



INFORME DE GESTIÓN

ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS

EJERCICIO 2005



ÍNDICE

1. Nuevo modelo ferroviario.	
1.1. El Administrador de Infraestructuras Ferroviarias: naturaleza, régimen jurídico y funciones.	1
1.2. Ley del Sector Ferroviario.	3
1.3. Plan Estratégico de Infraestructuras y Transportes 2006-2010 (PEIT).	4
1.4. Plan Estratégico de Adif 2006-2010.	7
1.5. Actuaciones básicas de desarrollo del modelo ferroviario.	9
2. Actuaciones en las diversas áreas de actividad.	
2.1. Construcción de líneas de alta velocidad.	11
2.2. Proyectos y construcción de líneas convencionales.	15
2.3. Mantenimiento de infraestructura líneas convencionales.	17
2.4. Mantenimiento infraestructura alta velocidad.	18
2.5. Circulación.	20
2.6. Seguridad en la circulación.	23
2.7. Estaciones de viajeros.	26
2.8. Terminales de mercancías.	27
2.9. Patrimonio y urbanismo.	29
2.10. Telecomunicaciones y energía.	31
3. Actividad económica.	
3.1. Ingresos y gastos.	33
3.2. Inversiones.	35
3.3. Financiación de la Unión Europea.	37
3.4. Contratación.	39
3.5. Participaciones de Adif.	40
4. Otras actuaciones de gestión.	
4.1 Actividades de I+D+i.	44
4.2. Responsabilidad social corporativa.	46
4.3. Calidad y medioambiente.	46
4.4. Recursos humanos.	48
4.4. Convenios con Renfe Operadora.	55
4.5. Otros convenios y acuerdos de colaboración.	56
5. Consejo de Administración.	58



1. NUEVO MODELO FERROVIARIO.

1.1. EL ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS: NATURALEZA, RÉGIMEN JURÍDICO Y FUNCIONES.

La entidad pública empresarial Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (Adif) se configura como un organismo público de los previstos en el artículo 43.1.b) de la Ley 6/1997, de 14 de abril, de Organización y Funcionamiento de la Administración General del Estado, adscrito al Ministerio de Fomento a través de la Secretaría General de Infraestructuras. Goza de personalidad jurídica propia, plena capacidad de obrar para el cumplimiento de sus fines y patrimonio propio y se rige por lo establecido en la Ley 39/2003, de 17 de noviembre, del Sector Ferroviario, en la Ley 6/1997 mencionada, en las normas de desarrollo de ambas, en el Estatuto aprobado por el Real Decreto 2395/2004, de 30 de diciembre, y en la legislación presupuestaria y demás normas que le sean de aplicación. En defecto de estas normas, se le aplicará el ordenamiento jurídico privado.

De acuerdo con lo establecido en el artículo 21 de la Ley del Sector Ferroviario, corresponden al Adif las siguientes competencias:

- a) La aprobación de los proyectos básicos y de construcción de infraestructuras ferroviarias que deben formar parte de la Red Ferroviaria de Interés General, si así se establece en la correspondiente resolución del Ministerio de Fomento que determine su establecimiento o modificación, y su construcción siempre que se lleve a cabo con sus propios recursos y, en todo caso, con arreglo a lo que disponga el Ministerio de Fomento.
- b) La construcción de las infraestructuras ferroviarias, con recursos del Estado o de un tercero, conforme al correspondiente convenio.
- c) La administración de las infraestructuras de su titularidad y de las que se le encomienden mediante el oportuno convenio.
- d) El control e inspección de la infraestructura ferroviaria que administre, de sus zonas de protección y de la circulación ferroviaria que sobre ella se produzca.
- e) La explotación de los bienes de su titularidad, de los que le sean adscritos y de aquellos cuya gestión se le encomiende.



- f) La elaboración y publicación de la declaración sobre la red, en los términos previstos en la Ley del Sector Ferroviario y en sus normas de desarrollo.
- g) La adjudicación de capacidad de infraestructura a las empresas ferroviarias que lo soliciten y la celebración de acuerdos marcos con aquellas.
- h) La emisión de informes con carácter previo al otorgamiento, por el Ministerio de Fomento, de las licencias de empresas ferroviarias y de las autorizaciones para prestar servicios que se hayan declarado de interés público, en los casos previstos en la Ley del Sector Ferroviario.
- i) El otorgamiento de los certificados de seguridad, cuando así se determine por el Ministerio de Fomento.
- j) La elaboración de las instrucciones y circulares necesarias para determinar, con precisión, las condiciones de operación sobre la Red Ferroviaria de Interés General.
- k) La prestación de servicios adicionales, complementarios y auxiliares al servicio de transporte ferroviario, la fijación de las tarifas por su prestación y el cobro de las mismas.
- l) El cobro de los cánones por utilización de las infraestructuras ferroviarias.
- m) La gestión, liquidación y recaudación de las tasas, de conformidad con lo establecido en la Ley del Sector Ferroviario.
- n) La cooperación con los organismos que en otros Estados miembros de la Unión Europea administren las infraestructuras ferroviarias, para establecer y adjudicar capacidad de infraestructura que abarque más de una red nacional.
- o) La celebración, con las empresas ferroviarias, de acuerdos marco.
- p) El establecimiento de las pautas que regulen el procedimiento para realizar la investigación de los accidentes ferroviarios que le correspondan.
- q) La elaboración de un informe anual que contemple todos los incidentes y accidentes producidos como consecuencia de la prestación del servicio de transporte ferroviario.
- r) La elaboración de un plan de contingencias que recoja las medidas necesarias para reestablecer la situación de normalidad en caso de accidente, de fallo técnico o de cualquier otra incidencia que perturbe el tráfico ferroviario.



- s) La resolución de las reclamaciones de responsabilidad patrimonial que se formulen respecto de la actuación del mismo.
- t) Cuantas otras le atribuya la normativa aplicable.

1.2. LEY DEL SECTOR FERROVIARIO

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

Los ejes sobre los que gira la reforma realizada por la ley son la separación de las actividades de administración de la infraestructura y de explotación de los servicios y la progresiva apertura del transporte ferroviario a la competencia lo que supone la eliminación del monopolio público que existía hasta la fecha. La consecución de estos objetivos requería una profunda modificación de las estructuras y funciones de los agentes del sector ferroviario, así como la creación de otros nuevos que velen por la debida aplicación de la nueva normativa.

La reforma podría haberse limitado a incorporar al derecho interno las normas comunitarias. Sin embargo, esta ley pretende reordenar por completo el sector ferroviario estatal y sentar las bases que permitan la progresiva entrada de nuevos actores en este mercado. Para alcanzar estos objetivos, la ley regula la administración de las infraestructuras ferroviarias y encomienda ésta a la entidad pública empresarial Red Nacional de los Ferrocarriles Españoles (Renfe) que pasa a denominarse Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (Adif) e integra, además, al Gestor de Infraestructuras Ferroviarias (Gif). La nueva entidad pública empresarial podrá construir, de acuerdo con lo que determine el Ministerio de Fomento, las infraestructuras ferroviarias con cargo a sus propios recursos o a recursos ajenos y administrará las



infraestructuras de su titularidad y aquellas cuya administración se le encomiende mediante el oportuno convenio.

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

Desde la entrada en vigor de esta ley, se abre a la competencia la prestación del servicio de transporte de mercancías por ferrocarril en el ámbito nacional y se permite el acceso de todas las empresas ferroviarias que lleven a cabo transporte internacional de mercancías a las líneas de la Red Ferroviaria de Interés General que formen parte de la denominada Red Transeuropea de Transporte de Mercancías.

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

1.3. PLAN ESTRATÉGICO DE INFRAESTRUCTURAS Y TRANSPORTES 2006-2020.

El Plan Estratégico de Infraestructuras y Transportes (PEIT), aprobado por el Gobierno el 15 de julio de 2005, es la expresión de la nueva política de infraestructuras y transportes impulsada por el Gobierno y concebida como un instrumento al servicio de los grandes objetivos en materia de política económica y social, objetivos que pueden



sintetizarse en dos: impulsar la competitividad y el desarrollo económico, y fortalecer la cohesión social y territorial.

De hecho, el eficaz aprovechamiento del importante potencial de las infraestructuras como instrumento para impulsar el desarrollo económico y mejorar la calidad de vida de los ciudadanos, requiere de una política de infraestructuras y transportes con objetivos bien definidos, que responda a un enfoque global y coherente, y apoyada en principios de racionalidad económica, como la que desarrolla el PEIT.

Teniendo en cuenta la larga temporalidad de los efectos de las infraestructuras, el hecho de que el diseño y construcción de las mismas requiera dilatados períodos de tiempo y cuantiosos recursos económicos, y la circunstancia de que se trata de bienes con una larga vida útil, resulta evidente que, por un lado, es prácticamente imposible modificar de forma sustancial el sistema de infraestructuras básicas de un país en el corto plazo, y por otro, que las decisiones que se tomen y las infraestructuras que se construyan van a vincular y a definir al país, a sus posibilidades de progreso, a sus relaciones con el exterior y a su estructura económica en el medio y largo plazo.

Planificación estratégica

Por todo ello, es necesario contar con una planificación estratégica del sistema de transportes, que sobre la base de una visión a medio y largo plazo, permita identificar las directrices generales de la política a seguir y definir las grandes actuaciones a acometer. El PEIT responde a un enfoque global de las necesidades y potencialidades de nuestro territorio, tanto en su articulación interna como en su conexión con otros países, así como a una aproximación intermodal a los problemas del propio sistema de transportes.

En el Plan se establecen los criterios y directrices de actuación para lograr un sistema de transportes más eficiente, en el que se produzca un reequilibrio del actual reparto modal de la demanda, permitiendo así aprovechar plenamente las potencialidades de todos los modos de transporte. Un sistema de transporte que canalice las demandas de movilidad en condiciones óptimas de calidad y, sobre todo, seguridad, y que garantice unas condiciones homogéneas de accesibilidad en todo el territorio.

El PEIT es, también, una decidida apuesta por la sostenibilidad ambiental del sistema de transportes, mediante el impulso de los modos más respetuosos con el medio ambiente, como el ferrocarril.



Sobre estos planteamientos, el PEIT recoge un ambicioso conjunto de programas y líneas de actuación, que representan el mayor esfuerzo de dotación infraestructuras realizado en España, con unas inversiones que ascienden a casi 250.000 millones de €, lo que significa una dotación anual superior a los de 15.500 millones. En términos de esfuerzo inversor, estas inversiones representan más del 1,5% del PIB como media a lo largo del período de vigencia del Plan. Para financiar las inversiones, se plantea una estrategia de financiación diversificada que, manteniendo un fuerte soporte de financiación presupuestaria, en torno al 60% del total, posibilita la utilización de diversas fuentes e instrumentos de financiación extrapresupuestaria. Estos recursos permiten acometer los diversos programas y líneas de actuación que se contemplan en los distintos modos de transporte.

El ferrocarril en el PEIT.

El ferrocarril es la gran apuesta del PEIT para el futuro del sistema de transportes, ya que se pretende que este modo sea el elemento central del sistema intermodal de transporte de viajeros y mercancías. Buena prueba de ello es que concentra más del 48% de las inversiones totales.

El PEIT define una ambiciosa Red de Altas Prestaciones que, con una longitud de 10.000 km, cubre de manera equilibrada el territorio. Esto supone multiplicar por 10 la longitud de la red existente al inicio del Plan. Tras la ejecución del Plan, el 90% de la población tendrá a menos de 50 kilómetros una estación de alta velocidad y todas las capitales de provincia tendrán acceso a la misma. El concepto de altas prestaciones del PEIT implica que se trata de líneas con doble vía electrificada, de alta velocidad, (conforme a los requisitos de la Directiva Europea), de ancho UIC, y que, en la mayor parte de los casos, permiten la explotación en tráfico mixto de viajeros y mercancías.

En la red ferroviaria convencional, si bien el transporte ferroviario goza de indicadores de seguridad especialmente buenos respecto a otros modos de transporte, también en este caso la mejora de la seguridad constituye un objetivo prioritario, con especial atención a los sistemas de bloqueo, y a la supresión y mejora de la seguridad de pasos a nivel. Asimismo el Plan plantea lograr la interoperabilidad de nuestra red con la red europea, mediante la progresiva implantación del ancho UIC, a través de un proceso racional y ordenado.



La potenciación del tráfico ferroviario de mercancías, que ponga fin a la continuada pérdida de cuota de mercado de este modo, constituye otro objetivo básico de las actuaciones ferroviarias del PEIT. Para ello, además de la Red de Altas Prestaciones de tráfico mixto se incluyen diversas actuaciones en la red convencional específicamente dirigidas a facilitar el tráfico de mercancías por ferrocarril, como son la mejora de los accesos ferroviarios a los grandes nodos logísticos y los puertos, y la dotación de estaciones y apartaderos de longitud suficiente para el tránsito de trenes de mercancías de gran longitud, y, por tanto, más competitivos.

1.4. PLAN ESTRATÉGICO DE ADIF 2006-2010.

En sintonía con el PEIT el Plan Estratégico de Adif (PE), que comenzó a elaborarse en el ejercicio 2005, es nuestra hoja de ruta para el nuevo escenario surgido tras la entrada en vigor de la L.S.F. y la aprobación por el Gobierno del Plan Estratégico de Infraestructuras del Transporte para el periodo 2006-2020, siendo el fruto de la reflexión interna de toda la entidad. Consolida a Adif como una empresa con vocación de servicio público y supone la asunción del compromiso de ofrecer un sistema de transporte eficiente, competitivo, moderno, que responde a las necesidades de movilidad de la sociedad, y que impulse el equilibrio territorial, la productividad y la dinamización de la economía, fomentando así un crecimiento sostenible a largo plazo en beneficio de los ciudadanos.

Líneas de actuación.

El PE constituye la filosofía de gestión de la entidad en el periodo 2006-2010, ya que en él se recogen las principales líneas de actuación para su adaptación a las responsabilidades derivadas del marco legal en que se desenvuelve la actividad y el nuevo papel que debe cumplir en la sociedad especialmente dentro del proceso de definición del sector ferroviario.

Concretamente, Adif se fija como misión potenciar el sistema de transporte ferroviario español mediante el desarrollo y la gestión de un sistema de infraestructuras seguro, eficiente, sostenible desde el punto de vista económico y medioambiental, y con altos estándares de calidad. La visión es situar a Adif como organización de referencia en la innovación e integración de los sistemas de gestión, basados en la gestión excelente y el compromiso social, entre los gestores de infraestructura europeos.



Rentabilidad social.

El documento explica que la entidad tiene un claro objeto de rentabilidad social que, en cualquier caso, debe ir acompañado de la sostenibilidad económica y financiera a medio plazo, ya que es responsable de la gestión de una parte importante de las inversiones en infraestructuras ferroviarias y de la administración de la red de alta velocidad y de la red ferroviaria de interés general. Por su posición en el sector, Adif pretende y persigue, además, mantenerse como actor principal del sector ferroviario en nuestro país, orientar su estrategia y diseñar el escenario, al tiempo que ser líder y referente en Europa.

Con esta finalidad se pretende reducir los datos de siniestralidad, lograr índices de puntualidad medios del 98%, alcanzar la máxima eficiencia económica con un coste objetivo de operación de 45.000 euros/km al año -lo que situará a Adif entre los primeros gestores europeos-, conseguir el equilibrio económico y financiero con una cobertura total de costes de explotación y promover la innovación para el desarrollo de nuevos negocios a partir de los activos gestionados.

Horizonte 2010.

El trabajo de Adif se fundamenta en la existencia de dos tipos de redes diferentes en función de los diferentes negocios, una red de altas prestaciones y otra convencional. En el horizonte de 2010 existirá una red de altas prestaciones de 2.200 km que tendrá que cubrir los corredores clave y operar de forma autosuficiente, para dar respuesta a las demandas del mercado; y otra convencional.

De cara al 2010 se plantean también otros objetivos intrínsecamente relacionados con la nueva realidad del sector: facilitar el acceso de los operadores ferroviarios a la infraestructura en condiciones de igualdad, mediante el desarrollo de nuevos mecanismos de relación, y el incremento de la cuota del transporte ferroviario frente a otros modos, tanto en transporte de mercancías como en viajeros, a través de la mejora de la competitividad respecto de otros modos. Asimismo, el contexto europeo forma igualmente parte de esta nueva realidad y, por ello, se adoptarán sistemas de explotación que garanticen la interoperabilidad de las nuevas infraestructuras y su integración con las convencionales.



Cifras económicas.

Desde el punto de vista económico, Adif realizará a lo largo del lustro de vigencia del Plan, inversiones propias por valor superior a 20.000 millones de €, cuya mayor parte, más del 90%, irán destinadas a la red de altas prestaciones y el resto a otros activos de su propiedad, estaciones y terminales de mercancías entre otros. También está previsto el desarrollo de otras acciones por cuenta del Estado, para la mejora en materia de seguridad y modernización de la red convencional, por un importe cercano a los 3.000 millones en el quinquenio, para mejorar sus estándares, ya que más del 60% contará con CTC al final del periodo y menos del 20% tendrá bloqueo telefónico.

La suma de ambas cantidades da lugar a un volumen inversor medio anual próximo a los 4.600 millones de € (el 0,6 % del PIB), cifra que permitirá a la entidad pública continuar configurándose como el mayor ente inversor de España.

Por otra parte, los resultados de explotación previstos muestran la mejora progresiva durante el periodo, hasta situarse por primera vez en valores positivos en 2010, por la paulatina entrada en servicio de nuevos tramos de red de alta velocidad, la mejora de resultados derivada de la optimización en la explotación de la red convencional y las mejoras de gestión. Concretamente, los costes de explotación y las amortizaciones aumentan progresivamente desde 1.547 hasta 2.015 millones de €, incremento que se ve compensado por los ingresos específicos derivados tanto de la red convencional como de la de alta velocidad, que pasarán de 1.430 a 2.060 millones, lo que representa un crecimiento del 44,1%.

1.5. ACTUACIONES BÁSICAS DE DESARROLLO DEL MODELO FERROVIARIO.

Declaración sobre la red y procedimiento de adjudicación de capacidad de infraestructura.

Entre los fines de la Ley del Sector Ferroviario se encuentra el de facilitar el acceso a las infraestructuras ferroviarias a todos aquellos candidatos interesados en la explotación de un servicio ferroviario. Por la Orden del Ministerio de Fomento de fecha 7 de abril, Orden FOM 897/2005, se regula la elaboración, el contenido y la publicación de la declaración sobre la red, así como el procedimiento de adjudicación de capacidad de infraestructura ferroviaria de competencia estatal.



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

Fijación de cánones.

La Ley del Sector Ferroviario establece la regulación de los cánones que se devengan a favor del Adif por la utilización de las infraestructuras por parte de los operadores del transporte ferroviario. La Ley otorga cobertura legal a la relación económica existente entre el Adif y los sujetos pasivos de los referidos cánones al tiempo que fija los elementos esenciales de los tributos regulados, distinguiendo entre canon por utilización de las líneas ferroviarias integrantes de la Red Ferroviaria de Interés General y canon por utilización de las estaciones y otras instalaciones ferroviarias. En el primero se establecen las modalidades de cánones por acceso, por reserva de capacidad, por circulación y por tráfico. En el segundo por utilización de estaciones por parte de los viajeros, por el estacionamiento y la utilización de andenes, por el paso por cambiadores de ancho, por la utilización de vías de apartado y por la prestación de servicios que precisen de autorización para la utilización del dominio público ferroviario. Mediante la Orden FOM/898/2005, de 8 de abril, se fijan las cuantías exigibles, su repercusión y devengo y su régimen de liquidación y pago.

Licencias ferroviarias.

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

En el año 2005 han presentado solicitudes de licencia de empresa ferroviaria, para el transporte de mercancías, 7 empresas, habiéndose concedido a 3 de ellas (Renfe Operadora, Comsa Rail Transport S.A. y Continental Rail S.A.) estando a final



del año las restantes pendiente de subsanación de la documentación presentada. Asimismo, 3 empresas presentaron solicitud de habilitación para la adjudicación de capacidad de infraestructura ferroviaria como operador distinto de las empresas ferroviarias, habiéndose concedido a una de ellas, Transfesa.

2. ACTUACIONES EN LAS DIVERSAS ÁREAS DE ACTIVIDAD.

2.1. CONSTRUCCIÓN DE LÍNEAS DE ALTA VELOCIDAD.

Con independencia de la línea de alta velocidad Madrid-Sevilla, hasta 31 de diciembre de 2005 el Gobierno ha encomendado al Adif la construcción de las siguientes líneas de alta velocidad:

- Línea de alta velocidad Madrid-Zaragoza-Barcelona-Frontera Francesa, encomendada por acuerdo del Consejo de Ministros de fecha 23 de mayo de 1997. Con posterioridad, el 9 de abril de 1999, se excluye de la encomienda anterior el subtramo Figueras-Frontera Francesa por integrarse éste en el tramo Figueras-Perpignan, en virtud del acuerdo entre los Gobiernos de España y Francia de fecha 10 de octubre de 1995.
- Nuevo acceso ferroviario al Norte y Noroeste de España: Madrid-Segovia-Valladolid/Medina del Campo por acuerdos del Consejo de Ministros de fechas 18 de septiembre de 1998 y 31 de julio de 1999.
- Nuevo acceso ferroviario Córdoba-Málaga por acuerdo de 31 de julio de 1999.
- Nuevo acceso ferroviario de alta velocidad de Levante: Madrid-Castilla La Mancha-Comunidad Valenciana-Región de Murcia por acuerdo de 17 de septiembre de 1999.
- Nuevo acceso ferroviario de alta velocidad a Toledo por acuerdo de 3 de agosto de 2001.
- Línea de alta velocidad León-Asturias, tramo La Robla-Pola de Lena (Variante Pajares), del Corredor Norte/Noroeste (Acuerdo de 20/12/02).
- Línea de alta velocidad del País Vasco, del Corredor Norte/Noroeste (Acuerdo de 20/12/02).



- Tramo Orense-Santiago de la Línea de alta velocidad a Galicia, del Corredor Norte/Noroeste (Acuerdo de 20/12/02).
- Tramo Navalmodal de la Mata-Cáceres, de la Línea de alta velocidad Madrid-Cáceres / Mérida-Badajoz, del Corredor de Extremadura (Acuerdo de 20/12/02).
- Tramo entre Almería y el límite con la Región de Murcia, de la Línea de alta velocidad Murcia-Almería, del Corredor Mediterráneo (Acuerdo de 20/12/02).
- Línea de alta velocidad Soria-Calatayud, del Corredor Norte/Noroeste (Acuerdo de 20/12/02).
- Línea de alta velocidad a Ávila, desde Ávila hasta su conexión con la Línea de alta velocidad Madrid-Segovia-Valladolid/Medina del Campo del Corredor Norte/Noroeste (Acuerdo de 20/12/02).

Las principales actuaciones del año 2005 y la situación al cierre del ejercicio se describe a continuación.

Lleida-Barcelona-Figueras.

- a) En el tramo Lleida-Tarragona-Barcelona se han terminado 5 subtramos de plataforma, de 20,30 km, e iniciado las obras de los accesos a Barcelona (4 subtramos) con lo que se completa la contratación de la plataforma de todo el trayecto. Se ha finalizado el tramo de montaje de vía "Lleida-Alcover" de 75,8 km y continúan en ejecución los proyectos de vía e instalaciones del resto de los tramos. Asimismo, se ha iniciado la obra de la estación de Camp de Tarragona.
- b) En el tramo Barcelona-Figueras continúan en ejecución cinco subtramos, con una longitud de 38,2 km y se han iniciado las obras de dos subtramos con una longitud de 10,9 km. Los demás subtramos, de 83 km, continúan en estudio informativo pendiente de DIA o en redacción de proyecto.

Con ello, la situación a 31 de diciembre es la siguiente:

- a) En el tramo Lleida-Tarragona-Barcelona las obras de plataforma terminada son de 151 km y las obras en ejecución de 46 km. Las obras de montaje de vía terminada suman 75,8 km y continúan en ejecución los proyectos de vía e



instalaciones del resto de tramos. La obra de la estación de Camp de Tarragona está en ejecución.

- b) En el tramo Barcelona-Figuera las obras de plataforma en ejecución son de 49,1 km. El resto de los subtramos, de 83 km., continúan en estudio informativo pendiente de DIA o en redacción de proyecto.

Madrid-Segovia-Valladolid.

Las principales actuaciones de 2005 han sido las siguientes: se han terminado dos tramos de plataforma, de 18,5 km, y se ha avanzado en la construcción de 60,9 km, finalizando la perforación de los túneles de Guadarrama; se ha adjudicado la plataforma del tramo Valdestillas-Río Duero de 11,1 km de longitud; el Consejo de Ministros ha autorizado las obras de los tramos Chamartín-Fuencarral, de 4,6 km, y Río Duero-Valladolid Campo Grande, de 11,4 km; se ha iniciado la información pública de los tres estudios informativos complementarios de la integración en Valladolid: Variante Este, Nuevo complejo ferroviario y Actuaciones en el pasillo ferroviario y se ha licitado el montaje de vía en 34 km, en el trayecto Madrid-Miraflores de la Sierra.

Con ello, la situación a 31 de diciembre es la siguiente. Las obras de plataforma terminada son de 90,7 km y 72 km están en ejecución. El tramo Chamartín-Fuencarral, de 4,6 km y Río Duero-Valladolid Campo Grande, de 11,4 km, están en licitación. En información pública los tres estudios complementarios de la integración en Valladolid. El montaje de vía finalizado es de 31 km, otros 60 km en ejecución, 43 km adjudicados, 34 km en licitación y 21 km en proyecto.

Córdoba-Málaga.

En el año 2005 se han terminado cuatro tramos de plataforma, con un total de 16,2 km, continúa la construcción de otros siete tramos, de 37,0 km de plataforma, y se ha adjudicado el último tramo, Arroyo de las Cañas-Estación Málaga, de 3,0 km. Continúa la ejecución de montaje de vía de 100,1 km, habiéndose licitado los otros 55,0 km restantes. Se ha iniciado la instalación de la catenaria de todo el trayecto, alcanzándose un grado de ejecución de 43,74% y el montaje de las instalaciones de seguridad y comunicaciones, alcanzándose un grado de ejecución de 39,71%. Asimismo, se han iniciado las obras de las estaciones de Puente Genil y Antequera-Santa Ana y se han aprobado las actuaciones para la integración urbana del ferrocarril



en Málaga, que incluye obras de entrada de alta velocidad en la ciudad y la remodelación de la red ferroviaria convencional.

Con ello, la situación a 31 de diciembre es la siguiente. Las obras de plataforma terminada son de 115 km estando en ejecución otros 40 km. Las obras de montaje de vía están en ejecución 100 km y 55 en licitación. La catenaria, señalización y comunicaciones están en ejecución toda la línea. Y las estaciones de Puente Genil y Antequera-Santa Ana están en ejecución.

Madrid-Levante.

Las principales actuaciones de 2005 han sido las siguientes: se ha terminado un tramo de 4 km, entre Benifaió y Picassent, continúan en ejecución 237 km y se han adjudicado obras con una longitud de 52 km que están pendientes de inicio. La situación de las obras a 31 de diciembre es la siguiente: obras de plataforma terminadas 104 km, en ejecución 289 km, adjudicadas pendientes de iniciarse 52 km, en proyecto 223 km y sin iniciar 147 km.

Por último, indicar que en 2005 se finalizó la construcción de la catenaria en el tramo Villar de Chinchilla-Almansa, en una longitud de 20 km, que se había iniciado en noviembre de 2003.

Variante Pajares.

Durante el ejercicio 2005 se ha continuado la ejecución del túnel y se ha licitado el tramo La Robla-Túneles de Pajares. La situación a 31 de diciembre es la siguiente: las obras de ejecución suman un total de 25 km (Túneles de Pajares), las obras en licitación 9,4 km. El resto de las obras, 15,3 km, están en redacción de proyecto.

Eje Ourense-Santiago.

Se ha continuado con su ejecución, siendo la situación al final del ejercicio la siguiente: obras en ejecución 47 km, obras adjudicadas pendientes de iniciarse 15 km y en fase de proyecto constructivo 22 km.

LAV al País Vasco.

La situación a 31 de diciembre es: en diciembre de 2005 se han licitado las obras de plataforma de un tramo de 5 km, en redacción del proyecto constructivo se encuentran 67 km, en redacción de proyecto básico 89 km y en fase de estudio, pendiente de DIA, 4km.



A todo lo anterior hay que añadir las obras realizadas en la línea de alta velocidad Madrid-Toledo, que se puso en servicio el 15 de noviembre, teniendo el nuevo tramo una longitud de 21 km..

Como resumen el grado de ejecución de la red de alta velocidad se refleja en los cuadros siguientes:

EN SERVICIO	LONGITUD (km)	EN EJECUCIÓN	LONGITUD (km)
Madrid-Sevilla	471	Lleida-Figueras	253
Madrid-Lleida	482	Madrid-Valladolid	174
Zaragoza-Huesca	79	Córdoba-Málaga	155
Madrid-Toledo	21	Madrid-Levante	502
TOTAL	1.053	Vitoria-Bilbao-San Sebastián	5
		Variante de Pajares	34
		Ourense-Santiago	62
		TOTAL	1.185

2.2. PROYECTOS Y CONSTRUCCIÓN RED CONVENCIONAL.

Plan de seguridad en pasos a nivel.

Tiene como objetivo mejorar las condiciones de seguridad de las infraestructuras ferroviarias mediante la supresión y protección de los pasos a nivel existentes en la red ferroviaria pública. Forma parte de un programa de carácter continuo a lo largo del tiempo, compartido con otros organismos y entidades del sector público, con una distribución por todas las provincias con red ferroviaria, que se financia con los recursos económicos anuales que figuran en los Presupuestos Generales del Estado. En el ejercicio 2005 se han suprimido 167 pasos a nivel, se ha mejorado la seguridad en 235, mediante diferentes tipos de protección, y se han realizado actuaciones complementarias en otros 50 pasos a nivel.

Plan de mantenimiento integral y renovación de vías del ferrocarril.

Mediante este plan se realizan obras para mantener y renovar las líneas e instalaciones de ancho ibérico de titularidad del Estado, con el objetivo de mantener los parámetros de calidad de vía, fiabilidad y seguridad de esta red cuya conservación se encomienda a Adif. Forma parte de un programa continuo a lo largo del tiempo, compartido con otros organismos y entidades del sector público, con una distribución



por todas las provincias con red ferroviaria y cuyas actuaciones de mejora se ejecutan, en algunos casos, mediante convenios o acuerdos de co-financiación con Comunidades Autónomas.

Las actuaciones más significativas del ejercicio 2005, en rectificación del trazado y renovación de vía e instalaciones, han sido:

- Convenio con la Xunta de Galicia: renovación de vía entre Lugo y Curtis, del tramo Parga- Curtis de la línea Palencia-La Coruña y adecuación de las instalaciones de seguridad y radiocomunicación tren-tierra en el tramo Santiago-Ordes de la línea Zamora-A Coruña del eje Atlántico.
- Convenio con la Junta de Castilla y León: rectificación de curva en la estación de Ataquines y remodelación de la estación de Gomeznarro.
- Plan Especial de Extremadura: renovación de vía y sustitución de aparatos entre Mérida y Zafra, tramo Mérida-Almendralejo de la línea Mérida-Los Rosales y entre Villanueva de la Serena y Mérida, tramo Villanueva de la Serena-Guare de la línea Ciudad Real-Badajoz.
- Eje Sagunto-Teruel-Zaragoza, obras de instalaciones de seguridad, comunicaciones y radiocomunicación tren-tierra en el tramo Sagunto-Teruel.
- Red de Murcia: instalaciones de seguridad, (C.T.C., enclavamientos, bloqueos y radio comunicación tren-tierra) en el tramo Chinchilla-Cartagena y renovación de vía en el tramo Alquerias-Cartagena.
- Instalaciones del control de tráfico centralizado entre Fuentes de Ebro y Mora la Nova de la línea Madrid-Barcelona por Caspe.
- Dotación de enclavamientos, C.T.C. y bloqueo con contadores de ejes, en la línea Sevilla-Huelva.
- Dotación de B.A.U. con C.T.C. al trayecto Palencia-Mataporquera.

Otras actuaciones.

Como actuaciones de integración del ferrocarril en el entorno urbano realizadas en el ejercicio 2005, mencionar: las relacionadas con la nueva estación de cercanías Asamblea de Madrid-Entrevías y la reforma y ampliación del intercambiador de Embajadores entre el metro y la línea C-5 de cercanías de Madrid.

Las principales actuaciones derivadas del acceso de la alta velocidad a las ciudades se han realizado en las estaciones de Francia, Moncada-Bifurcación y San



Andrés Condal, de Barcelona y en las instalaciones del centro de tratamiento de trenes de Cerro Negro en Madrid.

2.3. MANTENIMIENTO DE INFRAESTRUCTURA LINEAS CONVENCIONALES.

La actividad del negocio se enmarca en el mantenimiento de la infraestructura de la red convencional, propiedad del Estado, con tres tipos básicos de actuaciones: mantenimiento preventivo, mantenimiento correctivo y actuaciones de mejora en la infraestructura (obras por cuenta del Estado).

En 2005, Mantenimiento de Infraestructura ha centrado su gestión en conseguir la máxima fiabilidad, disponibilidad y seguridad de las infraestructuras ferroviarias a su cargo, con un alto grado de calidad, respeto al medioambiente y eficiencia económica.

Entre las actuaciones relacionadas con la gestión del negocio, destacan:

- Mejora de los procesos de mantenimiento preventivo, a través de la carga de datos en Geomif.
- El establecimiento de indicadores para el mantenimiento cíclico.
- El desarrollo de un software para el traslado de la información de los coches de auscultación geométrica de vía y catenaria a Geomif.
- El análisis funcional de una aplicación informática para la gestión de las actuaciones por cuenta del Estado.

En cuanto a las actuaciones técnicas, cabe destacar:

- Mejoras en el Puesto de Mando de Miranda de Ebro, con nuevo enclavamiento, comunicaciones, bloqueos,..., proyecto coordinado junto con Circulación y Proyectos, Coordinación y Construcción de Líneas Convencionales.
- Adecuación de instalaciones en L'Hospitalet de Llobregat, enmarcada en el proyecto de ampliación de Barcelona-Sants.
- Implantación de bloqueo de liberación automática en vía única (Blau) con sistema de Control de Tráfico Centralizado (CTC) entre las estaciones de Cañada de Calatrava y Puertollano, de la línea convencional Ciudad Real-Badajoz.



- Puesta en servicio de la subestación eléctrica de tracción de Villacañas (Toledo), en la línea Madrid-Puerta de Atocha a Valencia-Estación del Norte.
- Puesta en servicio del Bloqueo Automático Banalizado (BAB) entre Miranda y Pancorbo.
- Desarrollo de prototipos para la liberación de tensiones en vía sin juntas, dotadas con tercer carril, probados en el tramo Tardienta-Huesca de la línea de alta velocidad Zaragoza-Huesca.

Asimismo, hay que destacar el importante papel que juegan los trabajos preventivos en la lucha contra incendios forestales, enmarcados en el Plan Anual de Prevención de Incendios Forestales

En cuanto a los objetivos de fiabilidad de las instalaciones y calidad de vía, en general se ha conseguido los objetivos establecidos.

La accidentalidad se ha mantenido dentro de los límites establecidos en lo relativo al número máximo de accidentes imputables a la infraestructura, si bien se ha superado el máximo de accidentes de maniobras, fundamentalmente en las terminales. Al respecto, se ha elaborado un plan conjunto con Terminales de Mercancías orientado a reducir este tipo de accidentes.

2.4. MANTENIMIENTO DE INFRAESTRUCTURA ALTA VELOCIDAD.

La actividad del negocio se enmarca en el mantenimiento de la infraestructura de la red de alta velocidad, propiedad de Adif.

En 2005, Mantenimiento de Infraestructura de Alta Velocidad ha iniciado su andadura como negocio, centrando su gestión en conseguir la máxima fiabilidad, disponibilidad y seguridad de la infraestructura ferroviaria de alta velocidad de titularidad el Adif.

Su actividad ha venido marcada por la incorporación del mantenimiento de la línea Madrid-Lérida, por lo que el primer paso ha sido la homogeneización de los sistemas de gestión del mantenimiento de esta línea con los de la línea Madrid-Sevilla, unificando parámetros del negocio, criterios y procesos de mantenimiento, que han quedado reflejados en los pliegos de condiciones de los contratos licitados.



En ambas líneas se han conseguido unos altos niveles de fiabilidad de instalaciones, calidad de vía y control del número de precauciones, a la vez que, un año más, no se ha producido ningún accidente imputable a la infraestructura de alta velocidad.

Entre las actuaciones llevadas a cabo en el ejercicio, cabe destacar la licitación de cuatro contratos para el mantenimiento de la infraestructura y vía de la línea Madrid-Sevilla, así como la licitación del contrato de mantenimiento de los cambiadores de ancho del tramo Madrid-Lleida, que se completará con el concurso para el seguimiento y control de puentes, viaductos y obras de fábrica, y supervisión del comportamiento de las explanaciones en este mismo recorrido.

Asimismo, se ha puesto en marcha las acciones identificadas en la auditoría sobre la línea Madrid-Lérida encargada por el Ministerio de Fomento, entre las que destaca por su volumen de inversión los detectores de caída de objetos a la vía.

De cara a 2006, hay que mencionar que en noviembre de 2005 se ha iniciado además el mantenimiento de la línea La Sagra-Toledo, recientemente inaugurada.

Por último, mencionar que este negocio está involucrado en varios de los Convenios firmado entre Adif y Renfe Operadora para coordinar la gestión de ambas entidades en este primer año de rodaje del nuevo modelo ferroviario.

2.5. CIRCULACIÓN.

La actividad del negocio se enmarca en la gestión de la capacidad de la infraestructura ferroviaria y la prestación de servicios de circulación a operadores ferroviarios, que en 2005 se limita a Renfe Operadora por ser el único operador existente.

El Convenio de acuerdo de nivel de servicio firmado por los Presidentes de Renfe-Operadora y Adif, regula la denominada *Plataforma de calidad*, orientada a establecer un conjunto de indicadores objetivos relacionados con la calidad de servicio al cliente final, así como crear una comisión de seguimiento del convenio, encargada, entre otros, del desarrollo de los nuevos indicadores y seguimiento de los existentes. Además de participar en dicha comisión, Circulación ha tenido responsabilidad directa en varios de



los indicadores del Convenio, tanto en lo relativo a la planificación del servicio como a la calidad del servicio final prestado.

Circulación ha tenido un papel importante en el desarrollo de las actividades asignadas a Adif en la Ley y el Reglamento del Sector Ferroviario, como son la elaboración del documento de Declaración de Red y la definición de los servicios de acceso adicionales, complementarios y auxiliares.

En cuanto al escenario de gestión de la circulación, ha tenido como hechos relevantes:

- Inicio del servicio comercial de Alta Velocidad Puerta de Atocha – Toledo en Noviembre
- Puesta en servicio de nuevos trenes AVE Puerta de Atocha-Huesca que reemplazan a servicios prestados por Grandes Líneas.
- El ajuste de los trenes de regionales en la relación Madrid-Extremadura.
- Obras en distintos puntos de la red, con especial repercusión de las obras de las nuevas líneas de alta velocidad.
- La conflictividad del personal de conducción de Renfe Operadora, con especial incidencia en la puntualidad de los servicios de Cercanías

En 2005 Circulación ha gestionado un total de 184,21 millones de tren-km. Este volumen de tráfico es un 1,8% superior al del año anterior, destacando el crecimiento de AVE (18,6%) y Cercanías (3,2%), así como el descenso del tráfico de Mercancías (2,4%).

En cuanto a los niveles de puntualidad conseguidos, el Convenio del acuerdo de nivel de servicio establecía el objetivo mínimo a alcanzar en los principales productos de Renfe Operadora. Se han cumplido prácticamente todos los objetivos establecidos por operador y producto, con la excepción de Euromed.

- AVE. Madrid-Sevilla alcanza el objetivo de 99,6%, con un 100% de puntualidad en octubre. Madrid-Lleida alcanzó el 99%, 0,8 puntos por encima de su objetivo, y el TALGO 200 (5 min.) cerró el año con 94,6%, que es el mejor valor de su historia.



- Grandes Líneas. Consigue sus objetivos tanto a nivel global (95,8% con 10 min.) como para los productos Alaris (96,7%, con 5 minutos) y Altaria (92% con 5 min.), sin embargo, Euromed (5 minutos) ha quedado en 94,4%, 2,6 puntos por debajo del objetivo. La principal causa de pérdida de puntualidad han sido las averías de las instalaciones de seguridad (31,7%).
- Regionales. Alcanza los mejores valores de su historia en cuanto a puntualidad global (96,5%, a 5 min.) y por productos: Regional (97,9% a 5 min.) y Regional Exprés (97,6%, a 10 min.). Destaca la buena puntualidad de los productos TRD (Tren Regional Diésel) de Salamanca y Galicia.
- Cercanías. Se supera el objetivo a nivel global (98,9% a 3 min.) y queda ligeramente por debajo en hora punta (98,4% frente al objetivo de 98,5%). Este resultado se ha visto afectado por la conflictividad laboral del personal de conducción en los centros de trabajo del ámbito Madrid-Fuencarral.
- Mercancías. Se consigue una puntualidad de 95% que supera el objetivo en 0,5 puntos.

Este volumen de tráfico gestionado con altos niveles de puntualidad, se ha conseguido además cumpliendo con los objetivos de seguridad en la circulación establecidos para el ejercicio.

En otro ámbito de actuación, Circulación tiene asignada la gestión de 437 estaciones, de las cuales 320 desarrollan actividad comercial con operadores. En este campo, Adif ha firmado con Renfe Operadora un convenio para la prestación de servicios en estaciones adscritas a Circulación, Patrimonio y ciertas estaciones de Adif gestionadas por Renfe Operadora (Cercanías), en el que se acuerda los servicios a prestar por cada entidad y se establece 2005 como un año transitorio para el desarrollo de indicadores de nivel de servicio, sistema de bonificación y penalización.

Circulación ha participado en la comisión de seguimiento y los grupos de trabajo que se establece en dicho Convenio, y ha elaborado un documento recopilatorio de los servicios comerciales que presta cada estación y el estado de conservación de sus instalaciones, que le servirá como herramienta tanto para mejorar la calidad del servicio a los viajeros como para potenciar la gestión comercial y la conservación y



equipamiento de las estaciones, así como para dotar a las instalaciones en desuso de actividades de interés, fundamentalmente en colaboración con administraciones locales.

En 2005 ha llevado a cabo diversas actuaciones de rehabilitación y mejora de estaciones y además ha acometido proyectos orientados a dotar a las estaciones con mejores herramientas para la gestión de la circulación:

- Instalación de un sistema de cronometría sincronizada en estaciones de la Gerencia Operativa de Miranda
- Puesta en servicio de un panel de visualización en el puesto de mando de Bilbao-Abando que integra software de información y ayuda a la explotación.
- Instalación de una nueva herramienta en Valencia-Fuente San Luis, que integra el establecimiento automático de itinerarios con el CTC.
- Instalación de un nuevo enclavamiento electrónico en Puertollano (Ciudad Real) que en el futuro permitirá ampliar el sistema de bloqueo automático y CTC hasta Puertollano-Refinería.

Asimismo, ha impulsado la comunicación con su organización realizando jornadas formativas sobre el reglamento general de circulación, las líneas estratégicas del negocio, y la seguridad de trabajos en la vía.

Por último mencionar que Circulación también participa en los Convenios establecidos con Renfe Operadora para servicios de ayuda en accidentes.

2.6. SEGURIDAD EN LA CIRCULACIÓN.

Durante el año 2005 la actividad de Seguridad en la Circulación se dirigió especialmente a conseguir una transición "segura" hacia el nuevo modelo ferroviario que la Ley y el Reglamento del Sector Ferroviario consagraban, garantizando que la transición del modelo anterior de una sola empresa al nuevo modelo de dos empresas separadas (Adif y Renfe Operadora) se desarrollase sin incertidumbre para el personal con responsabilidades en Seguridad en la Circulación, lo que hubiera podido ocasionar riesgos de accidentes o incidentes.



Con la publicación de la Circular nº 1 de Presidencia de Adif, de fecha 1 de enero de 2005, se reguló la gestión de la seguridad en la circulación. En el primer trimestre del año se elaboró el Plan Anual de Actuación, que fue materializándose a lo largo del año en: reuniones para analizar la evolución de la accidentalidad, proponiendo actuaciones concretas para la reducción del riesgo de accidente o incidente y realización de: 1.923 inspecciones por los equipos de seguridad en la circulación, 12.163 visitas de seguridad por las distintas Direcciones y 368 auditorías. En el área de Investigación de Accidentes, y de acuerdo al documento Pautas de Investigación de Accidentes, se prepararon los 278 informes correspondientes a cada uno de los sucesos acaecidos en el año, incluyendo en los mismos las recomendaciones para evitar su repetición. Asimismo, se autorizaron un total de 97 transportes especiales, se actualizó la Instrucción General nº 43 de transporte de mercancías peligrosas y se establecieron las líneas generales del SGSC que, de acuerdo a las directrices emanadas de la Directiva Comunitaria 49/2004 sobre Seguridad en los Ferrocarriles Europeos, establece los procedimientos de actuación de la empresa en esta material con el fin de conseguir los objetivos de seguridad en la circulación de una manera ordenada y eficiente.

El área técnica lleva a cabo la elaboración de la normativa y reglamentación necesaria para garantizar la seguridad en la circulación. Además, supervisa el control del mantenimiento de los vehículos que circulan por la RFIG, concediendo tanto las autorizaciones de circulación como las habilitaciones de los centros de mantenimiento de material ferroviario. También dentro del área técnica se busca mejorar la seguridad en la circulación a través de la incorporación de las nuevas tecnologías.

Las actuaciones más importantes que se llevaron a cabo en 2005 en este área fueron las siguientes:

- Se elaboró la propuesta del nuevo Reglamento General de Circulación, adaptado al nuevo modelo ferroviario, que sustituye al antiguo de 1993. Dicho RGC se presentó a la Dirección General de Ferrocarriles para su aprobación.
- Se editaron 203 documentos reglamentarios que abarcan desde avisos hasta consignas experimentales o de pruebas.



- Se desarrollaron las autorizaciones y documentos necesarios para la circulación y explotación del sistema ERTMS/ETCS nivel 1, pionero en Europa y en el mundo.
- Se intensificó el estudio de mejora del sistema ASFA, gestionando tanto su mayor operatividad con los equipos actuales mediante la implantación de balizas previas en señales de salida, así como desarrollando nuevos equipos de a bordo digitales que eviten el riesgo de error humano en la manipulación de los mandos de cabina del vehículo.
- Se inició el proceso de armonización y homogeneización de la señalización lateral en toda la red de Adif.
- Con el objetivo de evitar descarrilamientos se instalaron detectores de ejes calientes, detectores de impactos en vía y se elaboró un plan de mejora de las vías secundarias.
- Se actuó sobre líneas donde aún existen bloqueos telefónicos, así como se trabajó para suprimir o proteger pasos a nivel, dentro del propio plan de supresión.
- Se culminó el proceso de análisis de documentación para la concesión de autorización de circulación al tren AVE S102.
- Se realizaron 5.218 actuaciones en el Registro Ferroviario de Material.
- Respecto al nuevo material ferroviario, se autorizaron 1.162 vehículos, de los que 388 fueron vagones, 53 coches y furgones, 27 locomotoras, 45 trenes autopulsados y 367 vehículos de vía, entre material rodante auxiliar y vehículos especiales.

En el ámbito internacional, Adif pertenece a la asociación de Administradores de Infraestructuras Europeas (EIM – European Infrastructure Managers) mediante la nominación de expertos. A través de la EIM los expertos colaboran en los Grupos de Trabajo de la ERA (European Railway Agency), organismo creado para asistir a la Comisión Europea en material ferroviaria. Dentro del subgrupo de seguridad participamos en las siguientes actividades: Certificado de Seguridad, desarrollando los procedimientos que tendrán que seguir las empresas para solicitar y mantener el mencionado certificado; establecimiento de métodos, objetivos e indicadores de



seguridad comunes; certificación de talleres de mantenimiento y registro de material rodante, definiendo el futuro NVR (National Vehicle Register).

Para garantizar la integración de los distintos actores que deben intervenir en materia de seguridad en la circulación en el campo de la RFIG, se estableció la siguiente organización de comisiones conjuntas de gestión de seguridad en la circulación entre Adif y las empresas ferroviarias:

- Comisión general de seguridad en la circulación, en la cual se aprueban las medidas correctoras de carácter urgente en caso de desviaciones de los índices de accidentalidad, se establecen los objetivos comunes de seguridad (OCS) y los métodos comunes de seguridad (MCS) se resuelven los asuntos elevados por la comisión técnica mixta. Su carácter es cuatrimestral.
- Comisión técnica mixta, en la que se controlan los programas de visitas y sondeos, se vela por la correcta interpretación del Reglamento General de Circulación y de sus documentos complementarios. Su periodicidad es bimestral.
- Comisiones territoriales, cuyo ámbito de acción coincide con cada una de las demarcaciones territoriales. Se reúnen bimestralmente y su misión principal es vigilar el nivel de seguridad y el cumplimiento de las normas reglamentarias de circulación en su ámbito de actuación, adaptando las medidas preventivas necesarias.
- Comisiones específicas para reglamentación e instalaciones, condiciones de circulación de material y transporte de mercancías peligrosas, prescripción de cargamento y transportes excepcionales y de normalización de inspecciones, visitas y sondeos.

Por otro lado, cumpliendo con la disposición transitoria segunda del Reglamento del Sector Ferroviario, se han realizado trabajos de colaboración con la DGF para la elaboración de las OOMM de Material y de Personal. También se prestó colaboración en la elaboración de los informes de los accidentes más graves y en la preparación de la base de datos necesaria para lo que constituirá el Registro Especial Ferroviario, regulado en el Título V del Reglamento.



2.7. ESTACIONES DE VIAJEROS.

Estaciones centra su actividad en la gestión de las estaciones de viajeros en dos vertientes: por un lado, contribuyendo al desarrollo del transporte ferroviario ofreciendo a los viajeros y operadores un servicio de calidad en estaciones, cada vez más integradas en la ciudad, y por otro, maximizando la rentabilidad de los espacios en las estaciones, desarrollando actividades comerciales a través de las dos marcas existentes actualmente: Vialía y Tiendas de la Estación.

Durante 2005 la actividad ha estado orientada a consolidar los procesos consecuencia de la segregación y conseguir la adaptación a las nuevas condiciones del entorno, sin que esto haya afectado a la valoración de los clientes sobre las condiciones de explotación de las estaciones y los servicios asociados a las mismas, que se han mantenido en el mismo rango de valores de años anteriores.

El desarrollo del Reglamento del Sector Ferroviario ha llevado al establecimiento de dos convenios reguladores con Renfe Operadora en el marco del nuevo modelo: uno que recoge la prestación y condiciones económicas de las actividades en las estaciones multioperador, y otro según el cual se cede la gestión de las estaciones de Cercanías a Renfe Operadora.

En cuanto a la actividad comercial de Estaciones, se ha profundizado en el modelo de explotación comercial definido, impulsando el desarrollo de nuevos proyectos Vialía, en Albacete, Lleida, Vigo y Alicante, que se encuentran en fase de negociación con los organismos correspondientes, y se ha inaugurado una nueva zona comercial de la marca "Las Tiendas de la estación" en la estación de Santa Justa de Sevilla. Asimismo, se han dado los primeros pasos para la creación de una nueva marca registrada de restauración ferroviaria / multitienda en pequeñas estaciones, que se ha concretado en el lanzamiento del concurso para la creación del nombre y el diseño de la nueva marca, y la elaboración de un plan plurianual para su implantación, con análisis pormenorizado por estaciones.

En la línea de la mejora de la calidad del servicio, continúa el impulso a los sistemas de autoventa, diseñando nuevas funcionalidades, como el cambio de billetes, que faciliten las gestiones a los clientes, extendiendo el parque de máquinas de



autoventa, como la instalada en 2005 en Toledo, y adaptando las máquinas a los sistemas de venta específicos de los operadores.

En cuanto a las inversiones, se ha llevado a cabo actuaciones que en algunos casos están orientadas a mejorar el servicio en la estación, como es la reforma de la Estación del Norte de San Sebastián, actuaciones en la estación del Carmen de Murcia creando el Centro de Viajes, ampliación de la marquesina de Huesca y en otras, consecuencia del desarrollo de las líneas de alta velocidad, como es el inicio de los trabajos en Barcelona Sants y la nueva sala club Ave en Zaragoza-Delicias.

En relación con las certificaciones de calidad han sido renovadas por Aenor las certificaciones, según la norma ISO 9001:2000, de 24 estaciones distribuidas en las ocho Gerencias Territoriales. Igualmente, se ha renovado la certificación a la totalidad de la Dirección.

El sistema de gestión medioambiental se ha implantado en las estaciones de Ávila, Alcazar, Lleida, Girona, Jerez y Castelló. Por otra parte se ha procedido a la renovación integral del sistema de gestión medioambiental para su adaptación a la norma ISO 14001: edición noviembre 2004, y su implementación en las ocho Gerencias.

2.8. TERMINALES DE MERCANCÍAS.

La adaptación al nuevo modelo ferroviario ha condicionado la actuación de Terminales en este ejercicio, centrandose su gestión en la agrupación y redefinición de los servicios que presta de acuerdo con la normativa del sector ferroviario (servicios adicionales, complementarios y auxiliares), así como en el establecimiento del sistema de tarifas a aplicar a las empresas ferroviarias.

Los trabajos para la determinación de las tarifas provisionales por la prestación de dichos servicios se iniciaron en 2004 sobre la base de la aplicación de la metodología de costes por actividades ABC a los costes de las terminales. El primer paso fue la definición de los procedimientos de contabilización de las unidades de servicio prestadas, y su revisión, primero a nivel interno, y después conjuntamente con Mercancías Renfe, hasta llegar a la definición final de los procedimientos de



contabilización. Las tarifas obtenidas se aprobaron en el Consejo de Administración del 28 de Octubre de 2005 y se han venido contrastando periódicamente con Renfe Operadora para su implantación definitiva en 2006, año en que el mercado del transporte de mercancías queda abierto a la competencia.

Otro hito determinante para los resultados de Terminales de Mercancías ha sido el Acuerdo marco entre Adif y Renfe Operadora en el área de transporte de mercancías, que fue aprobado en la misma sesión del Consejo. Este acuerdo se complementa con el contrato firmado el 7 de Junio por los Presidentes de ambas entidades, relativo a la prestación de servicios de mantenimiento integral de trenes a Terminales de Mercancías. Con ambos acuerdos se regula la relación de Terminales con Renfe Operadora.

En cuanto a la seguridad, se ha conseguido el objetivo en cuanto al número máximo de accidentes de trenes, si bien se ha superado el de accidentes de maniobras. Al respecto se ha elaborado un plan tendente a reducir la accidentalidad como consecuencia de las maniobras.

En el terreno de la gestión estratégica del negocio, Terminales ha desarrollado su primer cuadro de mando que integra los indicadores clave de gestión del negocio, con el objetivo último de llegar al desarrollo del mapa estratégico del negocio e implantar el Cuadro de Mando Integral, una vez definida la estrategia del negocio a medio y largo plazo de manera acorde con el Plan Estratégico de Adif.

Por último, en la mejora de procesos ha sido clave la implantación progresiva de la conducción restringida, que está permitiendo realizar las maniobras con personal propio en la mayoría de las terminales. A Diciembre el grado de implantación era del 98% de las terminales.

2.9. PATRIMONIO Y URBANISMO.

En 2005, la actuación de Patrimonio se ha visto afectado por la entrada en vigor de la Ley y el Reglamento del sector, que establecen entre otras determinaciones, las limitaciones de los terrenos colindantes con las líneas ferroviarias que formen parte de la Red Ferroviaria de Interés General, estableciendo las distancias a tales efectos para las distintas zonas: dominio público, protección y línea límite de edificación.



En cuanto a la actividad urbanística se ha intervenido en el desarrollo de diversos Planes Urbanísticos en las poblaciones con terrenos cuya administración tiene encomendada el ADIF, destacando los realizados en el Planeamiento General de Ávila, Zumárraga, Guadalajara, Zaragoza, Vigo, Mataró y Santiago de Compostela y en el Planeamiento de Desarrollo de Barcelona, Almendralejo, Huelva, Madrid, Miranda de Ebro, Valencia y Vitoria.

Respecto a la participación en las sociedades creadas para el desarrollo de las redes arteriales ferroviarias y su integración urbana, durante 2005 se ha continuado la colaboración con las mismas, siendo los hechos más relevantes: la adjudicación del concurso para la redacción del proyecto básico de la Estación de la Sagrera en Barcelona, la adjudicación del concurso para la redacción de la modificación del Plan General de Valladolid y el Plan Especial para la reordenación de la Red Ferroviaria Central, y la aprobación de los planeamientos urbanísticos de los entornos ferroviarios en Zaragoza.

En cuanto a las sociedades inmobiliarias en las que ADIF participa se ha continuado con el desarrollo las promociones que se realiza en 27 ciudades, mejorando los resultados las expectativas iniciales

Durante el año la actividad de mantenimiento y actualización del Inventario de Bienes Inmuebles ha seguido su curso previsto y se ha terminado la implantación del sistema de información geográfica (TIGRIS), que se inició a finales del año anterior procediéndose a la carga masiva de datos cartográficos y alfanuméricos tanto de inventario como de gestión urbanística.

Por otra parte la actividad de gestión patrimonial ha estado enfocada a la integración de sistemas y procedimientos que permite la interrelación y coordinación on-line de los departamentos centrales con los territoriales, habiéndose puesto en marcha un Portal Intranet que contiene las nuevas herramientas electrónicas creadas: GPA–Gestión patrimonial de arrendamientos, PGP–Plan de gestión patrimonial y GPED–Gestión patrimonial de enajenaciones y desafectaciones.

Otro aspecto que ha cobrado relevancia en el último año es la gestión de las estaciones adscritas a Patrimonio y Urbanismo y las Vías Verdes en las que se ha creído



conveniente fortalecer la nueva marca Adif mediante la implantación de placas y carteles que, además de dar información al ciudadano sobre la vía por la que transita, hace notar la titularidad de Adif así como su contribución a la política de Vías Verdes y al desarrollo sostenible, mediante la reutilización de las infraestructuras en desuso que facilita el encuentro con la naturaleza y fomenta la educación medioambiental de los ciudadanos.

En el segundo semestre del año se incorporó a Patrimonio y Urbanismo la gestión de las expropiaciones, integrándose así los procesos de actuaciones expropiatorias en líneas de alta velocidad y en las líneas de ancho ibérico. En cuanto a las principales acciones de carácter técnico son de destacar las realizadas en los ejes Orense-Santiago, Córdoba- Málaga y en las entradas a Barcelona, Murcia y Valladolid, mientras que en las de carácter de control económico hay que reseñar la implantación del sistema automatizado de pagos y del nuevo sistema de consignación en la Caja General de Depósitos que han permitido, de forma significativa, reducir los tiempos de tramitación de expedientes.

Respecto a los procesos de calidad señalar que en 2005 el Sistema de Gestión de Calidad fue auditado por AENOR, obteniendo, según la Norma ISO 9001/2000 la Certificación de Sistema y de cuatro procedimientos específicos: inventario, desafectaciones, expropiaciones y enajenaciones.

2.10. TELECOMUNICACIONES Y ENERGIA.

Después de los años de crisis profunda en la que se vio inmerso el sector de telecomunicaciones, el año 2005 ha supuesto un período de estabilidad para el sector y para el negocio, lo que ha contribuido al cumplimiento de los objetivos previstos para el ejercicio.

Telecomunicaciones

Cabe destacar que durante el ejercicio 2005 se ha redefinido la política comercial del área de Telecomunicaciones que, previa aprobación por el Comité de Dirección, se ha ido desarrollando e implantando a lo largo del año.



La mayor parte de las actuaciones desarrolladas en 2005 han ido enfocadas a mejorar la calidad del servicio prestado a los clientes, centrándose en conseguir altos niveles de fiabilidad de la red, y mejorar la información y atención al cliente:

- Soterramiento de cable de fibra óptica en los tramos Albacete – Almansa y Almansa-Játiva, con el fin de aumentar la fiabilidad y robustez de la red troncal
- Extensión del sistema de supervisión de la red de fibra troncal a la Red proveniente del GIF, así como a los anillos metropolitanos.
- Comienzo de la extensión de la instalación del sistema de supervisión y control de suministro de energía eléctrica en parques de telecomunicaciones, que ya está en operación en 14 parques, a la totalidad de los 150 existentes.
- Puesta en servicio de los sistemas informáticos que permitan poner a disposición de los clientes, en tiempo real, la información del estado actual de la red de cables de fibra óptica que tienen contratada con Adif, el suministro de energía en los parques ya supervisados y las averías existentes.

Además de estas actuaciones orientadas a la mejora de la calidad, podemos destacar que Telecomunicaciones ha asumido la prestación de servicios a los operadores de telecomunicaciones móviles en las líneas de Alta Velocidad, habiéndose elaborado un contrato para la prestación de los servicios en la línea Madrid – Lleida.

Una actuación estratégica importante ha sido la finalización del estudio del mercado de fibra óptica en España, que analiza de forma detallada la situación presente y las tendencias de futuro del mercado de fibra óptica en España y, en especial, de la competencia, analizando en detalle su previsible evolución y tendencias en el futuro, y que será clave para la definición de la estrategia de Telecomunicaciones.

Energía.

En el área de Servicios Energéticos, las principales actuaciones se han centrado en el análisis y racionalización de la gestión de la energía eléctrica y del combustible de tracción. Asimismo se ha elaborado el Convenio de suministro de combustible y energía eléctrica de tracción con Renfe Operadora y se ha establecido las tarifas correspondientes a los citados servicios.



Las actuaciones orientadas a la racionalización del gasto en combustible han sido:

- Análisis y diseño de un plan de racionalización para el suministro de combustible en las instalaciones existentes
- Implantación de un sistema informático piloto para la gestión de las instalaciones fijas de suministro de combustible en Valencia, A Coruña, Fuencarral, Murcia y Salamanca.
- Inicio de gestiones para obtener la exención del impuesto para el gasóleo de tracción para Renfe Operadora y Adif, así como la calificación de almacén fiscal para 38 instalaciones fijas de suministro de combustible.

En relación con la gestión de la energía eléctrica, se ha avanzado en el control del consumo de energía basado en la telemida. Al respecto, se ha finalizado el desarrollo del hardware y software de los equipos móviles y del puesto central, así como las comunicaciones GPRS entre los mismos, y se ha instalado prototipos en 15 unidades de Cercanías.

Asimismo, un hito relevante ha sido la adjudicación del concurso para la energía eléctrica de tracción por un importe de 210 millones de €.



3. ACTIVIDAD ECONÓMICA.

3.1 INGRESOS Y GASTOS.

En el cuadro adjunto figura la Cuenta de Pérdidas y Ganancias del ejercicio:

CONCEPTO	IMPORTE	%
	(millones €)	
Prestaciones de servicios	1.214,3	68,3%
Trabajos efectuados por la empresa para su inmovilizado	11,4	0,6%
Otros ingresos de explotación	551,6	31,0%
INGRESOS DE EXPLOTACIÓN	1.777,3	100,0%
Aprovisionamientos	-147,2	7,6%
Gastos de personal	-562,6	29,1%
Dotaciones para amortización de inmovilizado	-130,2	6,7%
Variación de la provisión de tráfico	-10,6	0,5%
Otros gastos de explotación	-1.084,3	56,0%
GASTOS DE EXPLOTACIÓN	-1.934,9	100,0%
PÉRDIDA DE EXPLOTACIÓN	-157,6	
Ingresos financieros	73,6	
Gastos Financieros	-45,2	
RESULTADOS FINANCIEROS	28,4	
RESULTADO DE LAS ACTIVIDADES ORDINARIAS	-129,2	
Ingresos extraordinarios	39,4	
Gastos extraordinarios	-20,9	
RESULTADOS EXTRAORDINARIOS	18,5	
RESULTADO ANTES DE IMPUESTOS	-110,7	

Sobre los ingresos, además de los cánones regulados por la O.M. FOM/898/2005, destacar los ingresos por la administración de la red de titularidad del Estado que derivan del Convenio suscrito entre el Ministerio de Fomento, el Ministerio de Economía y Hacienda y Adif.

En dicho Convenio se estableció provisionalmente el régimen de la encomienda al Adif de la administración de las infraestructuras ferroviarias titularidad del Estado, encomienda realizada por la disposición adicional cuarta del Real Decreto 2395/2004 por el que se aprueba el Estatuto de Adif, hasta que comience a surtir efecto el contrato-



programa en el que se contendrán las directrices básicas destinadas a regular de manera estable dicha encomienda.

El Adif se compromete a llevar a cabo el mantenimiento y explotación de la citada red, así como la gestión de sus sistemas de control, de circulación y de seguridad, de acuerdo con la normativa. La aportación económica que como contraprestación realizará el Estado en el ejercicio 2005 se fija en un máximo de 698,4 millones de euros, IVA incluido.

En relación con los gastos destacar su distribución por Direcciones que se detalla en el cuadro adjunto:

DIRECCIÓN	IMPORTE	%
	(millones €)	
D.G. Programación y Construcción Infraestructuras	318,1	16,4%
Proyectos y Construcción Alta Velocidad	20,7	1,1%
Proyectos y Construcción Líneas Convencionales	297,4	15,4%
D.G. Planificación de Capacidad y Mantenimiento	940,0	48,6%
Mantenimiento Infraestructuras Líneas Convencionales	633,4	32,7%
Mantenimiento Infraestructuras Alta Velocidad	137,2	7,1%
Circulación	169,4	8,8%
D.G. Prestación Servicios a Operadores	498,0	25,7%
Estaciones de Viajeros	146,6	7,6%
Terminales de Mercancías	113,3	5,9%
Telecomunicaciones y Energía	213,1	11,0%
Patrimonio y Urbanismo	25,0	1,3%
Órganos Corporativos	178,8	9,2%
TOTAL	1.934,9	100,0%



3.2 INVERSIONES.

Las cifras económicas de las inversiones realizadas durante el ejercicio 2005, cuotas del IVA soportado incluidas, figuran en los cuadros adjuntos:

LÍNEAS	IMPORTE
	(millones €)
Líneas de alta velocidad	2.842,5
Madrid-Frontera Francesa	905,5
Madrid- Valladolid	549,6
Cordoba-Málaga	438,9
Madrid-Levante	515,4
LAV a Asturias	232,3
Ourense-Santiago	129,6
Otras inversiones	71,2
Obras por cuenta del Estado	545,3
Otros activos propios	130,3
TOTALES	3.518,1

NATURALEZA	IMPORTE
	(millones €)
Plataforma	2.062
Vía	405
Electrificación	170,5
Instalaciones de telecomunicaciones	48,8
Instalaciones de seguridad	534,2
Estaciones	36,7
Expropiaciones	152,7
Estudios y proyectos	16,8
Equipamientos y resto de actuaciones	91,4
TOTALES	3.518,1



Respecto de las líneas de alta velocidad en construcción el grado de ejecución, desde origen a 31 de diciembre de 2005, de las actuaciones contratadas se refleja en el siguiente cuadro:

LÍNEAS	CONTRATADO	REALIZADO	%REALIZADO
	(millones €)	(millones €)	
Madrid-Frontera Francesa	8.565,0	7.576,7	88,5%
Madrid-Lleida	4.811,1	4.698,3	97,7%
Lleida-Frontera Francesa	3.753,9	2.878,4	76,7%
Madrid- Valladolid	2.929,6	2.164,8	73,9%
Cordoba-Málaga	2.100,5	1.710,5	81,4%
Madrid-Levante	2.268,1	950,3	41,9%
LAV a Asturias	1.410,6	370,1	26,2%
Ourense-Santiago	915,9	136,9	14,9%
Otras inversiones	355,9	305,6	85,9%
TOTALES	18.545,6	13.214,9	71,3%

Excluyendo la alta velocidad, la distribución de la inversión por ejes ferroviarios es la siguiente:

EJE FERROVIARIO	ACTIVOS PROPIOS	ACTIVOS ESTADO	TOTAL
	(millones €)	(millones €)	(millones €)
Eje 0. Madrid Atocha- Sevilla Santa Justa (A.V.)	12,3		12,3
Eje 1. Madrid Chamartín-Irún-Hendaya	10,6	77,4	88,0
Eje 2. Madrid Chamartín-Zaragoza-Lérida-Barcelona-Cerbere	25,7	113,3	139,0
Eje 3. Madrid Chamartín-Valencia-San Vicente de Calders	26,6	75,2	101,8
Eje 4. Alcazar de San Juan-Córdoba-Sevilla-Cádiz	10,8	86,6	97,4
Eje 5. Madrid Atocha-Cáceres-Badajoz	0,2	15,8	16,0
Eje 6. Venta de Baños-León-Orense-Vigo	4,2	87,3	91,5
Común a varios ejes o no asignable a ejes	39,9	89,7	129,6
TOTAL	130,3	545,3	675,6



Y la distribución por tipo de red:

TIPO DE RED	LONGITUD	ACTIVOS PROPIOS	ACTIVOS ESTADO	TOTAL
	(%)	(millones €)	(millones €)	(millones €)
Cercanías	16	43,8	80,7	124,5
Red A	11	43,6	64,0	107,6
Red B	2	0,2	14,3	14,5
Red C	3		2,4	2,4
Red general	80	34,2	375,0	409,2
Red A	29	9,4	145,9	155,3
Red B	23	4,2	91,2	95,4
Red C	28	20,6	137,9	158,5
Red A.V. Madrid-Sevilla	4	12,3		12,3
Común a varios ejes o no asignable		39,9	89,7	129,6
TOTAL	100	130,2	545,4	675,6
Red A	40	53,0	209,9	262,9
Red B	25	4,4	105,5	109,9
Red C	31	20,6	140,3	160,9
Red A.V. Madrid-Sevilla	4	12,3		12,3
Común a varios ejes o no asignable		39,9	89,7	129,6
TOTAL	100	130,2	545,4	675,6

3.3 FINANCIACIÓN DE LA UNIÓN EUROPEA.

Las actuaciones de Adif reciben ayudas financieras comunitarias destinadas a cofinanciar tanto los estudios, proyectos y la construcción de las líneas de alta velocidad (Fondo de Cohesión, FEDER y Fondos RTE) como la construcción o mejora de la red titularidad del Estado (FEDER).

Fondo de Cohesión.

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

Hasta finales de 2005 se han recibido ayudas del Fondo de Cohesión según el siguiente detalle:



LÍNEA	AYUDA CONCEDIDA	COBROS 2005	TOTAL COBROS	%
	(millones €)	(millones €)	(millones €)	
Madrid-Frontera Francesa	3.518,6	195,6	2.637,5	75,1
Madrid-Lleida	2.187,8		1.892,2	86,5
Lleida-Frontera Francesa	1.330,8	195,6	745,3	56,1
Madrid- Valladolid	1.595,6	244,2	1.098,1	68,8
Madrid-Levante	586,9	157,3	229,5	39,1
TOTAL	5.701,1	597,1	3.965,1	69,6

Fondo Europeo de Desarrollo Regional (FEDER).

El FEDER financia un porcentaje del coste elegible de los proyectos realizados por Adif que se incluyen en los Programas Operativos de las distintas Comunidades Autónomas, según el siguiente detalle:

PROGRAMA OPERATIVO	AYUDA CONCEDIDA	COBROS 2005	TOTAL COBROS	%
	(millones €)	(millones €)	(millones €)	
ANDALUCIA	902,5	126,2	626,5	69,4%
LAV Córdoba-Málaga	852,5	117,6	579,0	67,9%
Red convencional	50,0	8,6	47,5	95,0%
ASTURIAS: red convencional	20,8	2,0	19,8	95,2%
CASTILLA Y LEÓN	228,8	54,9	83,4	36,5%
LAV Madrid-Valladolid	193,3	49,7	49,7	25,7%
Red convencional	35,5	5,2	33,7	94,9%
EXTREMADURA: red convencional	75,2	10,9	32,9	43,8%
GALICIA: red convencional	127,1	5,1	72,5	57,0%
MURCIA	90,4	7,2	22,8	25,2%
LAV Madrid-Levante	25,1			0,0%
Red convencional	65,3	7,2	22,8	34,9%
VALENCIA: red convencional	38,9	9,3	29,5	75,8%
TOTAL	1.483,7	215,6	887,4	59,8%

Asimismo, en el Marco de Apoyo Comunitario 1994-1999 se ha cobrado en el año 2005 una ayuda de 2,4 millones de €, que hacen un total de cobros de 301,3 millones de € sobre un total de ayudas concedidas de 316,9.

Fondos RTE.

Las ayudas financieras comunitarias, para proyectos de interés común en el ámbito de las Redes Transeuropeas de infraestructuras de transporte, telecomunicaciones y



energía, concedidas al Adif hasta 31 de diciembre de 2005 alcanza la cifra de 141,9 millones de € de los que se habían cobrado a dicha fecha 103,3.

3.4 CONTRATACIÓN.

Además de la actividad de adaptación de las normas y procedimientos al régimen jurídico de la nueva entidad: delegación de competencias en materia de contratación, pliegos tipo de cláusulas administrativas, regulación de las mesas y comisiones de valoración, etc; la actividad contractual de la entidad en ejercicio 2005 se puede resumir en los cuadros adjuntos:

Cuadro resumen de licitaciones.

DIRECCIÓN	Nº exped.	IMPORTE (millones €)
Proyecto y Construcción líneas convencionales	212	219,1
Proyecto y Construcción líneas Alta Velocidad	169	2.630,6
Telecomunicaciones y Energía	134	171,9
Mantenimiento infraestructura líneas convencionales	3.345	265,8
Mantenimiento infraestructura líneas Alta Velocidad	120	158,3
Estaciones	811	129,0
Resto	2.551	140,5
TOTALES	7.342	3.715,2

Cuadro resumen de adjudicaciones.

DIRECCIÓN	Nº expedi.	IMPORTE (millones €)
Proyecto y Construcción líneas convencionales	234	243,5
Proyecto y Construcción líneas alta velocidad	173	1.874,9
Mantenimiento infraestructura líneas convencionales	3.403	242,3
Mantenimiento infraestructura líneas alta velocidad	117	210,4
Resto	3.513	168,8
TOTALES	7.440	2.739,9



Cuadro resumen de licitaciones por procedimiento de adjudicación.

PROCEDIMIENTO	Nº expedi.	IMPORTE (millones €)
Abierto		
. Concurso	284	2.715,7
. Subastas	70	9,9
Restringido		
. Concurso	93	461,2
. Subastas	490	155,3
Negociado		
. Con publicidad	99	68,6
. Sin publicidad		
- Complementarios 141.d TRLCAP	9	38,8
- Vinculación tecnológica	22	73,1
- Contratos menores	4.119	25,8
- Resto	1.605	109,7
Pedido contra c. Marcos	551	57,1
TOTALES	7.342	3.715,2

3.5 PARTICIPACIONES DE ADIF.

A 31 de diciembre de 2005 Adif tenía participaciones directas en 48 entidades, siendo la participación superior al 50% en 5 de ellas. Asimismo, a través de las sociedades filiales, aquellas con una participación superior al 50%, se tiene participación indirecta en otras 9. Estas entidades tienen forma jurídica diversa: sociedades anónimas, fundaciones, consorcios urbanísticos, etc.; con actuaciones en diferentes sectores de actividad: consultoría, industriales de transformación, construcciones, comerciales, etc.; y cuyo objeto social o finalidad son diversos.

Sociedades filiales.

El capital social de las sociedades con participación mayoritaria de Adif asciende a 12,7 millones de € y los fondos propios a 41,3. En conjunto durante el ejercicio 2005 se obtuvieron ingresos por importe de 87,7 millones de €, con un incremento respecto al año anterior del 8,1%, y un beneficio global después de impuestos de 8,4, que supone una disminución de -4,6% respecto al año anterior.



En los cuadros siguientes se detallan estos importes:

SOCIEDAD	PARTICIP.	CAPITAL	F. PROPIOS
	(%)	(millones €)	(millones €)
COMFERSA	51	5,9	13,5
EQUIDESA	100	5,5	7,6
TIFSA	51	0,6	12,9
EMFESA	65	0,1	3,1
REDALSA	52	0,6	4,2
TOTAL		12,7	41,3

SOCIEDAD	INGRESOS	%	RESULTADOS	%
	(millones €)		(millones €)	
COMFERSA	24,5	27,9%	2,9	34,5%
EQUIDESA	0,0	0,0%	0,0	0,0%
TIFSA	50,2	57,2%	3,6	42,9%
EMFESA	5,8	6,6%	1,8	21,4%
REDALSA	7,2	8,2%	0,1	1,2%
TOTAL	87,7	100,0%	8,4	100,0%

Destacan las sociedades Tifsa y Comfersa con unos ingresos que suponen el 57,2% y el 27,9% del total, representando sus beneficios el 42,9% y el 34,5% sobre el total. La sociedad Equidesa, en liquidación, no tuvo actividad durante el ejercicio.

Sociedades inmobiliarias.

El modelo de participaciones inmobiliarias de Adif está basado en la constitución de sociedades anónimas con empresas del sector inmobiliario, para el desarrollo y promoción de suelos propios que se adjudican mediante concurrencia pública de ofertas. La participación de Adif es del 40% siendo el resto de los accionistas sociedades del sector privado que gestionan su actividad, que consiste en la adquisición y construcción de toda clase de inmuebles, promociones, urbanización, gestión y comercialización inmobiliaria, así como otras actividades complementarias relacionadas con las anteriores.

El capital social conjunto de estas las sociedades asciende a 66,7 millones de € y los fondos propios a 92,8. En conjunto durante el ejercicio 2005 se obtuvieron ingresos por importe de 233,6 millones de €, con un incremento respecto al año anterior del 177,9%, y un beneficio global después de impuestos de 25,7, que representa un incremento de 452,7% respecto al año anterior.



En los cuadros siguientes se detallan estos importes:

SOCIEDAD	CAPITAL	F. PROPIOS
	(millones €)	(millones €)
AGUILAS RESIDENCIAL	1,8	3,0
BANO REAL	3,7	3,7
CENTRO ESTACIÓN MIRANDA	3,0	3,0
DESAR.INM.CASTLLA LA MANCHA	1,2	1,6
INARENAS	0,9	1,5
MOSAICO	16,8	16,7
NECSOREN	0,1	0,1
RENTAPEX 2000	1,2	5,6
RENFOSUNA	0,3	1,2
RENFURBIS	8,1	22,5
RESIDENCIAL LANGA	2,8	3,1
SOFETRAL	3,5	6,2
TERRALBINA	2,1	2,1
TRICÉFALO	9,0	7,6
VÍAS Y DESARROLLOS URBANOS	12,2	14,9
TOTAL	66,7	92,8

SOCIEDAD	INGRESOS	%	RESULTADOS	%
	(millones €)		(millones €)	
AGUILAS RESIDENCIAL	11,5	4,9%	1,1	4,3%
BANO REAL	6,3	2,7%	0,0	0,0%
CENTRO ESTACIÓN MIRANDA	0,0	0,0%	0,0	0,0%
DESAR.INM.CASTLLA LA MANCHA	11,3	4,8%	0,2	0,8%
INARENAS	4,5	1,9%	0,4	1,6%
MOSAICO	40,1	17,2%	-0,1	-0,4%
NECSOREN	0,0	0,0%	0,0	0,0%
RENTAPEX 2000	20,2	8,6%	4,2	16,3%
RENFOSUNA	2,5	1,1%	0,8	3,1%
RENFURBIS	67,5	28,9%	13,0	50,6%
RESIDENCIAL LANGA	24,9	10,7%	2,0	7,8%
SOFETRAL	14,9	6,4%	1,9	7,4%
TERRALBINA	0,1	0,0%	0,0	0,0%
TRICÉFALO	1,2	0,5%	-0,3	-1,2%
VÍAS Y DESARROLLOS URBANOS	28,6	12,2%	2,5	9,7%
TOTAL	233,6	100,0%	25,7	100,0%

Sociedades y consorcios relacionadas con el desarrollo urbanístico de las ciudades con motivo de obras ferroviarias.

El objeto de estas sociedades y consorcios es la gestión de actuaciones urbanísticas con motivo de la ordenación ferroviaria en las ciudades y otras actividades



relacionadas con dicha ordenación. Además de Adif y Renfe Operadora los accionistas de estas sociedades son entidades públicas territoriales.

En el cuadro adjunto se relacionan estas sociedades, su capital social y los fondos propios.

SOCIEDAD	PARTICIP.	CAPITAL	F. PROPIOS
	(%)	(millones €)	(millones €)
A.V.ALICANTE	37,5	0,6	0,6
BARCELONA SAGRERA A.V.	37,5	0,6	0,6
LEÓN A.V.	37,5	0,6	0,5
LOGROÑO INTEG.FERROC.	37,5	0,6	0,5
VALENCIA A.V.	37,5	0,6	0,6
VALLADOLID A.V.	37,5	0,6	0,5
ZARAGOZA A.V.	37,5	0,6	0,6
BARCELONA REGIONAL	5,88	1,5	1,8
BILBAO RÍA 2000	10,0	2,0	1,5
GIJÓN AL NORTE	12,5	0,6	0,5
TOTAL		8,3	7,7

En el ejercicio 2005 cifra de ingresos únicamente ha sido significativa en alguna sociedad, siendo nulo el resultado conjunto de todas ellas.

Por lo que respecta a los consorcios urbanísticos, Adif participa en los siguientes: Canfranc 2000, Estación de Cuenca, La Pobra Renfe y Zona Ferroviaria de Jerez de la Frontera.

Sociedades relacionadas con estaciones de viajeros y terminales de mercancías.

El objeto de estas sociedades es la realización de actividades auxiliares y complementarias del transporte, como la construcción y gestión de centros Vialia y terminales intermodales de mercancías. La participación de Adif en estas sociedades es variable siendo los otros accionistas sociedades privadas.

En el cuadro adjunto se describe el capital social y los fondos propios.

SOCIEDAD	PARTICIP.	CAPITAL	F. PROPIOS
	(%)	(millones €)	(millones €)
AREAS COMERCIALES	40	2,3	2,2
NECSA	40	26,8	27,6
NEFSA	40	1,0	1,0
EUSKOMODAL	1,2	0,1	0,1
SLISA	40,3	0,9	1,3
TOTAL		31,1	32,2



Durante el ejercicio 2005 la cifra de ingresos del conjunto ha sido de 32,3 millones de € y los beneficios de 0,7, correspondiendo fundamentalmente a Necsa y Slisa.

Otras participaciones.

Adif participa directamente en otras sociedades como Principe Pío Gestión e Ineco, con una participación de 5% y del 22% respectivamente, y en otras entidades como la Fundación de los Ferrocarriles Españoles. Asimismo, a través de Comfersa participa indirectamente en otras 9 sociedades.

4. OTRAS ACTUACIONES DE GESTIÓN.

4.1. ACTIVIDADES DE I + D + i.

Además de la REFIG, Adif tiene a su cargo, las nuevas infraestructuras que se encuentran en proyecto y construcción, las cuales encabezan dentro de Europa la nueva generación de líneas de alta velocidad. Adif procura el desarrollo y la incorporación de nuevas tecnologías al ámbito ferroviario, mediante estudios, pruebas e implantación de nuevos sistemas, en colaboración con empresas del sector y organismos públicos, colaborando además con su presencia en los foros europeos sobre programas de innovación y normativas ferroviarias. De este modo, promueve la innovación, optimiza la gestión de los recursos, mejora la inspección y el control de la infraestructura, dando unos mejores dividendos en cuanto a la eficiencia energética y aumentando la seguridad en la circulación.

Como actuaciones relevante realizadas durante 2005 figuran:

- La realización de pruebas del sistema europeo de gestión de tráfico ERTMS, en el tramo Madrid-Lleida, sistema en el que España, junto con Italia, es pionera en su implantación. Uno de los objetivos de estas pruebas es el de permitir aumentar escalonadamente la velocidad comercial del tren, desde 200 Km/h hasta 250 Km/h en una primera fase, para posteriormente alcanzar velocidades superiores a 300 km/h.
- En cuanto al desarrollo de material rodante, en principio competencia de los operadores ferroviarios, Adif ha seguido la fabricación y el equipamiento del tren



de alta velocidad del que es propietario para auscultación de la vía, Talgo 330. Este tren va equipado con los subsistemas ERTMS, GSM-R y sistemas complementarios de auscultación de parámetros de la vía y la catenaria.

- Asimismo, con cargo al programa PROFIT del Ministerio de Industria, Turismo y Comercio, Adif está desarrollando un almacenador cinético de energía (ACE) para tracción ferroviaria, que permita recuperar en las subestaciones eléctricas la energía procedente del frenado del tren.
- Para procurar la mejora de la seguridad, se han realizado estudios y pruebas relacionados con la previsión de incidencias en el tráfico de alta velocidad. Se ha cuantificado la estela de los vientos al paso de los trenes por una estación (efecto estela), estudiado la incidencia de los vientos laterales en la circulación de trenes, utilizando un sistema de medición mediante una red de anemómetros y se han realizado pruebas y análisis de las ondas de presión producidas al paso de los trenes por un túnel. Por otra parte, para la detección de robos y vandalismo se realizaron pruebas para la instalación de un sistema de análisis de imágenes de vídeo.
- En el tramo de ensayos ferroviarios en vía con tres carriles entre Olmedo y Medina del Campo, que en el pasado se utilizó para realizar ensayos que suponían innovaciones tecnológicas tales como: la vía con tres carriles y dos anchos simultáneos, contadores de ejes para detección de presencia con discriminación de ancho, catenaria conmutable y transformable apta para dos anchos dos corrientes y muy altas velocidades; se ha venido utilizando durante el ejercicio 2005 para las pruebas del prototipo de la locomotora eléctrica bitensión y de ancho variable TRAV-CA. En el futuro este tramo de ensayo servirá como centro de experimentación de sistemas relacionados con la alta velocidad, aprovechando su favorable trazado y sus completas instalaciones.

En algunos de estos estudios, pruebas y desarrollos, han participado centros de investigación y empresas como el Instituto Nacional de Meteorología, CEDEX y Talgo, con los cuales se suscribieron convenios de colaboración, convenios que son una pieza básica en la consolidación de los procesos de I+D+i.



4.2. RESPONSABILIDAD SOCIAL CORPORATIVA.

La Memoria de Responsabilidad Social de Adif o Memoria de Sostenibilidad se elaborará a partir de los datos de 2005, siguiendo los criterios del estándar GRI 2002 (Global Reporting Initiative), y recogerá la estrategia e indicadores de la empresa desde el punto de vista de su impacto económico, social y medioambiental. Para realizar una memoria de estas características es imprescindible la participación de todas las áreas de gestión de la empresa, de hecho, esta Memoria se abordará de manera coordinada con el Informe Anual de Adif y la correspondiente auditoría de cuentas, así como con la elaboración de la primera Memoria Medioambiental de Adif.

Los tres documentos se editarán en una sola publicación compuesta por tres tomos:

- Memoria de actividad económica y financiera
- Memoria de Responsabilidad Social
- Memoria de Gestión Medioambiental

Global Reporting Initiative (GRI) fue constituido en 1997 como una iniciativa conjunta de la organización no gubernamental estadounidense CERES (Coalition for Environmentally Responsible Economies) y el PNUMA (Programa de Naciones Unidas para el Medio Ambiente), con el objetivo de fomentar la calidad, el rigor y la utilidad de las memorias de sostenibilidad. Su misión es elaborar y difundir la Guía para la elaboración de Memorias de Sostenibilidad, la cual es de uso voluntario de las organizaciones que deseen informar sobre los aspectos económicos, ambientales y sociales de sus actividades, productos y servicios.

4.3. CALIDAD Y MEDIOAMBIENTE.

Calidad y seguridad.

En cumplimiento de los pliegos de prescripciones técnicas de los contratos de obras de construcción de las infraestructuras ferroviarias los contratistas presentan un Plan de Aseguramiento de la Calidad (PAC) de las obras, que es aprobado por la dirección técnica de las obras y cuyo cumplimiento es controlado con posterioridad por las Asistencias de Control de las Obras (ACO) dando lugar a la emisión de los informes



correspondientes. Asimismo, la existencia de aspectos críticos motiva la realización de trabajos, como las pruebas de carga en los viaductos y la emisión de informes específicos. Otras tareas relacionadas con el ámbito de la calidad de las obras son: la redacción de nuevos manuales de calidad con la implantación progresiva del sistema de gestión de calidad y la supervisión de los proyectos básicos, proyectos constructivos, certificaciones finales y liquidaciones de las obras.

Respecto de actuaciones que abarcan todos los ámbitos de la calidad se realizaron durante 2005 diversas actividades, entre las que destacan: la elaboración del Plan Estratégico de Calidad que, incorporado al Plan Estratégico de Adif, contempla la implantación de un modelo de gestión integrado para toda la entidad; la elaboración de guías para la implantación de calidad y planificación avanzada, con la finalidad de disponer de una herramienta para la implantación del modelo de gestión integrado, y la celebración en Málaga de la Convención de Calidad.

En relación con la seguridad en las obras se supervisan los estudios de seguridad y salud de los proyectos constructivos y se aprueban los planos correspondientes a cada obra, los coordinadores de seguridad y salud velan por el cumplimiento por parte de los contratistas de las obras de la normativa vigente en esta materia y se presta asistencia a la Comisión de Seguimiento establecida en el Convenio existente entre Adif, los Sindicatos de la Construcción y la Confederación Nacional de Empresas Contratistas.

Medioambiente.

El Real Decreto Legislativo 1.302/1986, modificado por la Ley 6/2001, dispone que los proyectos públicos o privados consistentes en la realización de obras, instalaciones o de cualquier otra actividad comprendida en el Real Decreto deberán someterse a una evaluación de impacto ambiental. En cumplimiento de las normativas para cada obra 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 Ministerio de Medio Ambiente donde se valoran las medidas correctoras de impacto ambiental y el plan de vigilancia ambiental. La DIA, que es de obligado cumplimiento, se incorpora a los proyectos constructivos dando lugar a diversas partidas en los contratos de construcción de las infraestructuras destinadas, entre otras, a evitar la contaminación de aguas, tratamiento de los residuos excedentes de las obras



civiles, disminuir la contaminación acústica en lugares críticos y proteger la fauna y la flora.

En el plano organizativo, destacar la figura de los Directores Ambientales de las Obras (DAO) cuya actuación se realiza de manera coordinada, pero independiente, de los equipos de realización de proyectos y dirección facultativa de las obras, al objeto de garantizar la eficacia del sistema. Asimismo, están suscritos diversos convenios con asociaciones conservacionistas con objeto de hacer compatible el establecimiento de nuevas infraestructuras con la conservación del medio ambiente y minimizar el impacto de su actividad sobre determinados hábitats.

En lo que respecta a la administración de las infraestructuras ferroviarias cabe destacar las actuaciones emprendidas por Adif para adecuarse a las recientes normativas en materia de ruido y de suelos contaminados. En materia de ruido el Ministerio de Fomento encomendó a Adif la elaboración de los mapas estratégicos y planes de acción de los grandes ejes ferroviarios, para lo cual se ha firmado con el Centro de Experimentación de Obras Públicas (CEDES) un convenio de colaboración al objeto de desarrollar la metodología y efectuar el mapa piloto sobre un tramo concreto. Y con respecto a suelos contaminados se firmó un convenio de colaboración con la empresa de Gestión de Residuos Industriales (EMGRISA). Finalmente subrayar el fuerte descenso experimentado en las necesidades de gestión de los residuos generados por Adif, una vez que las actividades de mantenimiento de material rodante han desaparecido de sus competencias.

En la Memoria de Sostenibilidad según criterios GRI, que está previsto publicar en el presente ejercicio, se incluirá una memoria medioambiental donde se recogerán de una manera más extensa y detallada todas las actividades realizadas por Adif en materia de medio ambiente durante el año 2005.

4.4. RECURSOS HUMANOS.

Desarrollo de la nueva estructura organizativa de Adif

Finalizado el proceso de segregación de los recursos humanos entre las dos entidades públicas: Renfe-Operadora y Adif, y sin solución de continuidad, la actividad de Recursos Humanos se centró en el desarrollo de la nueva estructura organizativa del Adif y la integración de los trabajadores del Gestor de Infraestructuras Ferroviarias (GIF)



en los puestos de la organización. Este proceso culminó con la firma, el 14 de abril de 2005, del acuerdo de integración del personal del GIF con la representación de los trabajadores.

Simultáneamente al proceso de integración mencionado, se ha procedido al desarrollo de la estructura organizativa del Administrador de Infraestructuras Ferroviarias adaptado a la consecución de los objetivos establecidos, realizando el análisis y la valoración de los puestos de trabajo como marco de referencia de la política retributiva. Asimismo se produjo el nombramiento de los responsables de primer y segundo nivel y del resto de la organización derivados del desarrollo de dicha organización.

Plan Estratégico 2006-2010.

Dentro de las áreas de responsabilidad de la Dirección General de Seguridad, Organización y Recursos Humanos, el Plan Estratégico define tres ejes básicos de actuación:

- La seguridad en todas sus facetas (de los clientes, de los trabajadores y del patrimonio) se constituye en la principal premisa.
- El desarrollo de sus profesionales, el fomento del talento y la creatividad, y la consolidación de una cultura de empresa potenciadora del compromiso colectivo.
- La calidad y el respeto al medio ambiente como principios consustanciales de todas nuevas actividades.

El Plan de Recursos Humanos.

En el marco establecido para la elaboración del plan estratégico de Adif 2006 – 2010, se ha llevado a cabo la elaboración del Plan de Recursos Humanos con el fin dotar permanentemente a Adif de los recursos humanos necesarios cuantitativamente y cualitativamente con criterios de eficiencia y sostenibilidad que permitan llevar a cabo de manera eficiente las funciones encomendadas.

Este plan está integrado por:

Plan de empleo. El objetivo que persigue es lograr el rejuvenecimiento de la plantilla existente, reduciendo la edad media de la misma, incorporando recursos humanos con los perfiles de conocimiento necesarios par afrontar los retos del Plan Estratégico de Infraestructuras y Transporte, a través de dos mecanismos



complementarios. Bajas mediante expedientes de regulación de empleo e ingresos mediante ofertas de empleo público para cubrir necesidades en puestos o categorías deficitarias

Clasificación profesional. Cuyo objetivo es mejorar la productividad y la competitividad de la organización mediante una mayor versatilidad de la prestación laboral que permita adaptarse a las necesidades productivas de cada momento. Los resultados que se pretenden alcanzar son: simplificar el número de categorías en distintos grupos funcionales, adaptar el sistema retributivo a la nueva clasificación y orientar los incentivos hacia un sistema de objetivos y de desempeño.

Plan de formación. Orientado al desarrollo de mejoras en los sistemas de gestión, organización y seguimiento de la formación plasmadas en los procedimientos de formación, fruto del conocimiento y experiencia acumulada y que constituyen los criterios comunes de actuación para toda la empresa. Los objetivos a alcanzar son: consolidación del nuevo modelo ferroviario, afrontar con éxito la integración de las actividades de la empresa y convertir a Adif en un referente europeo. Las líneas estratégicas fundamentales que regirán el área son: la seguridad como nuestro principal valor y las personas que constituyen el principal activo y son determinantes en la creación de valor de Adif frente al Estado, la sociedad y todos sus grupos de interés.

Plan de desarrollo de RRHH y carrera profesional para la gestión de puestos clave. Se ha desarrollado la estructura metodológica que se compone de 3 fases: definición e identificación de puestos clave; identificación de candidatos con potencial y evaluación potencial directivo, selección de candidatos y planes de desarrollo individuales y globales.

En el curso del año se ha comenzado la 1ª fase y desarrollado las herramientas para facilitar el desarrollo de las dos restantes, esto es: universalización del *currículum vitae*, implantación de la evaluación del desempeño basado en la gestión por competencias y mejora de la DPO en lo referente al despliegue, coherencia y alineación de los objetivos personales con los de negocio.

Plan de Integración cultural y refuerzo de valores compartidos. Su objetivo es favorecer la implicación y el esfuerzo individual y colectivo de todas las personas de Adif a través de los valores compartidos como: la seguridad, la eficacia, la sostenibilidad y el servicio al ciudadano.



Formación.

El Plan de formación ha alcanzado sus objetivos: 18.000 participantes y 300.000 horas dedicadas a la formación. Este plan se planteó como un impulso a la nueva etapa que nuestra organización iniciaba y en el que se recogía la nueva realidad del sector ferroviario y el papel asignado a nuestra empresa, centrando el esfuerzo de formación en la seguridad integrada, es decir, englobando los ámbitos de seguridad en la circulación, seguridad y protección civil, y prevención de riesgos laborales.

Hay que destacar además, la puesta en marcha del sistema de teleformación desde el domicilio en enero de 2005, que ha permitido el acceso al trabajador y sus familiares a una oferta de formación, que abarca 100 cursos diferentes en todas las áreas de la empresa. Los recursos económicos obtenidos de la Fundación Tripartita han ascendido a 948.895 euros.

Se han validado por parte de las UN y la Dirección de Seguridad en la Circulación, el sistema de autorizaciones de seguridad de Adif, para todos los trabajadores (tanto internos de Adif como de otras empresas) que necesiten este tipo de autorización.

Salud Laboral.

Durante el año 2005 se ha procedido a la consolidación del Servicio de Prevención, desarrollando una nueva estructura con nuevas áreas médicas que pretenden cubrir las necesidades de Adif tras el proceso de segregación de los servicios médicos, basada en la vigilancia de la salud.

Los dos aspectos más relevantes para nuestra entidad en esta materia:

- La salud de todos sus trabajadores, realizándose reconocimientos médicos, campañas de vacunación y campañas de prevención, además de atenciones médicas.
- La idoneidad psico-física de los trabajadores específicamente relacionados con la seguridad en la circulación, con las siguientes actuaciones:
 - Asesorando en la elaboración de los requerimientos psico-físicos exigibles al personal que interviene en la circulación para contribuir a la consecución de un nivel óptimo de seguridad, llevando a cabo los reconocimientos médicos regulados por la Circular nº 1 de Presidencia sobre seguridad en la circulación y



colaborando con Protección Civil y Seguridad en caso de accidentes ferroviarios con víctimas.

- Colaboración en calidad de asesores en el proyecto de Orden Ministerial por el que se desarrolla la Ley del Sector Ferroviario en materia de condiciones y requisitos psico-físicos necesarios para la obtención de los títulos y las habilitaciones exigibles al personal que realice funciones, en el ámbito ferroviario, relacionadas con la seguridad.
- Reconocimientos médicos y psicotécnicos (Protocolo de Circulación) que se derivan de la Circular nº 1 de Presidencia que regula las condiciones psico-físicas que deben reunir los trabajadores que intervienen en la circulación, sean propios o de contratas.

Protección Civil y Seguridad

Entre las actividades de la Dirección de Protección Civil y Seguridad ocupan un lugar prioritario las encaminadas a la prevención. Durante el 2005 se han realizado distintas acciones:

- Análisis y evaluación de los riesgos, como el informe que se redacta anualmente sobre "Flujos del transporte de mercancías peligrosas por ferrocarril".
- Información y formación: la edición y publicación de documentos divulgativos y la realización de cursos, lo que permite configurar una oferta de formación específica sobre los diferentes aspectos que recoge el Plan de Autoprotección de la Red.
- Visitas de inspección a instalaciones de seguridad, instalaciones de protección civil y realización de simulacros.

En cuanto a medidas correctivas, se han realizado 23 proyectos de iluminación y señalización de emergencias en túneles, y 57 proyectos de nuevas instalaciones.

Por lo que respecta a la normativa durante el 2005 se han redactado la versión actualizada del Plan de Autoprotección de la Red (PAR) y las actualizaciones de todos los protocolos establecidos para la realización de las diferentes visitas de inspección .



Comunicación Interna.

La creación el 31 de enero del portal corporativo de Adif, Inicia, constituyó el primer hito del área. La evolución de los accesos que han pasado de 2.500 a 5.000 diarios, confirma el interés de los actuales y nuevos contenidos como directorio, encuestas, favoritos, boletín digital, directorio en PDA's y noticias.

Se ha realizado la encuesta de Clima Laboral 2005, que ha permitido disponer de información relevante para el diseño y elaboración del Plan Director de Comunicación Interna.

Durante la última etapa del año, se ha desarrollado el proyecto del nuevo Líneas, que comenzó su andadura en enero de 2006.

Cuadros de distribución de trabajadores.

Por áreas de gestión y grupos profesionales.

ÁREAS DE GESTIÓN	EFFECTIVOS
Presidencia	9
D.G. de Seguridad, Organización, RR.HH y Rel.Intern.	526
D.G. Económica Financiera y de Control	349
D.G. de Planificación de Capacidad y Mant.de Infraest.	8.664
D.G. de Servicios a Operadoras	4.427
D.G. de Proyectos, Progra.y Construcción de Infraest.	550
Dirección de Comunicación y Relaciones Exteriores	37
Secretaría General y del Consejo	36
Otros	136
TOTAL	14.734

GRUPOS PROFESIONALES	EFFECTIVOS
Personal operativo	10.704
Mandos intermedios	2.379
Estructura de apoyo	708
Estructura de dirección	779
Alta dirección	28
Otros	136
	14.734



La edad media de los trabajadores es de 46 años y la antigüedad media en la entidad es de 24 años.

EDAD	%
Hasta 25 años	0,53
Entre 26 y 30 años	0,85
Entre 31 y 35 años	1,24
Entre 36 y 40 años	13,36
Entre 41 y 45 años	31,51
Entre 46 y 50 años	27,11
Entre 51 y 55 años	15,23
Entre 56 y 60 años	9,35
Mas de 61 años	0,82

ANTIGÜEDAD	%
Entre 0 y 10 años	3,8
Entre 10 y 20 años	11,2
Entre 20 y 30 años	67,8
Entre 30 y 40 años	15,1
Entre 40 y 50 años	2,1

Por último el reparto geográfico de los trabajadores por Comunidades Autónomas figura en el cuadro adjunto.

COMUNIDAD AUTÓNOMA	EFFECTIVOS
Andalucía	1.991
Aragón	722
Asturias	328
Cantabria	187
Castilla y León	1.891
Castilla La Mancha	869
Cataluña	1.854
Extremadura	318
Galicia	727
Madrid	3.370
Murcia	227
Navarra	218
País Vasco	714
La Rioja	79
Comunidad Valenciana	1.239
TOTAL	14.734



4.5. CONVENIOS CON RENFE OPERADORA.

La finalidad de los convenios es asegurar la continuidad en la prestación de los servicios considerados imprescindibles desde el punto de vista empresarial y que, hasta la entrada en vigor de la Ley del Sector Ferroviario, se proporcionaban en el seno de una única empresa, Renfe. La elaboración de estos convenios se enmarca, además, dentro de la política de la Unión Europea de alcanzar niveles de calidad estratégicos, en aras de la búsqueda de la competitividad del ferrocarril y de la potenciación de los tráficos, tanto de mercancías como de viajeros, dentro de un sistema liberalizado de transporte ferroviario.

Los acuerdos parten de la situación que se registraba a 31 de diciembre de 2004, y tienen como objetivo mantener, en un primer momento, el *status quo* existente en esa fecha para, inmediatamente después, avanzar en el logro de objetivos mucho más exigentes. Con esta decisión se pretende evitar distorsiones que pudieran menoscabar el servicio último que se presta a los clientes.

Todos los convenios recogen una serie de indicadores objetivos y específicos por cada materia, que deben permitir una ponderación realista del cumplimiento de los niveles de calidad comprometidos por cada una de las partes.

El Acuerdo de nivel de servicio, que podría considerarse el convenio de referencia puesto que actúa de marco para el resto, establece una serie de indicadores objetivos relacionados tanto con la planificación del servicio como con la calidad de servicio final prestado (puntualidad, regularidad, incidentabilidad, calidad de vía). Para la regulación y gestión de los servicios en las estaciones de viajeros, se han suscrito tres convenios. Uno de ellos abarca a las denominadas "Estaciones multioperador" y otro a las estaciones con servicio prácticamente en exclusiva de Cercanías y el último engloba a las estaciones utilizadas básicamente por Regionales. El suministro energético para garantizar la tracción y las telecomunicaciones, es decir, la telefonía móvil y fija, y los nudos de comunicaciones, también pasan a ser regulados por sendos convenios. Los cinco restantes convenios se refieren a diversos aspectos: ayuda en caso de accidentes, mantenimiento del parque de material de Mantenimiento de Infraestructuras de Líneas Convencionales, el mantenimiento de los tractores de Terminales de Mercancías, el transporte por ferrocarril de los materiales que Mantenimiento de Líneas Convencionales



precisa para el desarrollo de su labor y el último relacionado con servicios de tracción para el servicio de Circulación.

4.6. OTROS CONVENIOS Y ACUERDOS DE COLABORACIÓN.

Además de los Convenios con Renfe Operadora durante el ejercicio 2005 Adif ha firmado con otras entidades integrantes del sector público convenios y acuerdos de colaboración:

- Convenios con Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya por los que se regula el mantenimiento y explotación de la línea Lleida-La Poble del Segur.
- Convenio de colaboración entre el Ministerio de Fomento, la Junta de Andalucía, el Ayuntamiento de Huelva y Adif para el desarrollo de las obras derivadas de la transformación de la red arterial ferroviaria de Huelva.
- Acuerdo con la Diputación General de Aragón sobre cesión de uso del inmueble e instalaciones de la estación central de autobuses en la estación intermodal Zaragoza-Delicias.
- Convenio de colaboración entre la Comunidad Autónoma de Madrid, el Ayuntamiento de Getafe y Adif para la instalación de elementos elásticos bajo traviesas y carril, como medida antivibratoria, en el tramo Las Margaritas-Getafe Centro de la línea C-4 de cercanías de Madrid.
- Convenio entre el Ministerio de Fomento, el Ministerio de Economía y Hacienda y Adif para la gestión y mantenimiento de la red ferroviaria de titularidad del Estado.
- Acuerdo marco regulador de las actuaciones entre la sociedad "Zaragoza Alta Velocidad S.A." y Adif para la ejecución de obras ferroviarias.
- Acuerdo marco regulador de las actuaciones entre la sociedad "Valladolid Alta Velocidad S.A." y Adif para la ejecución de obras ferroviarias.
- Acuerdo marco regulador de las actuaciones entre la sociedad "León Alta Velocidad S.A." y Adif para la ejecución de obras ferroviarias.
- Convenio entre el Ministerio de Fomento, la Diputación General de Aragón, el "Consortio Urbanístico Canfranc 2000", el Ayuntamiento de Canfranc, la sociedad pública "Suelo y Vivienda de Aragón S.L." y Adif para la



rehabilitación, gestión de la promoción y desarrollo urbanístico de la estación de ferrocarril de Canfranc (Huesca).

- Convenio marco con Feve para la colaboración en temas ferroviarios de interés común.
- Convenio con Puertos del Estado sobre la aplicación de la Ley del Sector Ferroviario en la Red Ferroviaria de Interés General ubicada en los Puertos de Interés General.

5. CONSEJO DE ADMINISTRACIÓN A 31 DE DICIEMBRE DE 2005.

PRESIDENTE:

Sr. D. Antonio González Marín.

VOCALES:

Sra. D^o. Carmen Alcaide Guindo.

Sr. D. José Juan Blasco Lang.

Sr. D. Juan Carlos Cáceres Díez.

Sr. D. Diego Chacón Ortiz.

Sr. D. José Javier Cubillo García.

Sr. D. Luis de Santiago Pérez.

Sr. D. Ricardo Díaz Zoido.

Sr. D. Juan Antonio Garde Roca.

Sr. D. Juan José Granado Martín.

Sr. D. Fernando Gurrea Casamayor.

Sr. D. Antonio Lanchares Asensio.

Sr. D. Eduardo Molina Soto.

Sr. D. Fernando Palao Taboada.

Sr. D. Fernando Puig de la Bellacasa y Aguirre.

Sr. D. José Salgueiro Carmona.

Sr. D. Antonio Serrano Rodríguez.

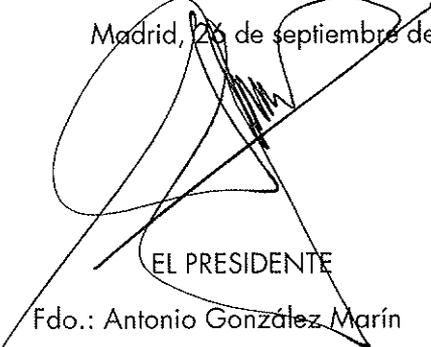
Sra. D^o. Encarnación Vivanco Bustos.

Sr. D. José Antonio Zamora Rodríguez.

SECRETARIA:

Sra. D^o. María Rosa Sanz Cerezo.

Madrid, 26 de septiembre de 2006



EL PRESIDENTE
Fdo.: Antonio González Marín