

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL ADIF-ALTA VELOCIDAD

INFORME DE GESTIÓN

EJERCICIO 2016

## **ÍNDICE**

	Pág.
<b>1. El Administrador de la Infraestructura Ferroviaria ADIF-Alta Velocidad</b>	2
<b>1.1. Estructura organizativa</b>	3
<b>1.2. Funcionamiento, objetivos y estrategia</b>	4
<b>2. Evolución de la Actividad</b>	5
<b>2.1. Análisis de la actividad y del resultado</b>	5
<b>2.2. Cánones ferroviarios</b>	7
<b>2.3. Indicadores fundamentales de la actividad</b>	10
<b>2.4. Actuaciones en las diversas áreas de actividad</b>	11
<b>3. Liquidez y recursos de capital</b>	25
<b>4. Riesgos e Incertidumbres</b>	26
<b>5. Previsión de la evolución de la Entidad</b>	27
<b>6. Otra Información Relevante</b>	29

## **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.

Con fecha 31 de diciembre de 2004 entró en vigor la Ley 39/2003, de 17 de noviembre, del Sector Ferroviario, que tenía como objetivo no sólo la incorporación al Derecho español de diversas directivas comunitarias que establecían un nuevo marco para este sector, sino también una completa reordenación del sector ferroviario estatal, sentando las bases que permitiesen una progresiva entrada de nuevos actores en este mercado. Para alcanzar estos objetivos, se reguló la administración de las infraestructuras ferroviarias y se encomendó esta función a RENFE, que pasó a denominarse Administrador de Infraestructuras Ferroviarias, manteniendo su naturaleza jurídica de Entidad Pública Empresarial e integrando, además, a la Entidad Pública Empresarial Gestor de Infraestructuras Ferroviarias (en adelante, GIF). ADIF podía, según la citada ley, construir, de acuerdo con lo que determine el Ministerio de Fomento, infraestructuras ferroviarias con cargo a sus propios recursos o mediante recursos ajenos. Asimismo, administraría las infraestructuras de su titularidad y aquellas otras cuya administración se le encomendase mediante un convenio. El 29 de septiembre de 2015 se aprobó la Ley 38/2015 del Sector Ferroviario, en adelante LSF, que sustituye íntegramente a la Ley

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL  
ADIF- Alta Velocidad  
INFORME DE GESTIÓN  
EJERCICIO 2016

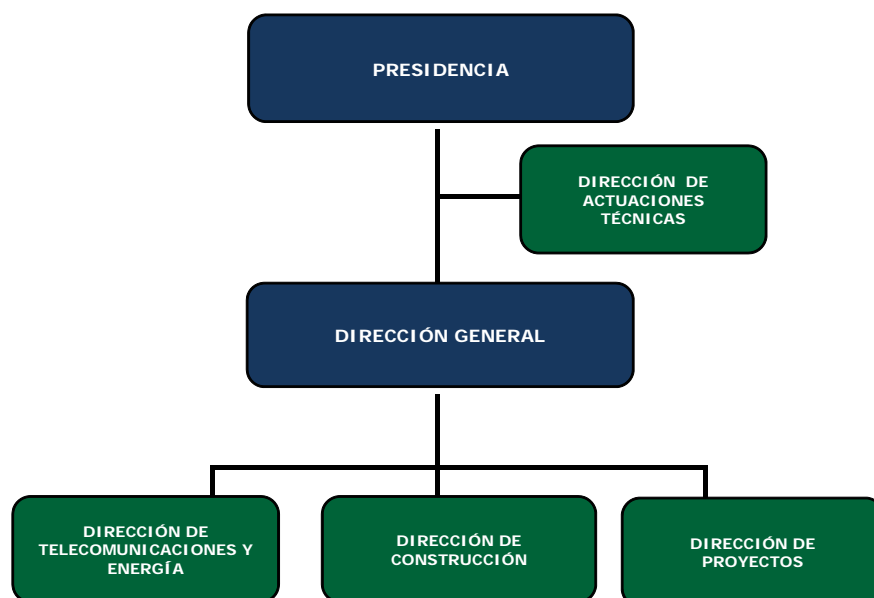
39/2003, de 17 de noviembre y que viene a unificar y concentrar en una única norma el régimen legal completo del modo de transporte por ferrocarril. Además incorpora al ordenamiento español las nuevas normas contenidas en la Directiva 2012/34/UE del Parlamento Europeo y del Consejo de 21 de noviembre de 2012.

### **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 organizativa real vigente de ADIF-Alta Velocidad a 31 de diciembre de 2016 de Direcciones Generales y Direcciones dependientes es la siguiente:



A continuación se detalla la composición del Consejo de Administración y la de la Dirección de ADIF- Alta Velocidad a 31 de diciembre de 2016:

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL  
ADIF- Alta Velocidad  
INFORME DE GESTIÓN  
EJERCICIO 2016

**CONSEJO DE ADMINISTRACIÓN**

**PRESIDENTE**

D. Juan Bravo Rivera

**VOCALES**

D. Jorge Ballesteros Sánchez  
D. Benigno Blanco Rodríguez  
D<sup>a</sup>. Myriam Bonafé Tovar  
D. Domingo García Díez  
D. Miguel Ángel Cilleros Sánchez  
D. Miguel Ángel Herrera Chamorro  
D. Antonio Toscano Jiménez  
D<sup>a</sup> Paloma Iribas Forcat  
D. Jorge Urrechú Corrales

**SECRETARÍA DEL CONSEJO**

D<sup>a</sup>. Alicia Portas Martínez

**COMITÉ DE DIRECCIÓN**

**PRESIDENTE**

D. Juan Bravo Rivera

**D.G. DE ADIF-ALTA VELOCIDAD**

D. Isabel Pardo de Vega Posada

**SECRETARÍA DEL CONSEJO**

D<sup>a</sup>. 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

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL  
ADIF- Alta Velocidad  
INFORME DE GESTIÓN  
EJERCICIO 2016

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 2016 hemos continuado con las medidas iniciadas desde su creación, orientadas a una gestión responsable que nos permita alcanzar el objetivo establecido:

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

## **2. Evolución de la Actividad**

### **2.1. Análisis de la actividad y del resultado**

El resultado antes de impuestos del ejercicio 2016 refleja unas pérdidas 328 millones de euros, frente a los 361 millones de euros de 2015, lo que supone una mejoría del 9,16%.

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

- El Resultado de Explotación en 2016 presenta un saldo de 14.229 miles de euros frente a 28.255 miles de euros de 2015, lo que supone una disminución del 50%.

Las principales variaciones de esta rúbrica son las siguientes:

- El epígrafe de Otros Ingresos de Explotación registra una reducción del 10,6% respecto al ejercicio anterior, pasando de 460 millones de euros en el ejercicio 2015 a 411 millones de euros en 2016, debido fundamentalmente a la disminución de los ingresos por suministro de energía eléctrica - que presentan una caída de 30,8 millones de euros, básicamente como consecuencia de la bajada del precio- y a la reducción de las inversiones realizadas por cuenta de ADIF, que han supuesto una disminución de ingresos en el ejercicio 2016 de 17,2 millones de euros.

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL  
ADIF- Alta Velocidad  
INFORME DE GESTIÓN  
EJERCICIO 2016

- Los Gastos por Servicios Exteriores se reducen en 5,4% respecto al ejercicio anterior. Esta disminución se explica por la reducción correspondiente a la compra de energía eléctrica que presenta una caída de 32,6 millones de euros, así como por la reducción de los servicios recibidos de ADIF por un valor de 6,86 millones de euros.
- Las Amortizaciones presentan un incremento del 5,19% respecto a 2015 (15,88 millones de euros), consecuencia fundamentalmente de las dotaciones correspondientes a las nuevas infraestructuras puestas en explotación durante el año 2016.
- Por último, se ha producido una mejora de 10,01 millones de euros en la rúbrica de “Deterioro y resultado por enajenaciones del inmovilizado” debido, fundamentalmente, al menor valor neto contable de los elementos del inmovilizado material dados de baja en 2016 frente a los que lo fueron 2015.
- El Resultado Financiero registra un saldo de (342.376) miles de euros frente a (389.506) miles de euros en 2015. Las principales causas se resumen a continuación:
  - Los Gastos Financieros registran una disminución del 7,22% respecto al ejercicio anterior pasando de 424 millones de euros a 390 millones de euros. Esta caída tiene un doble origen: la caída de los intereses de demora vinculados a contratos de obra por un total de 30 millones de euros y la ausencia de incremento del endeudamiento de la entidad por préstamos y obligaciones.
  - La disminución del epígrafe “Deterioro y resultado por enajenaciones de instrumentos financieros” que pasa de 90 millones de euros a 31 de diciembre de 2015 a 75 millones de euros a 31 de diciembre de 2016 debido fundamentalmente a la disminución de 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 distintos 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. Incluye la construcción de las líneas que tiene encomendada.

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL  
ADIF- Alta Velocidad  
INFORME DE GESTIÓN  
EJERCICIO 2016

- 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:

(Importes en miles de €)	Construcción	Administración Red	Gestión de estaciones y otros activos	Energía	Total
Importe neto cifra de negocio	504	434.239	79.498	479	514.720
Trabajos realizados por la empresa para su inmovilizado	9.610	0	0	0	9.610
Otros ingresos de explotación	13.674	2.843	126.902	268.024	411.443
Gastos de Personal	(10.591)	(916)	(2.696)	(925)	(15.128)
Otros gastos de explotación	(21.498)	(298.187)	(90.673)	(272.949)	(683.307)
Resultado de Operaciones internas	(1.515)	(4.187)	(144)	5.847	0
Amortización del Inmovilizado	(197)	(272.510)	(48.714)	(431)	(321.852)
Imputación de subvenciones no financiero y otras	0	93.586	4.430	0	98.017
Deterioro y resultado por enajenaciones de inmovilizado	0	(453)	(878)	0	(1.332)
Excesos de provisiones	145	1.353	422	138	2.059
Resultado de explotación	(9.870)	(44.233)	68.148	183	14.229

## 2.2. Cánones Ferroviarios

ADIF- Alta Velocidad percibe de las empresas ferroviarias, al amparo de lo establecido en la Ley del Sector Ferroviario, las tasas denominadas cánones ferroviarios 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.

La estructura de los cánones aplicados en los ejercicios 2016 y 2015 es la establecida en la Ley 39/2003, de 17 de noviembre, del Sector Ferroviario.

El 29 de septiembre de 2015 se aprobó la Ley 38/2015 del Sector Ferroviario que sustituye íntegramente a la Ley 39/2003 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, que abarcan casi todos los ámbitos de la legislación ferroviaria, entre otros, los relativos a la transparencia y sostenibilidad de la financiación de las infraestructuras ferroviarias, una nueva y más completa clasificación de los servicios relacionados con el ferrocarril y el



ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL  
ADIF- Alta Velocidad  
INFORME DE GESTIÓN  
EJERCICIO 2016

establecimiento de nuevas y más precisas reglas en la tarificación del acceso a la infraestructura ferroviaria.

La nueva ley del Sector Ferroviario modifica sustancialmente la estructura de los cánones ferroviarios establecida en la Ley 39/2003. La nueva estructura 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.

Asimismo, se modifica notablemente 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.

Finalmente, se modifican y amplían los criterios de clasificación de las estaciones de transporte de viajeros a fin de tomar en consideración la capacidad económica de los servicios asociados para la determinación de la cuantía del canon.

La ley 38/2015 establece en su Disposición transitoria cuarta 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 de la Ley 38/2015 se incluirá en todo caso, en el primer proyecto de ley de Presupuestos Generales del Estado que se tramite después de la entrada en vigor de la ley.

En virtud del artículo 134, 4. del título VII de la Constitución Española, para 2017 se ha prorrogado la Ley 48/2015, de 29 de octubre, de Presupuestos Generales del Estado para el año 2016, por lo que la estructura de cánones establecida en la Ley 38/2015 no será de aplicación a partir del 1 de enero de 2017 toda vez que a esa fecha no se ha tramitado la ley de Presupuestos Generales del Estado para 2017.

En 2016 las tarifas de los cánones no sufrieron modificación alguna respecto a las de 2015, en aplicación de lo establecido en el artículo 74. Uno de la Ley 48/2015 de Presupuestos Generales del Estado para 2016 que determina:

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL  
ADIF- Alta Velocidad  
INFORME DE GESTIÓN  
EJERCICIO 2016

*“Se mantienen, a partir del 1 de enero de 2016, los tipos de cuantía fija de las tasas de la Hacienda estatal en la cuantía exigible durante el año 2015, según lo dispuesto por el artículo 64 de la Ley 36/2014, de 26 de diciembre, de Presupuestos Generales del Estado para el año 2015”.*

A continuación se incluye una tabla en la que se detallan los ingresos por tipo de canon correspondientes a los ejercicios 2016 y 2015

<b>(Importes en miles de euros)</b>	<b>2016</b>	<b>2015</b>
CANON DE ACCESO	12.181	12.181
CANON POR RESERVA DE CAPACIDAD	111.136	112.001
CANON POR CIRCULACION	79.726	80.765
CANON POR TRAFICO	214.479	214.932
<b>INGRESOS CÁNONES POR UTILIZACIÓN DE LÍNEAS DE LA RFIG</b>	<b>417.521</b>	<b>419.879</b>
CANON POR UTILIZACIÓN DE ESTACIONES POR VIAJEROS	78.028	75.307
CANON POR ESTACIONAMIENTO Y UTILIZACIÓN DE ANDENES	8.498	8.312
CANON POR PASO DE CAMBIADORES DE ANCHO	3.462	3.452
CANON POR UTILIZACIÓN DE VÍAS DE APARTADO	62	46
CANON POR UTILIZACIÓN DOMINIO PÚBLICO FERROVIARIO	5	29
<b>INGRESOS CÁNONES POR UTILIZACIÓN ESTACIONES Y OTRAS INSTALACIONES</b>	<b>90.055</b>	<b>87.146</b>
<b>TOTAL INGRESOS POR CÁNONES</b>	<b>507.576</b>	<b>507.025</b>

El volumen total de ingresos por cánones en 2016 se mantuvo prácticamente en los niveles de 2015, registrando un incremento del 0,1%.

Los ingresos por cánones por utilización de la Red Ferroviaria de Interés General (RFIG) registraron un decremento del -0,6% respecto al año anterior debido a un descenso de tráfico en las relaciones de Madrid con Levante (-6,8%) y Andalucía (-2,5%), siendo la causa principal, en ambos casos, la disminución de la oferta de servicios comerciales de Renfe.

Sin embargo el tráfico global, medido en términos de trenes-km, se incrementó ligeramente (+0,3%), alcanzando 54.339.664 trenes-km en 2016 frente a 54.160.299 de 2015. Esto se explica por el crecimiento de casi 1,8 millones de km-tren aportado por las relaciones de Madrid con Valladolid, León, Zamora y Salamanca derivado de las puestas en servicio del último trimestre del año anterior, que compensan parcialmente la pérdida tráfico en las relaciones de Madrid con Levante y Andalucía antes mencionada.

Por su parte, los cánones por utilización de las estaciones y otras instalaciones ferroviarias registraron un crecimiento del 3,34% respecto al año anterior debido a que el canon por utilización de estaciones por los viajeros se incrementó un 3,61% en relación con 2015.

Los viajeros que utilizaron las estaciones de titularidad de ADIF-Alta Velocidad en 2016 aumentaron un 3,43% en relación con 2015.

### 2.3. Indicadores fundamentales de la actividad

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

PRINCIPALES INDICADORES	2016	2015
<b>RATIOS SOBRE GRADO DE AUTOFINANCIACIÓN</b>		
GRADO DE AUTONOMÍA Indica el grado de independencia respecto a la financiación ajena	54,86%	54,33%
FINANCIACIÓN DEL ACTIVO FIJO Indica el % de recursos a L/P que financian el Activo no corriente	99,11%	101,00%
<b>RATIOS DE ROTACIÓN</b>		
ROTACIÓN DEL ACTIVO TOTAL Indica el grado de eficiencia en la gestión de activos	2,09%	2,20%
ROTACIÓN ACTIVO FIJO Indica el grado de eficiencia en la gestión del activo fijo	2,13%	2,29%
ROTACIÓN ACTIVO CORRIENTE Indica el grado de eficiencia en la gestión de activo corriente	104,08%	58,27%
<b>RATIOS DE LIQUIDEZ</b>		
COEFICIENTE DE LIQUIDEZ Indica cuántas unidades monetarias de cada 100 de activo son líquidas	2,01%	3,78%
COEFICIENTE DE TESORERÍA Indica la capacidad de la empresa para hacer frente a sus compromisos a C/P	0,70	1,34
RATIO DE SOLVENCIA Indica la capacidad de la empresa para afrontar su pasivo exigible con el activo.	2,22	2,19
RENTABILIDAD FINANCIERA Indica la remuneración a los capitales propios.	-2,38%	-2,56%
RENTABILIDAD ECONÓMICA Capacidad efectiva para remunerar los capitales a su disposición, propios y ajenos.	-0,74%	-0,82%
FONDO DE MANIOBRA (millones €) Indica la capacidad para afrontar sus obligaciones a C/P	-386	428

### 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.

En la tabla adjunta se muestra la información relativa a los ejercicios 2016 y 2015

Pagos realizados y pendientes de pago a 31 de diciembre		
	<b>2016</b>	<b>2015</b>
	Días	Días
Periodo medio de pago a proveedores	49,72	45,17
Ratio de operaciones pagadas	53,39	51,16
Ratio de operaciones pendientes de pago	19,07	14,41
	Importe (miles €)	Importe (miles €)
Total pagos realizados	1.711.890	2.003.047
Total pagos pendientes	204.896	389.523

## **2.4. Actuaciones en las diversas áreas de actividad**

### **2. 4.1. Construcción**

Las principales actuaciones del año 2016 y la situación al cierre del ejercicio se describen a continuación.

#### L.A.V. Madrid-Extremadura

En el año 2016 continuaron, de acuerdo a la programación prevista, los trabajos de plataforma de las obras entre Talayuela y Badajoz, habiendo comenzado en este período la ejecución de pantallas para protección acústica entre Plasencia y Badajoz y el refuerzo del plinto norte del viaducto sobre el río Tajo. En este período además se han adjudicado los trabajos para la conexión de la nueva plataforma con la red existente mediante los ramales de conexión en Plasencia, Cáceres Norte y Cáceres Sur, que incluyen además de la plataforma trabajos de superestructura y cerramiento. 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 a las instalaciones, durante el 2016 ha comenzado la ejecución de instalaciones de protección civil y seguridad en túneles.

L.A.V. Antequera-Granada

Durante el año 2016 se ha continuado con los trabajos de plataforma de acuerdo a la programación prevista, habiendo finalizado en este período el tramo Nudo de Bobadilla-Antequera, con lo que suman once los tramos de plataforma finalizados.

Los trabajos de vía, electrificación e instalaciones de seguridad y comunicaciones, han continuado durante el año 2016 de acuerdo a la planificación prevista.

L.A.V. Olmedo-Zamora-Lubián-Orense

- 1) Olmedo-Zamora. Este tramo de 99 km comprendía 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.

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

- 2) Zamora-Pedralba de la Pradería. De 110 km de longitud, el trayecto consta de cinco subtramos con un distinto grado de avance en su ejecución, cuyas obras singulares más características son 7 túneles (4,5 km) y 14 viaductos (4 km).

Durante el 2016 se han realizado trabajos en la base de montaje de vía y han continuado los de energía.

- 3) Pedralba de la Pradería-Ourense. De 101 km desde Pedralba hasta Taboadela y 22 subtramos, que discurren en vías izquierda y derecha, salvo los tres últimos entre Porto y Taboadela que se han proyectado en plataforma única con vía doble. Los túneles predominan en el trazado, alcanzándose una longitud total de 125 km, frente a los 9,4 km de viaductos. Durante 2016 se ha continuado ejecutando obras en todos los subtramos, excepto en el tramo Miamán-Ponte Ambía, ya finalizado.

Los tramos entre Taboadela y Orense se encuentran en su fase final de redacción y en tramitación ambiental.

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

La Variante de Pajares, de 49,6 km, está 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.

Durante el año 2016 han finalizado los trabajos incluidos en los proyectos de obras civiles complementarias interiores. Se ha continuado con los trabajos de ejecución de plataforma del tramo Sotiello-Campomanes (siendo el único de plataforma pendiente de finalización) y con los de obras civiles complementarias exteriores.

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, energía y de instalaciones de seguridad han continuado ejecutándose. También han proseguido durante 2016 los trabajos de protecciones acústicas.

### Eje Atlántico de Alta Velocidad

Con la finalización de los dos tramos pendientes, Padrón-Vilagarcía y Arcade-Vigo Urzaiz, el 18 de abril de 2015 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.

Tras la puesta en servicio, durante el año 2016 han finalizado los trabajos de arquitectura de estaciones del tramo Vigo-Santiago y se han realizado trabajos relativos a las protecciones acústicas e instalación del sistema ERTMS.

### 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 en el interior del túnel Atocha-Chamartín. En 2015 quedaron recibidas todas las obras de plataforma. Durante 2016 han continuado los trabajos de 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 el año 2016 se ha puesto en servicio el ERTMS N2 en el tramo.
3. 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, de montaje de vía y de la línea aérea de contacto e instalaciones de control de tráfico y telecomunicaciones de todo el tramo. También se ha continuado con las obras de protección civil en los túneles y se ha comenzado con las obras de servicios afectados y comunidad de regantes de Murcia cuya finalización condiciona las obras de Montaje del desvío provisional necesario para la llegada de la Alta velocidad a Murcia

### L.A.V. Almería-Murcia

Durante el año 2016 se ha avanzado en el procedimiento expropiatorio de los terrenos necesarios para los trabajos del Pulpí-Cuevas de Almanzora y se han iniciado las expropiaciones para el proyecto de medidas compensatorias.

### Vandellós-Área de Tarragona

Durante 2016 se ha continuado con los trabajos de montaje de vía, catenaria e instalaciones de seguridad, telecomunicaciones y protección civil del tramo. Además se ha continuado avanzando en las estaciones de Cambrils y L'Hospitalet de L'Infant, así como en el Paet de Montroig del Camp.

### L.A.V. Valladolid-Palencia-León.

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL  
ADIF- Alta Velocidad  
INFORME DE GESTIÓN  
EJERCICIO 2016

Valladolid-Nudo Venta de Baños-Palencia-León. La línea entró en servicio el 29 de septiembre de 2015. Durante el 2016 se han realizado trabajos de implantación del sistema ERTMS.

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

En 2016 han continuado los trabajos de plataforma en el tramo Estépar-Variante de Burgos, que es el único que queda por finalizar.

Durante 2016 han seguido en ejecución los tres contratos de montaje de vía, habiéndose finalizado los correspondientes a Venta de Baños-Quintana del Puente-Estépar, y siguen en ejecución los trabajos en la línea aérea de contacto, energía, protección civil e instalaciones de señalización y telecomunicaciones.

L.A.V. Vitoria-Bilbao-S. Sebastián.

Entre Vitoria y Bilbao se encuentran finalizados nueve tramos de plataforma, continuando durante el 2016 la ejecución de plataforma en otros siete tramos, y ha comenzado la tramitación para la resolución de los contratos de los cuatro expedientes que afectan al Nudo de Bergara, debido a la necesidad de adaptar los proyectos a los nuevos condicionantes de la obra.

Durante el 2016 ha comenzado la redacción del proyecto de montaje de vía entre Elorrio y Bilbao, con lo que se encuentra en redacción la totalidad del montaje de vía de la línea.

También han finalizado en este periodo la redacción de los contratos de línea aérea de contacto y de instalaciones de protección civil en túneles del tramo Bergara-Astigarraga, continuando la redacción de proyectos de electrificación e instalaciones de seguridad necesarios para la puesta en servicio de la línea.

Como resumen, la red de alta velocidad en explotación al final del año 2016 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
<b>TOTAL</b>	<b>2.682</b>

### **2.4.2. Patrimonio**

Con fecha 28 de diciembre de 2015 se suscribió un *Acuerdo entre Renfe Operadora, ADIF y ADIF-Alta Velocidad*, en desarrollo y cumplimiento de lo acordado en la Orden FOM 2909/2006, por la que se reconoció a Renfe Operadora el derecho de uso sin contraprestación de algunos espacios definidos en el citado Acuerdo, espacios que deben ser sustituidos por los inmuebles de titularidad de ADIF y ADIF Alta Velocidad.

El Acuerdo citado establece, entre otras cosas, un plazo de doce meses para la transmisión de ADIF a Renfe Operadora de los inmuebles denominados “los Torreones del edificio histórico de la antigua estación de Atocha”, “el Bloque 2 del Edificio de Usos Múltiples de Málaga” y el “antiguo economato de León”.

De igual modo, el Acuerdo establece la obligatoriedad de realizar, por parte de ADIF o de ADIF Alta Velocidad, las gestiones administrativas necesarias para poder transmitir los citados inmuebles.

A lo largo de 2016, conjuntamente con Renfe Operadora se ha avanzado en la gestión de la compleja tramitación necesaria, encontrándose en un grado de realización bastante avanzado. A su vez se han ido consensuando modificaciones sobre los espacios a reponer por ADIF Alta Velocidad en la estación de Atocha.

En consecuencia, se ha consensuado con Renfe Operadora prorrogar el plazo establecido para la transmisión de los tres inmuebles, de conformidad con lo ya previsto en el apartado 1.5 del Acuerdo 1ª del documento suscrito el 28/12/2015.

### **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 durante 2016 el establecimiento de un nuevo contrato con REINTEL para el desarrollo y prestación del servicio de elaboración de informes comerciales periódicos.

Dentro del Plan Renove establecido en el Contrato de Cesión a REINTEL, se ha procedido a la puesta en marcha de la renovación de la Red de Fibra Óptica en 9 tramos: Lérica - Cervera, Utrera - Osuna, Tardienta - Huesca aéreo, Castejón - Logroño aéreo, Tardienta - Huesca enterrado, Baidés - Torralba, Abil - Almería, Cervera - Calaf, Quero - Villarobledo y El Pedroso - Sevilla, para un total de 460 kilómetros, así como el suministro de cables de fibra óptica,



#### **2.4.4. Energía y eficiencia energética**

ADIF-Alta Velocidad ha gestionado durante el año 2016 el suministro de energía eléctrica de 2,756 TWh con unos costes medios de:

Energía: 62,82 €/MWh,

ATRs: 39,39 €/MWh,

Coste total del MWh consumido de 102,21 €/MWh

A continuación se describen las principales actuaciones que han tenido lugar durante el ejercicio.

- Adjudicación del contrato de suministro de energía eléctrica para el año 2017, en puntos **telemedidos**, por un importe máximo estimado de 257.557.467 euros (IVA incluido) a las empresas Iberdrola Clientes (14 lotes, 78,8% MWh) y Endesa Energía (7 lotes, 21,2% MWh)). El contrato establece que el 70% del consumo para 2017 está a precio fijo, mientras el resto el precio se determina en función de los precios establecidos en los mercados de la energía. Se contempla, previo acuerdo entre partes, la posibilidad de establecer una prórroga del mismo para el ejercicio 2018. El importe definitivo del suministro de energía dependerá de los consumos reales que se produzcan durante el ejercicio. El consumo estimado para el ejercicio 2017 es de 2.752.662 MWh
- Adjudicación del suministro para puntos **no telemedidos** de la red ferroviaria para los años 2017 y 2018 a Iberdrola Clientes por un importe estimado de 16.880.337,8 euros (IVA incluido). El contrato está dividido en ocho grupos diferentes, en función de las tarifas de acceso. El presupuesto de adjudicación es estimado, ya que el importe del suministro de la energía dependerá de los consumos y costes reales que se produzcan durante el ejercicio.
- Se han obtenido resoluciones del Ministerio de Industria, Energía y Turismo y acuerdos con las compañías distribuidoras en tres subestaciones adicionales del ámbito de Alta Velocidad, lo que ha permitido un ahorro total de 2,9 millones de euros correspondientes a la compensación por 42.667 MWh de energía vertida por el frenado de las composiciones ferroviarias en la red UIC
- Como continuación del Plan Director de Ahorro y Eficiencia Energética de ADIF-Alta Velocidad 2014-2020, puesto en marcha en 2015. Se han realizado diferentes actuaciones:
  - Puesta en marcha del proceso, consensuada con Renfe Operadora, para la instalación de tres Inversores en Subestaciones de la Red Convencional. Ampliable a tres nuevas subestaciones.

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL  
ADIF- Alta Velocidad  
INFORME DE GESTIÓN  
EJERCICIO 2016

- Establecimiento del Acuerdo Marco Renfe Operadora, ADIF- Alta Velocidad y ADIF por la Sostenibilidad y la Eficiencia Energética del Sistema Ferroviario, de 20 de enero de 2016.
- Dentro de este Acuerdo Marco, se han desarrollado trabajos conjuntos entre Renfe, ADIF y ADIF-Alta Velocidad, con el fin de establecer la evolución a la facturación de la energía del servicio complementario de suministro de corriente de tracción por medida embarcada en lugar de por TKBs. En este sentido, ADIF-Alta Velocidad ha integrado en su concentrador de Medida Embarcada, cuatro composiciones de Renfe Operadora con ocho equipos de medida embarcada de energía, con los que está realizando las pruebas de protocolo y comunicaciones, disponibilidad de medida e integridad de la misma.
- Presentación de las siguientes solicitudes de ayudas al IDAE para el desarrollo de ocho medidas de Eficiencia Energética:
  - Ocho actuaciones registradas el 02/12/2016 (2 de ADIF y 6 de ADIF Alta Velocidad).
  - Coste elegible: 6.335.402 € (inversiones o costes necesarios para conseguir una mejora de la eficiencia energética y que se realicen en la adquisición de bienes o de servicios).
  - Coste subvencionable: 5.838.342 € (coste elegible-coste instalación convencional equivalente).
  - Ayudas solicitadas: 1.751.503 € (La ayuda real se ajustará con la presentación de facturas).
  - Ahorro energético estimado: 12,46 GWh/año.

Detalle de las actuaciones presentadas:

- ❖ Reforma del sistema de climatización y ventilación del edificio de oficinas de Paseo del Rey N° 30 de Madrid (ADIF).
  - ❖ Instalación de lámparas LED en andenes de la estación Barcelona Sants (ADIF).
  - ❖ Instalación de un convertidor recuperador de energía del frenado regenerativo en las subestaciones de Alcorcón (ADIF AV), Guarnizo (ADIF AV, Olabeaga (ADIF AV), Getafe (ADIF AV), de Martorell (ADIF AV) y Arenys de Mar (ADIF AV).
- Aplicación del RD 56/2016/12 de febrero sobre Auditoria Energética. Iniciado el proceso de contratación.

#### **2.4.5. Recursos Humanos**

La gestión de Recursos Humanos del ejercicio 2016 en ADIF-Alta Velocidad ha estado marcada por los siguientes hitos:

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL  
ADIF- Alta Velocidad  
INFORME DE GESTIÓN  
EJERCICIO 2016

El 5 de mayo se procedió al acto formal de la firma del I Convenio Colectivo de ADIF y ADIF Alta Velocidad, con vigencia hasta el 31 de diciembre de 2017 y con posibilidad de prórroga hasta el 31 de diciembre de 2018.

En él se recogen cuestiones específicas para ADIF-Alta Velocidad, tales como creación de la Comisión Mixta de Empleabilidad de ADIF-Alta Velocidad, la posibilidad de elaboración de propuestas de actualización y refundición normativa, la comisión de conflictos laborales, la mesa de ordenación profesional, la elaboración del diagnóstico de situación en igualdad en ADIF-Alta Velocidad previo a la elaboración del I Plan de Igualdad de la empresa y la adhesión al código ético de ADIF-Alta Velocidad, entre otras cuestiones.

El Convenio se publicó en el Boletín Oficial del Estado el 20 de mayo de 2016.

En el desarrollo del mismo hay que destacar:

- Participación de ADIF-Alta Velocidad en la Comisión Paritaria del I Convenio Colectivo, cuya función será la interpretación, control y desarrollo del mismo.
- Constitución de la Mesa de Ordenación Profesional de ADIF -Alta Velocidad, el 26 de julio de 2016, que hasta el momento ha celebrado 3 reuniones, en las que se ha presentado por la empresa el marco clasificatorio del grupo profesional de Mandos Intermedios y Cuadros Técnicos.
- Se ha informado a la Representación de Personal de ADIF-Alta Velocidad, que pueden elaborar propuestas de actualización y refundición de la normativa, al objeto de ser trasladadas a la Comisión Negociadora.
- Ha continuado sus tareas la Comisión de Política Social e Igualdad de ADIF-Alta Velocidad, que ya estaba constituida y que ha celebrado reuniones en las que ha desempeñado sus tareas ordinarias
- Se informó igualmente de las tareas a realizar en la elaboración del diagnóstico de situación de igualdad en la Entidad, previo a la elaboración del I Plan de Igualdad de ADIF-Alta Velocidad.

Durante el 2016 se aprobó un Plan de Formación específico para el personal de ADIF Alta Velocidad con un alcance de 16.132 horas que supusieron una media de 75 horas de formación por trabajador al año. Durante el año se han mantenido reuniones con los representantes del 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.

Se constituyó la Comisión de Seguridad y Salud Laboral de ADIF-Alta Velocidad, que es el órgano de ADIF-Alta Velocidad de máximo nivel participativo sobre temas de seguridad, higiene y salud laboral, del que emanan las directrices en estas materias. Asimismo se constituyó el Comité Provincial de Seguridad y Salud de Madrid de ADIF-Alta Velocidad, del que se celebraron 4 reuniones.

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL  
ADIF- Alta Velocidad  
INFORME DE GESTIÓN  
EJERCICIO 2016

### Distribución de efectivos

A continuación se incluyen diversos cuadros en los que se describe la distribución de los trabajadores a 31 de diciembre de 2016 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.	155
Telecomunicaciones	43
Energía y Eficiencia Energética	12
Corporación y Servicios Generales	5
<b>TOTAL</b>	<b>215</b>

GRUPOS PROFESIONALES	EFFECTIVOS
Personal Operativo y MMII	25
Estructura de Apoyo	85
Estructura de Dirección	105
<b>TOTAL</b>	<b>215</b>

EDAD	%
Hasta 35 años	4,65%
Entre 36 y 50 años	60,46%
Más de 50 años	34,89%

ANTIGÜEDAD	%
Entre 0 y 11 años	45,58%
Entre 12 y 19 años	30,70%
Entre 20 y 27 años	1,86%
Entre 28 y 35 años	15,35%
Más de 35 años	6,51%

COMUNIDADES AUTÓNOMAS	EFFECTIVOS
ANDALUCÍA	17
CASTILLA LEÓN	11
CATALUÑA	8
EXTREMADURA	1
MADRID	171
PAÍS VASCO	4
COMUNIDAD VALENCIANA	3
<b>TOTAL</b>	<b>215</b>

## **2.4.6. Seguridad**

### **Seguridad en la Circulación**

En el año 2016 se ha presentado el Informe Anual de Seguridad de ADIF Alta Velocidad (ADIF-AV), 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.

Así, y dentro de las actividades de vigilancia que ADIF-Alta Velocidad tiene encomendadas, se verifica que se han cumplido los objetivos de seguridad establecidos para el ejercicio anterior. Estos objetivos fijan unos valores máximos para el número de accidentes y precursores de accidentes, con un único accidente de tren en la red titularidad de ADIF-Alta Velocidad, frente al máximo de tres establecidos como objetivo, y con un total de 17 incidentes precursores de accidentes, frente a un total de 31 establecido como objetivo.

Además, y dentro de estas tareas de Vigilancia, y en base al convenio de encomienda ADIF y ADIF Alta Velocidad, se ha elaborado el Plan Anual de Seguridad en la Circulación 2016 que fija el valor de los objetivos de seguridad para este periodo.

En cuanto a las labores de control de la seguridad, estas se han desarrollado mediante dos grupos de actividades encomendadas a ADIF:

Inspecciones, de cada uno de los subsistemas que integran el sistema ferroviario.  
Acciones de supervisión y control (escuchas, visitas y auditorías).

Así, se han efectuado un total de 648 inspecciones (frente a las 573 incluidas en la planificación anual), en las que se han detectado un total de 45 anomalías, todas ellas de carácter leve a excepción de 2, de carácter grave.

En relación a las acciones de supervisión y control se ha efectuado un total de 399 escuchas, 239 visitas de seguridad y 30 auditorías, con un grado de cumplimiento respecto de las actividades planificadas igual o superior al 100%.

En el ámbito de la gestión, en noviembre del 2015, le fue otorgada a ADIF-Alta Velocidad por parte de la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria (AESF), la correspondiente Autorización de Seguridad para sus funciones de administrador de infraestructura, verificando el cumplimiento de los requisitos básicos necesarios para la administración de su red en adecuadas condiciones de seguridad.

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL  
ADIF- Alta Velocidad  
INFORME DE GESTIÓN  
EJERCICIO 2016

Esta Autorización de Seguridad tiene una vigencia de cinco años, y se encuentra condicionada a la resolución de 8 requerimientos. A lo largo del año 2016, y mediante la creación y desarrollo de las Comisiones de Seguimiento del Sistema de Gestión en la Seguridad, se ha trabajado en el cumplimiento de estos requerimientos, bien modificando o creando nuevos procedimientos de gestión de la seguridad.

Se ha realizado también la segunda auditoría al sistema de gestión en la seguridad, en la que se han identificado un total de 10 no conformidades, que están siendo gestionadas por las diferentes áreas que forman parte de las Comisiones de Seguimiento.

Vinculado también a la gestión de la seguridad se han emitido en este periodo las correspondientes consignas de tipo C y P, en un total de 27, así como 46 anexos a consignas vigentes, avisos reglamentarios, en un total de 16, y normas NAR.

En cuanto a la implantación de medidas de diseño seguro requeridas según el Reglamento de Ejecución (UE) nº1169/2010, éstas han sido implementadas en diferentes actividades mediante la modificación de los correspondientes procedimientos del sistema de gestión. Así, las actividades de proyectos y construcción, proyectos modificados y complementarios, de Líneas de Alta Velocidad incluyen en este momento los correspondientes análisis del riesgo como requisito para el diseño seguro.

Durante el año 2016 se ha procedido también a emitir los correspondientes certificados del cumplimiento de las condiciones exigibles en materia de seguridad (certificados de seguridad) para las autorizaciones de puesta en servicio y modificación de líneas existentes. Estos documentos se acompañan de una justificación del cierre de los riesgos de los distintos subsistemas y sus interfaces, tarea ejecutada por ADIF en base al Convenio de Encomienda. Así se han generado un total de 15 declaraciones/certificados entre los que destacan los correspondientes a la entrada en servicio del sistema ERTMS Nivel 2 entre Torrejón de Velasco y Valencia-Joaquín Sorolla (Línea 040), o los correspondientes a la implantación del Reglamento de Circulación Ferroviaria.

Además, en este periodo, y vinculado a la gestión del riesgo frente a cambios según el Reglamento de Ejecución (UE) nº 402/2013, se ha emitido un total de 26 autorizaciones de cambio en el subsistema CMS en las Líneas de Alta Velocidad.

En el ámbito de la gestión interna se ha iniciado en este periodo la implantación de la Administración Electrónica mediante el uso del portafirmas digital para documentos no reglamentarios vinculados a la seguridad en la circulación.

Indicar finalmente que en este periodo se ha colaborado con el Ministerio de Fomento en la elaboración del informe previo al otorgamiento de las Licencias a Empresas Ferroviarias, según los procedimientos vigentes de la entidad.

#### **2.4.7. Calidad, Eficiencia y Medio Ambiente**

##### **Sistema de Gestión**

Durante el año 2016 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.

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 y la reciente Jornada de Reconocimiento a los finalistas del VIII Concurso.

La realización de Jornadas de Intercambio de Experiencias con las mejores empresas referentes Nacionales e Internacionales (benchmarking) consolida nuestras Buenas Prácticas de Gestión y sirve de referencia e impulso a las empresas de nuestro país.

ADIF Alta Velocidad, a través de la Dirección de Calidad y Eficiencia, ha sido jurado 2016 en los premios a la Calidad e Innovación en la Gestión pública impulsados por AEVAL, consolidando de nuevo el reconocimiento al buen hacer de nuestros profesionales.

En 2016 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.

### **Eficiencia en la Gestión**

El Plan de Eficiencia 2016-2018, contempla cuatro objetivos estratégicos que resumen el nuevo enfoque de la eficiencia para los próximos años, en el marco de los respectivos Planes de Empresa, orientándolo hacia la generación de valor para nuestros grupos de interés, y basándose en valores como:

- Eficiencia y eficacia en el uso de los recursos disponibles.
- Transparencia, responsabilidad e integridad en la gestión.
- Sostenibilidad económica y excelencia en la gestión.
- Crecimiento, creatividad, innovación e iniciativa individual.

En el año 2016 se han alcanzado los siguientes resultados: 10 Medidas implantadas o en proceso de implantación con un ahorro de 6.9M€

### **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; la ampliación del número de vías de una línea de ferrocarril existente en una longitud continuada de más de 10 km; y la construcción de instalaciones de transbordo intermodal y de terminales intermodales de mercancías.

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

El Reglamento del Sector Ferroviario detalla los contenidos del proyecto de construcción, entre los que se encuentra la adecuación del proyecto a la declaración de impacto ambiental (en los casos en que sea preceptiva) y, en particular, la concreción de las medidas correctoras y protectoras derivadas del análisis ambiental. Para ello, el condicionado de la DIA, de obligado cumplimiento, se integra en los proyectos básicos y de construcción mediante la redacción 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



ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL  
ADIF- Alta Velocidad  
INFORME DE GESTIÓN  
EJERCICIO 2016

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 Medio Ambiente y Control de Obra de la Dirección 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 ha culminado en la elaboración, de 188 informes de revisión ambiental, 16 Notas de Exención del Trámite de Evaluación Ambiental, 9 Informes de Adecuación Ambiental, y 51 Informes de Adecuación a la DIA.

Asimismo, en materia de contaminación acústica se ha dado respuesta a 33 quejas por ruido y vibraciones, 18 de ellas comunes a ADIF.

En mayo de 2015 AENOR certificó el Sistema de Gestión Ambiental de ADIF Alta Velocidad 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, independientes de las correspondientes Direcciones Facultativas, 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 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 Facultad de Ciencias de la Universidad Autónoma de Madrid, FCC, Renfe Viajeros 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),

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL  
ADIF- Alta Velocidad  
INFORME DE GESTIÓN  
EJERCICIO 2016

- 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 2016 y 2015:

<b>Importes en miles de euros</b>	<b>2016</b>	<b>2015</b>
Flujos de efectivo de las actividades de explotación	(138.092)	(322.195)
Flujos de efectivo de las actividades de inversión	(882.986)	(1.200.068)
Flujos de efectivo de las actividades de financiación	298.395	1.037.540
<b>Aumento neto del efectivo o equivalentes</b>	<b>(722.683)</b>	<b>(484.723)</b>

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

<b>Importes en miles de euros</b>	<b>2016</b>	<b>2015</b>
Subvenciones, donaciones y emisión instrumentos de patrimonio	268.504	515.520
Incremento deudas con entidades de crédito y por obligaciones	-20	491.406
<i>Disposiciones del ejercicio</i>	<i>340.200</i>	<i>2.249.998</i>
<i>Devoluciones del ejercicio</i>	<i>(340.220)</i>	<i>(1.758.592)</i>
Incremento neto de otras deudas	29.911	30.614
<b>Flujos generados en actividades de financiación</b>	<b>298.395</b>	<b>1.037.540</b>

El Fondo de Maniobra de ADIF-Alta Velocidad pasó de 427,5 millones de euros a 31 de diciembre de 2015 a -385,7 millones de euros a 31 de diciembre de 2016, lo que representa una variación neta negativa de 813,2 millones de euros.

El 19 de abril de 2016 se efectuó una nueva emisión de obligaciones mediante colocaciones privadas ("TAP" de la emisión con vencimiento septiembre de 2022), por importe nominal de 340 millones de euros. Esta emisión, al igual que las anteriores, se realizó bajo el Programa EMTN registrado en la Bolsa de Valores de Dublín, fueron

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL  
ADIF- Alta Velocidad  
INFORME DE GESTIÓN  
EJERCICIO 2016

registradas en la Comisión Nacional del Mercado de Valores, cotizan en AIAF y se compensan y liquidan en Iberclear.

De este modo, la tercera emisión de obligaciones de ADIF-Alta Velocidad alcanzó un volumen de 1.190,2 millones de euros.

El 2 de agosto de 2016 se registró en la Bolsa de Valores irlandesa la renovación del folleto informativo del Programa EMTN por importe nominal de 6.000 millones de euros, siendo pasaportado a la CNMV en esa misma fecha.

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 2,25%.

#### **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 a tipo de interés fijo mediante la emisión de obligaciones, a plazo de 7 años.

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL  
ADIF- Alta Velocidad  
INFORME DE GESTIÓN  
EJERCICIO 2016

La deuda viva de la Entidad, a 31 de diciembre de 2016, se contrató con diversos regímenes de tipo de interés. El 74,69% está a tipo fijo hasta su vencimiento y el 10,88% está a tipo fijo revisable.

c) Riesgo de liquidez

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

ADIF- 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.

La Dirección de ADIF- Alta Velocidad realiza un seguimiento de las previsiones de liquidez de en función de los flujos de efectivo esperados y confía disponer en el primer trimestre de 2017 de las autorizaciones del Ministerio de Hacienda y Administraciones Públicas necesarias para realizar nuevas operaciones de endeudamiento.

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**

La tasa de crecimiento del PIB durante 2016 se situó en torno al 2,7% (estimaciones del Banco de España) y el 2,9% (estimaciones de FUNCAS), siendo el crecimiento interanual superior al 3%.

De acuerdo con las estimaciones realizadas por ambos organismos, la tendencia sigue siendo de crecimiento y se espera que la fase expansiva de la actividad se prolongue a lo largo de los dos próximos años, aunque a un ritmo gradualmente decreciente.

Los pilares de la recuperación económica se mantendrán en 2017. Las empresas se encuentran en mejores condiciones financieras y de competitividad, lo que les permite aprovechar las oportunidades de inversión y exportación. No obstante, se prevé una

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL  
ADIF- Alta Velocidad  
INFORME DE GESTIÓN  
EJERCICIO 2016

desaceleración durante el próximo año, de modo que el crecimiento del PIB se desaceleraría hasta el 2,3%-2,4%, debido fundamentalmente a:

- La política presupuestaria será moderadamente restrictiva con el fin de cumplir con los objetivos de déficit público.
- Pérdida de fuerza de algunos elementos que, con carácter transitorio, han impulsado la actividad en la etapa más reciente, como las bajadas del precio del petróleo, la depreciación del euro o algunos estímulos presupuestarios.

Por lo que se refiere al coste de la financiación bancaria, se estima que se mantenga en niveles similares. La política monetaria debería mantener su carácter expansivo, en consonancia con las decisiones del BCE de prolongar el programa de compra de títulos de deuda pública y corporativa y de tipos de intervención negativos.

En este contexto de condiciones de financiación favorables, se espera que continúe el proceso de inversión empresarial, que seguirá experimentando un elevado dinamismo. El dinamismo de la actividad seguirá impulsando el crecimiento del empleo y permitirá que la tasa de paro continúe descendiendo, aunque a menor ritmo debido a la desaceleración estimada.

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

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

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL  
ADIF- Alta Velocidad  
INFORME DE GESTIÓN  
EJERCICIO 2016

- 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 2016 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.

Como consecuencia de lo indicado en el párrafo anterior, el Consejo de Administración de ADIF ha tenido 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 2016 se han ejecutado las inversiones que se recogen en los cuadros adjuntos, detalladas por naturaleza y por líneas.

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL  
ADIF- Alta Velocidad  
INFORME DE GESTIÓN  
EJERCICIO 2016

NATURALEZA	MILES € (IVA incluido)
ELECTRIFICACIÓN Y TELECOMUNICACIONES	86.305
PLATAFORMA	551.837
SEÑALIZACIÓN E INSTALACIONES DE SEGURIDAD	133.029
EQUIPAMIENTO Y RESTO DE ACTUACIONES	161.978
VÍA	146.597
ESTACIONES Y TERMINALES DE MERCANCÍAS	25.236
<b>TOTAL</b>	<b>1.104.982</b>

LÍNEAS	MILES € (IVA incluido)
ADAPTACIÓN ANCHO UIC CORREDOR MEDITERRÁNEO	50.059
L.A.V. LEVANTE	99.925
L.A.V. ALMERÍA-MURCIA	14.993
L.A.V. BOBADILLA - GRANADA	78.965
VANDELLÓS TARRAGONA	35.668
L.A.V- ASTURIAS (VARIANTE PAJARES)	59.911
L.A.V. VENTA BAÑOS-PAL-LEÓN-ASTURIAS	39.744
L.A.V. VALLADOLID-BURGOS-VITORIA	46.704
L.A.V. VITORIA - BILBAO - SAN SEBASTIÁN	82.604
L.A.V. MADRID-EXTREMADURA	53.463
L.A.V. GALICIA (OLMEDO-LUBIÁN-ORENSE)	315.231
L.A.V. ZARAGOZA-PAMPLONA (CASTEJÓN-PAMPLONA)	-191
CONEXIÓN U.I.C. CHAMARTÍN-ATOCHA-TORREJÓN	41.866
EJE ATLÁNTICO (CORUÑA-VIGO)	36.188
IMPUTABLE AL CONJUNTO DE LA RED	30.881
INVERSIÓN EN PROYECTOS FINALIZADOS	107.372
ESTACIONES Y OTROS ACTIVOS	11.598
<b>TOTAL</b>	<b>1.104.982</b>

#### **6.4. Información sobre la contratación realizada**

A continuación se incluye información detallada de la actividad de Contratación durante el ejercicio 2016



ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL  
ADIF- Alta Velocidad  
INFORME DE GESTIÓN  
EJERCICIO 2016

**CUADRO RESUMEN DE LICITACIONES**

Dirección	Nº Expedientes	Miles € (IVA excluido)
Dir. de Construcción de Líneas de A.V.	257	210.129
Dir. de Telecomunicaciones y Energía	45	235.604
Dir. de Patrimonio y Urbanismo	7	1.916
Resto	20	3.247
<b>Totales</b>	<b>329</b>	<b>450.895</b>

**CUADRO RESUMEN DE ADJUDICACIONES**

Dirección	Nº Expedientes	Miles € (IVA excluido)
Dir. de Construcción de Líneas de A.V.	284	239.304
Dir. de Telecomunicaciones y Energía	67	235.099
Dir. de Patrimonio y Urbanismo	8	4.725
Resto	21	4.143
<b>Totales</b>	<b>380</b>	<b>483.271</b>

**CUADRO RESUMEN DE LICITACIONES POR PROCEDIMIENTO**

Procedimiento / Criterio	Nº Expedientes	Miles € (IVA excluido)	% Imp
<b>Abierto</b>			
• Oferta más ventajosa (varios criterios)	61	82.128	18,2%
• Precio (un criterio)	31	16.041	3,6%
<b>Restringido</b>			
• Oferta más ventajosa (varios criterios)			
• Precio (un criterio)			
<b>Negociado</b>			
• Con Publicidad	2	226.808	50,3%
• Sin Publicidad	78	76.439	17,0%
- Complementarios	9	26.199	5,8%
- Vinculación Tecnológica	27	9.026	2,0%
- Otras Causas	42	41.214	9,1%
• Contratos Menores	55	740	0,2%
<b>Pedido a Acuerdo Marco</b>	102	48.739	10,8%
<b>Totales</b>	<b>329</b>	<b>450.895</b>	<b>100%</b>