-Chamartín se encuentran recibidas todas las obras de plataforma. Se han licitado en 2015 las obras del montaje de vía, de la línea aérea de contacto, de las instalaciones de seguridad y comunicaciones y de las pantallas acústicas.
2. Torrejón de Velasco-Motilla del Palancar-Albacete/Valencia. Durante 2015 han continuado las pruebas para la implantación del ERTMS N2 en el tramo.

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
ADIF- Alta Velocidad
INFORME DE GESTIÓN
EJERCICIO 2015

3. Monforte del Cid-Murcia. Se encuentran en ejecución las obras de plataforma de los 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. Durante el año 2015 se ha redactado el proyecto y ha comenzado la ejecución de las obras de control de tráfico y telecomunicaciones. Han comenzado las obras de los Accesos a Murcia, las obras de montaje de vía y las de instalaciones de protección civil en los túneles. Se ha redactado el proyecto de protección acústica y licitado las obras.

L.A.V. Almería-Murcia

Se adjudicó en julio de 2015 el tramo Pulpí-Cuevas de Almanzora, no habiéndose iniciado las obras por la no disponibilidad de los terrenos.

Vandellós-Área de Tarragona

Se han finalizado dos tramos de plataforma que restaban, con lo que son seis los tramos finalizados y se encuentran en ejecución las obras de plataforma de la estación de Cambrils. Han comenzado los trabajos en la estación de L'Hospitalet de L'Infant y en el Paet de Montroig del Camp.

El montaje de vía ha continuado en todo el tramo durante 2015, al igual que los trabajos de electrificación y de las instalaciones de control de tráfico y telecomunicaciones fijas y móviles.

Han comenzado en 2015 las obras las instalaciones de protección civil y seguridad del túnel de Rojales.

L.A.V. Valladolid-Palencia-León.

1. Integración urbana de la red arterial ferroviaria de Valladolid. Se está redactando el proyecto del Túnel urbano de Valladolid (soterramiento, estación provisional y edificio técnico).

2. Valladolid-Nudo Venta de Baños-Palencia-León. Recibidas o finalizadas las obras de plataforma, montaje de vía, las instalaciones de control de tráfico y telecomunicaciones (ASFA) y la línea aérea de contacto. La línea entró en servicio el 29 de septiembre de 2015.

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

En 2015 se han recibido los tramos Nudo de Venta de Baños, Conexiones Valladolid-Burgos y León-Palencia-Burgos, Quintana del Puente-Villodrigo, siguiendo en ejecución Estépar-Variante de Burgos. Anteriormente se habían recibido los otros cuatro tramos de plataforma desde Venta de Baños hasta Burgos.

Durante 2015 se han iniciado los tres contratos de montaje de vía, y siguen en ejecución los trabajos en la línea aérea de contacto. Se ha licitado y ha comenzado la obra de la electrificación de la estación de Burgos.

Siguen en ejecución los trabajos relativos a las obras de instalaciones de seguridad y control del tráfico entre Venta de Baños y Burgos.

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
ADIF- Alta Velocidad
INFORME DE GESTIÓN
EJERCICIO 2015

L.A.V. Vitoria-Bilbao-S. Sebastián.

Entre Vitoria y Bilbao se encuentran finalizados nueve tramos de plataforma. Se han recibido en 2015 las obras correspondientes a los tramos Legutiano-Eskoriatza I y Amorebieta-Lemoa, manteniéndose en ejecución los restantes (20,0km), con un grado de avance importante. Durante 2015 se ha adjudicado la obra del tramo Axondo-Abadiño, con lo que han quedado lanzadas (en ejecución o finalizadas) todos los tramos de plataforma entre Vitoria y Bilbao..

En cuanto al Nudo de Bergara se encuentran adjudicados todos los tramos habiéndose adjudicado en 2015 Elorrio-Elorrio, Elorrio-Bergara y Sector Zumelegi.

Durante el 2015 se ha continuado con la redacción de los proyectos necesarios para la puesta en servicio de la línea: montajes de vía, bases de mantenimiento, electrificación e instalaciones de seguridad.

Como resumen, la red de alta velocidad en explotación al final del año 2015 se refleja en el cuadro siguiente

EN SERVICIO	LONGITUD (km)
Madrid-Sevilla	476
Madrid-Figueres Vilafant	799
Córdoba-Málaga	155
Madrid-Valladolid	201
Madrid-Toledo	21
Madrid-Albacete-Valencia-Alicante	601
Valladolid-Palencia-León	162
Olmedo-Zamora	99
Eje Atlántico	156
Conexión Los Gavilanes	6
Conexión Sur-N.E.	6
TOTAL	2.682

2. 4.2. Patrimonio

Con fecha 28 de diciembre de 2015 se suscribió un acuerdo entre ADIF, ADIF-Alta Velocidad, RENFE Operadora, Renfe Viajeros, S.A., Renfe Fabricación y Mantenimiento, S.A. y Renfe Alquiler de Material Ferroviario, S.A. cuyo objeto es extinguir los derechos de uso sin contraprestación reconocidos en la Orden FOM/2909/2006 a RENFE-Operadora en diversos espacios de uso administrativo y operativo ubicados en edificios de titularidad del Administrador de Infraestructuras Ferroviarias.

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
ADIF- Alta Velocidad
INFORME DE GESTIÓN
EJERCICIO 2015

La referida Orden establecía la obligación de ADIF de sustituir, en un plazo máximo de tres años, estos espacios por inmuebles de su titularidad susceptibles de ser patrimonializados por RENFE Operadora.

Como consecuencia de la creación de ADIF Alta Velocidad, en la Orden PRE 2443/2013, de 27 de diciembre, por la que se determinaron los bienes, derechos y obligaciones de ADIF que pasaron a ser de titularidad de ADIF Alta Velocidad, se estableció la subrogación por parte de ADIF Alta Velocidad en las obligaciones de reposición de los derechos de uso correspondientes a los espacios ubicados en inmuebles atribuidos a ADIF Alta Velocidad, por un total de 20.947,76 metros cuadrados útiles netos.

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

Para extinguir los compromisos asumidos por ADIF- Alta Velocidad derivados de la Orden FOM citada anteriormente, la Entidad ha adquirido en 2015 a Renfe Operadora los derechos de uso correspondientes a un total de 17.826,35 metros cuadrados útiles netos y se ha comprometido a entregar en un plazo máximo de un año superficies de oficinas sitas en la estación histórica de Atocha equivalentes a 3.121,41 metros cuadrados útiles.

Adicionalmente, el acuerdo alcanzado con RENFE Operadora contempla el arrendamiento por diez años, por parte de dicha entidad y por las sociedades de su Grupo, de diversos espacios con una superficie total de 15.887 m² y una renta anual de 2.406,5 miles de euros.

2.4.3. Telecomunicaciones

Con el establecimiento de los contratos que regulan la Cesión a Red Eléctrica Internacional S.A.U. 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, se han abierto nuevas fórmulas de actuación. Para ello, la Dirección de Telecomunicaciones ha desarrollado los procedimientos que, aceptados por REI, regulan la relación entre ambas empresas durante los seis primeros años, en los que existe el contrato de Prestación de Servicios Profesionales, sentando las bases sobre los criterios que regirán las relaciones durante el periodo contractual.

Simultáneamente, en el marco del contrato suscrito con Red Eléctrica Internacional, se ha continuado con el Plan de Renovación de la Red de Fibra Óptica, finalizando los tramos de Lérida-Valls, Manresa-Montcada, continuando con Bobadilla Loja y Escorial-Ávila, contratando tramos nuevos como Zumárraga-San Sebastián, Huelva-Escacena, Sarracín-Puebla de Sanabria y en licitación o en fase de redacción de proyectos los tramos de Utrera-Osuna, Lérida-Cervera y Tardienta-Huesca.

2.4.4. Energía y eficiencia energética

ADIF-Alta Velocidad ha gestionado durante el año 2015 el suministro de energía eléctrica de 2,750 TWh con unos costes medios de:

Energía: 68,95 €/MWh,
ATRs: 41,36 €/MWh,
Coste total del MWh consumido de 110,31 €/MWh.

Se ha procedido a realizar la licitación para el Suministro de Energía Eléctrica de 2016 por un importe total estimado de 319,73 M€. Los valores ofertados por los adjudicatarios supondrán un ahorro, respecto de 2015, del 1,65 %.

Se han obtenido las resoluciones del Ministerio de Industria, Energía y Turismo y acuerdos con las compañías distribuidoras que han permitido un ahorro de 2.651.272 euros correspondientes a la compensación por 36.954 MWh de energía vertida por el frenado de las composiciones ferroviarias en la red UIC

ADIF-Alta Velocidad ha sido partícipe y referencia en los trabajos del TC9X WG11 de CENELEC que ha actualizado la norma 50463 sobre medida embarcada de energía y su transmisión a tierra.

En 2015 entra en vigor el Plan Director de Ahorro y Eficiencia Energética de ADIF-Alta Velocidad 2014-2020. El Plan Director de Ahorro y Eficiencia Energética 2014-2020 es, ante todo, una herramienta cuyo objetivo es facilitar el camino para asegurar a ADIF- Alta Velocidad una posición de referencia y liderazgo en el ahorro y el uso eficiente de la energía, tanto en el Sector Ferroviario como a nivel nacional. Para ello, se establece que los objetivos específicos de este Plan Director son los siguientes:

- Mejorar la eficiencia energética en todas las actividades, usos y activos de ADIF Alta Velocidad por medios sostenibles técnica y económicamente.
- Establecer una cultura de ahorro y eficiencia energética en ADIF Alta Velocidad, impulsando la concienciación en la organización.
- Contribuir a la consecución de los objetivos y compromisos nacionales a través de la realización de acciones para la mejora de la eficiencia energética.
- Contribuir al fortalecimiento de la Marca mediante iniciativas alineadas con el principio de "Empresa Responsable Socialmente" establecido en el Plan Estratégico.

Partiendo de los consumos registrados en 2008, y de los objetivos establecidos en 2014, se cuantifican los objetivos para la finalización del marco temporal del Plan Director, los cuales se estima permitirán alcanzar un ahorro de 106,81 GWh_{equiv/año} en 2020 y

sucesivos, lo que supone una significativa reducción de la factura energética, del consumo de energía y de las emisiones de gases de efecto invernadero.

El coste estimado de las medidas a implementar para la consecución de los objetivos propuestos es de 7,3 millones de euros.

Las líneas de actuación constituyen las palancas clave sobre las que actuar para asegurar la consecución de los objetivos establecidos:

- Emplear tecnologías más eficientes. Adopción de tecnologías económicamente viables, cuya eficiencia energética sea superior a las empleadas actualmente.
- Implantar mecanismos de control sobre los consumos
- Modificar los usos de la energía
- Reducir pérdidas energéticas
- Aprovechar los aportes naturales
- Obtención de energía de fuentes renovables mediante el aprovechamiento de las características y situación de los activos de ADIF Alta Velocidad, así como de su infraestructura para transportar y/o evacuar energía generada por otros.
- Promover una cultura que involucre a toda la organización en la consecución de una mayor eficiencia energética
- Establecer herramientas encaminadas a la gestión y seguimiento de las medidas de ahorro y eficiencia.
- Involucrar a los proveedores en la mejora de la eficiencia energética
- Diseñar herramientas para una gestión más eficiente de la energía
- Gestionar el marco normativo
- Desarrollar una comunicación externa adecuada en materia de ahorro y eficiencia energética

2.4.5. Recursos Humanos

La gestión de Recursos Humanos del ejercicio 2015 en ADIF-Alta Velocidad ha estado marcada por los siguientes hitos:

- En el mes de enero de 2015 ADIF AV firmó con la representación de los trabajadores un acuerdo que fija el marco de los derechos sindicales en materia de créditos y permisos sindicales conforme a la normativa en vigor, adecuándose a su estructura y dimensión.
- En el mes de marzo se desarrolló el proceso de elecciones sindicales por primera vez en ADIF AV, resultando el mapa de representación de los trabajadores en la entidad.
- A final de año se ha firmado un preacuerdo del I convenio colectivo pluriempresarial con ámbito de aplicación a ADIF y ADIF AV. Este convenio contempla especialmente, la incorporación de la jubilación parcial, la adhesión al código ético, el tratamiento al personal expatriado, el plan de empleabilidad, las pautas para la ordenación

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
 ADIF- Alta Velocidad
 INFORME DE GESTIÓN
 EJERCICIO 2015

profesional que se desarrollará en el plazo de un año y un nuevo proyecto de refundición Normativa.

- Durante el 2015 se aprobó un Plan de Formación específico para el personal de ADIF AV con un alcance de 17.500 horas que supusieron una media de 81 horas de formación por trabajador al año. Además, se constituyó formalmente el Consejo Asesor de Formación, órgano consultivo previsto dentro de la normativa laboral, formado por representantes de la empresa y representantes sindicales de los trabajadores y entre sus funciones se encuentran la supervisión y seguimiento del proceso de formación.

Distribución de efectivos

A continuación se incluyen diversos cuadros en los que se describe la distribución de los trabajadores a 31 de diciembre de 2015 por áreas de gestión, por grupos profesionales, por edades y por su antigüedad en la empresa, y su distribución geográfica por comunidades autónomas.

AREAS GESTIÓN	EFFECTIVOS
Dirección Construcción A.V.	158
Telecomunicaciones	42
Energía y Eficiencia Energética	12
Corporación y Servicios Generales	4
TOTAL	216

GRUPOS PROFESIONALES	EFFECTIVOS
Personal Operativo y MMII	25
Estructura de Apoyo	84
Estructura de Dirección	107
TOTAL	216

EDAD	%
Hasta 35 años	6,48%
Entre 36 y 50 años	61,57%
Más de 50 años	31,95%

ANTIGÜEDAD	%
Entre 0 y 11 años	53,24%
Entre 12 y 19 años	23,15%
Entre 20 y 27 años	3,70%
Entre 28 y 35 años	16,21%
Más de 35 años	3,70%

COMUNIDADES AUTÓNOMAS	EFFECTIVOS
ANDALUCÍA	17
CASTILLA LEÓN	12
CATALUÑA	7
EXTREMADURA	1
MADRID	173
PAÍS VASCO	3
COMUNIDAD VALENCIANA	3
TOTAL	216

2.4.6. Seguridad

Seguridad en la Circulación

Tras la aprobación de la Política de Seguridad en 2014, donde figuraba la declaración de principios, los objetivos y las herramientas necesarias, en el año 2015 se presentó el Informe Anual de Seguridad de ADIF Alta Velocidad, donde se ha rendido cuenta del grado de cumplimiento de los objetivos de seguridad, de los indicadores comunes y del resultado de los Planes de Seguridad.

La relación de inspecciones realizadas durante 2015 y de anomalías detectadas se detalla a continuación:

Total de Inspecciones realizadas	579
Total de anomalías detectadas	30
Total de anomalías graves detectadas	5

De las anomalías graves, 4 fueron detectadas en la inspección de vagones dedicados al mantenimiento y 1 en la comprobación del mantenimiento de una maquinaria de vía, habiendo sido todas corregidas en tiempo y forma por el área afectada.

2.4.7. Calidad y Medio Ambiente

Sistema de Gestión

Durante el año 2015 hemos seguido mejorando el Sistema de gestión de Adif Alta Velocidad fortaleciendo los principios esenciales fijados en la misión, visión y valores establecidos en el plan estratégico.

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
ADIF- Alta Velocidad
INFORME DE GESTIÓN
EJERCICIO 2015

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

Hemos elaborado un Plan de Emprendimiento y Creación de Valor 2015-2016 al objeto de seguir satisfaciendo las necesidades de los Grupos de Interés y clientes, mantener una cultura de innovación y mejorar la Gestión y los Procesos en la Organización. Seguimos fomentando, entre los trabajadores, el Reconocimiento y la Motivación en la mejora de la Gestión a través de la convocatoria de Concursos de Participación y Creación de Valor

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

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

Se demuestra un año más, la capacidad de toda la organización para seguir proporcionando de forma coherente y eficaz productos y servicios que satisfacen los requisitos de los clientes y grupos de Interés.

En este escenario se convierte en fuerte impulsor la EFQM, con la revalidación en el 2015 del Sello de Excelencia Europea 500+ conseguido en diciembre del año 2012 y renovado hasta el 2017, para seguir siendo el primer y único administrador ferroviario europeo en mantener este prestigioso reconocimiento y estar en el reducido grupo de 60 empresas españolas con tal distinción.

Medio Ambiente

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

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

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
ADIF- Alta Velocidad
INFORME DE GESTIÓN
EJERCICIO 2015

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 de 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 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 194 informes de revisión ambiental, 7 Notas de Exención de EIA, 7 Informes de Adecuación Ambiental, 10 certificados de cumplimiento de la DIA, 40 informes de adecuación a la DIA de proyectos constructivos y 31 informes de adecuación a la DIA de proyectos modificados y complementarios, de líneas de Alta Velocidad.

Asimismo, en materia de contaminación acústica se ha dado respuesta a 27 quejas por ruido y vibraciones.

En Mayo de 2015 AENOR certificó el Sistema de Gestión Ambiental de ADIF A.V. conforme a la Norma ISO: 14001 de Gestión Ambiental. Dicho Sistema incluye en su alcance, desde 2010, las actividades de control y vigilancia del cumplimiento de las condiciones de la DIA durante las fases de redacción y supervisión de los proyectos, de construcción de la infraestructura, a través de los directores ambientales de obra, así como las actividades de mantenimiento de la infraestructura de la red de alta velocidad.

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

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
ADIF- Alta Velocidad
INFORME DE GESTIÓN
EJERCICIO 2015

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.
- Implementar y demostrar la efectividad de un nuevo diseño de pantalla anticolidión 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.

A continuación se refleja la evolución de la tesorería durante el año 2015:

Importes en miles de euros	2015	2014
Flujos de efectivo de las actividades de explotación	(322.195)	399.668
Flujos de efectivo de las actividades de inversión	(1.200.068)	(1.494.257)
Flujos de efectivo de las actividades de financiación	1.037.540	2.557.370
Aumento neto del efectivo o equivalentes	(484.723)	1.462.781

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
ADIF- Alta Velocidad
INFORME DE GESTIÓN
EJERCICIO 2015

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

Importes en miles de euros	2015	2014
Subvenciones, donaciones y emisión instrumentos de patrimonio	515.520	256.526
Incremento deudas con entidades de crédito y por obligaciones	491.406	1.877.165
<i>Disposiciones del ejercicio</i>	<i>2.249.998</i>	<i>3.722.952</i>
<i>Devoluciones del ejercicio</i>	<i>(1.758.592)</i>	<i>(1.845.787)</i>
Incremento neto de otras deudas	30.614	423.679
Flujos generados en actividades de financiación	1.037.540	2.557.370

El Fondo de Maniobra de ADIF-Alta Velocidad pasó de 570 millones de euros a 31 de diciembre de 2014 a 428 millones de euros a 31 de diciembre de 2015, lo que representa una variación neta negativa de 142,5 millones de euros.

En el marco de una política de diversificación de sus fuentes de financiación, ADIF-Alta Velocidad registró, el 23 de julio de 2015, en la Bolsa de Valores irlandesa la renovación del folleto informativo del Programa EMTN por importe nominal de 6.000 millones de euros. En esa misma fecha fue pasaportado a la CNMV, con el objetivo de conseguir la cotización en España de las emisiones a realizar.

Bajo el referido Programa, en septiembre de 2015 se realizó la tercera emisión de obligaciones de ADIF-Alta Velocidad por importe de 600 millones de euros, a un tipo de interés fijo anual del 1,875% y con fecha de vencimiento 22 de septiembre de 2022.

Dadas las posibilidades del mercado para la obtención de fondos por medio de colocaciones privadas, en diciembre de 2015 se ejecutaron cuatro emisiones privadas por un importe total de 250 millones de euros que se incorporan como tramos consecutivos ("taps") de la emisión de septiembre. De este modo, la tercera emisión de obligaciones de ADIF-Alta Velocidad alcanzó un volumen de 850 millones de euros.

Otras financiaciones a largo plazo, tomadas en 2015, correspondieron al Banco Europeo de Inversiones (BEI) por importe nominal de 100 millones de euros y a la segunda disposición por importe de 300 millones de euros del préstamo sindicado firmado en diciembre de 2014. Dicho préstamo sindicado se firmó tras un proceso de renegociación de la deuda a largo plazo con entidades de crédito, por un importe nominal total 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 situado el tipo de interés medio del pasivo de ADIF-Alta Velocidad, en el 2,32%.

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, las inversiones financieras temporales y los activos líquidos equivalentes.

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

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

b) Riesgo de tipos de interés

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

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 7 y 30 años.

En el primer trimestre de 2015 se contrataron 6 coberturas de tipos de interés, sobre un nominal de 772.950 miles de euros mediante la cual se ha transformado el tipo de interés variable en un tipo fijo durante toda la vida de la operación, 7 años.

La deuda viva de la Entidad, a 31 de diciembre de 2015, se contrató con diversos regímenes de tipo de interés. El 70,10% está a tipo fijo hasta su vencimiento.

c) Riesgo de liquidez

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

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
ADIF- Alta Velocidad
INFORME DE GESTIÓN
EJERCICIO 2015

ADIF- Alta Velocidad 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. Previsión de la evolución de la Entidad

Las últimas previsiones de los principales organismos internacionales apuntan a un fortalecimiento de la economía mundial a lo largo del próximo año, a un ritmo relativamente moderado, impulsado por las condiciones monetarias expansivas, el saneamiento financiero y los bajos precios del petróleo.

La economía española creció un 0,8% en el cuarto trimestre de 2015 y un 3,2% en el conjunto del año (INE) y el crecimiento del PIB para 2016 se estima en el 2,8% (FUNCAS y OCDE).

Según las mismas fuentes, la recuperación de España continuará en 2016 y 2017, aunque se irá ralentizando gradualmente a medida de que el impacto positivo de la depreciación del euro y de la caída del precio del petróleo y de otras materias primas se vaya disipando.

Se espera un ascenso del empleo del 2,4% el año próximo situándose la tasa de paro media anual alrededor del 20,2%. La productividad, por tanto, crecerá en 2016 algo más que en 2015, pero también lo hará la remuneración por asalariado, de modo que los costes laborales unitarios avanzarán a un ritmo semejante en los dos ejercicios.

La inversión pública de los Presupuestos Generales del Estado para 2016 supone un 0,9 % más que el ejercicio anterior. El mayor volumen de las inversiones corresponde a las previstas para infraestructuras.

Todo ello 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:

- 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.

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
ADIF- Alta Velocidad
INFORME DE GESTIÓN
EJERCICIO 2015

- 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

6. Otra Información Relevante

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

6.1. Código ético y de conducta

Dada la gran importancia y relevancia que se da por las Administraciones Públicas, y en particular por ADIF-Alta Velocidad en su condición de entidad pública empresarial, a la transparencia y responsabilidad social como principios esenciales para el correcto funcionamiento de la Entidad, estos principios y valores han sido plasmados en el Código Ético y de Conducta aprobado por el Consejo de Administración de ADIF-Alta Velocidad en su sesión de 27 de marzo de 2015, estableciéndose una serie de pautas generales de conducta o comportamientos esperables de los miembros de la organización, tanto a nivel interno como frente a los grupos de interés con los que la Entidad se relaciona y con la sociedad en general, con la pretendida finalidad de garantizar la integridad de nuestro comportamiento como empleados públicos, acorde con los valores éticos característicos del servicio público.

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

PRESIDENTE

Sr. D. Domingo García Díez

VOCALES:

Sr. D. Jorge Ballesteros Sánchez

Sr. D. Benigno Blanco Rodríguez

Sr. D. Miguel Ángel Cilleros Sánchez

Sr. D. Juan Pedro Galiano Serrano

Sr. D. Alberto Reguero Martínez

Sr. D. Cristóbal Pérez Monjardín

Sr. D. Antonio Toscano Jiménez

Sra. Dña. Sara Ugarte Alonso-Veja

VOCAL-SECRETARIO:

Sr. D. Antonio Benavente Jover

6.2. Reglamento interno de conducta en el ámbito del mercado de valores

Dada la realización por la Entidad ADIF-Alta Velocidad, de forma directa o indirecta, de actividades relacionadas con los Mercados de Valores, fue aprobado por el Consejo de Administración de la Entidad el Reglamento Interno de Conducta en el ámbito del Mercado de Valores de ADIF-Alta Velocidad, fijándose su entrada en vigor el 1 de enero de 2016.

Tiene como ámbito subjetivo de aplicación los miembros del Consejo de Administración y del Comité de Dirección de la Entidad, así como aquellas personas que sean directivos, empleados, apoderados o presten sus servicios en ADIF-Alta Velocidad en labores directamente relacionadas con operaciones y actividades en los mercados de valores, o que, a criterio del Órgano Competente, deban estar temporalmente sujetas a dicho Reglamento por su participación o conocimiento de una operación relativa a estos mercados o de información que pudiera considerarse privilegiada.

Asimismo tendrán la calificación de personas sujetas a ese reglamento aquellos directivos, empleados o apoderados que presten sus servicios en ADIF y, que, como consecuencia de las adendas al Convenio suscritas por ambos administradores de infraestructuras ferroviarias en materia de asistencia jurídica y servicios económico - financieros, realicen labores directamente relacionadas con operaciones y actividades de ADIF AV en los mercados de valores, o que, a criterio del Órgano Competente, deban estar temporalmente sujetas a este Reglamento por su participación o conocimiento de una operación relativa a estos mercados o de información que pudiera considerarse privilegiada.

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
 ADIF- Alta Velocidad
 INFORME DE GESTIÓN
 EJERCICIO 2015

Como consecuencia de lo indicado en el párrafo anterior, el Consejo de Administración de ADIF ha tomado conocimiento del referido Reglamento.

El Reglamento Interno se complementa con normativa de desarrollo, como son las Normas de Funcionamiento del Comité de Cumplimiento del Reglamento Interno de Conducta en el Ámbito del Mercado de Valores de ADIF-Alta Velocidad, así como la correspondiente Instrucción Administrativa de Composición de la Oficina de Cumplimiento del Reglamento Interno de Conducta de ADIF-Alta Velocidad en el ámbito del Mercado de Valores y desarrollo de sus tareas; normativa e instrucciones que también han sido objeto de aprobación y conformidad por los respectivos Consejos de Administración de ambas Entidades.

6.3. Inversiones realizadas durante el ejercicio

Durante el ejercicio 2015 se han ejecutado las inversiones que se recogen en los cuadros adjuntos, detalladas por líneas y por naturaleza.

LÍNEAS	IMPORTE MILES € (IVA incluido)
ADAPTACIÓN ANCHO UIC CORREDOR MEDITERRÁNEO	75.237
L.A.V. LEVANTE	64.492
L.A.V. ALMERÍA-MURCIA	10.451
L.A.V. BOBADILLA - GRANADA	190.745
VANDELLÓS TARRAGONA	71.919
L.A.V- ASTURIAS (VARIANTE PAJARES)	142.251
L.A.V. VENTA BAÑOS-PAL-LEÓN-ASTURIAS	123.500
L.A.V. VALLADOLID-BURGOS-VITORIA	160.187
L.A.V. VITORIA - BILBAO - SAN SEBASTIÁN	57.660
L.A.V. MADRID-EXTREMADURA	75.251
L.A.V. GALICIA (OLMEDO-LUBIÁN-ORENSE)	385.176
L.A.V. ZARAGOZA-PAMPLONA (CASTEJÓN-PAMPLONA)	9.109
CONEXIÓN U.I.C. CHAMARTÍN-ATOCHA-TORREJÓN	49.622
EJE ATLÁNTICO (CORUÑA-VIGO)	102.440
IMPUTABLE AL CONJUNTO DE LA RED	25.818
INVERSIÓN EN PROYECTOS FINALIZADOS	162.509
ESTACIONES Y OTROS ACTIVOS	74.904
TOTAL	1.781.269

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
ADIF- Alta Velocidad
INFORME DE GESTIÓN
EJERCICIO 2015

NATURALEZA	IMPORTE MILES € (IVA incluido)
ELECTRIFICACIÓN Y TELECOMUNICACIONES	220.954
PLATAFORMA	654.137
SEÑALIZACIÓN E INSTALACIONES DE SEGURIDAD	208.121
EQUIPAMIENTO Y RESTO DE ACTUACIONES	344.002
VÍA	295.237
ESTACIONES Y TERMINALES DE MERCANCÍAS	58.818
TOTAL	1.781.269

6.4. Información sobre la contratación realizada

A continuación se incluye información detallada de la actividad de Contratación durante el ejercicio 2015

CUADRO RESUMEN DE LICITACIONES

Dirección	Nº Expedientes	Importes (miles de € IVA excluido)
Dir. de Construcción de Líneas de A.V.	284	812.251
Dir. de Telecomunicaciones y Energía	31	205.260
Dir. de Patrimonio y Urbanismo	5	5.104
Resto	16	3.175
Totales	336	1.025.790

CUADRO RESUMEN DE ADJUDICACIONES

Dirección	Nº Expedientes	Importes (miles de € IVA excluido)
Dir. de Construcción de Líneas de A.V.	308	894.471
Dir. de Telecomunicaciones y Energía	53	204.597
Dir. de Patrimonio y Urbanismo	5	775
Resto	22	4.898
Totales	388	1.104.741

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
ADIF- Alta Velocidad
INFORME DE GESTIÓN
EJERCICIO 2015

CUADRO RESUMEN DE LICITACIONES POR PROCEDIMIENTO

Procedimiento / Criterio	Nº Expedientes	Importes (miles de € IVA excluido)	% Imp
Abierto			
• Oferta más ventajosa (varios criterios)	98	669.991	65,3%
• Precio (un criterio)	21	26.092	2,5%
Restringido			
• Oferta más ventajosa (varios criterios)			
• Precio (un criterio)			
Negociado			
• Con Publicidad	2	200.001	19,5%
• Sin Publicidad		0	
- Complementarios	3	27.256	2,7%
- Vinculación Tecnológica	20	40.177	3,9%
- Otras Causas	58	27.324	2,7%
- Contratos Menores	39	674	0,1%
Pedido a Acuerdo Marco	95	34.276	3,3%
Totales	336	1.025.790	100%