adif

# ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS

# (ADIF)

# INFORME DE GESTIÓN

# EJERCICIO 2006

# ÍNDICE


1. Nuevo modelo ferroviario ..... 1

1.1. El Administrador de Infraestructuras Ferroviarias: naturaleza, régimen jurídico y funciones ..... 2
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 ..... 6
1.5. Contrato-programa 2007-2010 entre la AGE y Adif ..... 8
1.6. Actuaciones básicas de desarrollo del modelo ferroviario ..... 9

2. Actuaciones en las diversas áreas de actividad ..... 11

2.1. Construcción de líneas de alta velocidad ..... 11
2.2. Proyectos y construcción de líneas convencionales ..... 15
2.3. Mantenimiento de infraestructura ..... 17
2.4. Circulación ..... 19
2.5. Estaciones de viajeros ..... 20
2.6. Terminales de mercancías ..... 22
2.7. Patrimonio y urbanismo ..... 23
2.8. Telecomunicaciones y energía ..... 24

3. Actividad económica ..... 27

3.1. Ingresos y gastos ..... 27
3.2. Inversiones ..... 29
3.3. Financiación de la Unión Europea ..... 31
3.4. Contratación ..... 32
3.5. Participaciones de Adif ..... 34

4. Otras actuaciones de gestión ..... 38

4.1 Actividades de I+D+i ..... 38
4.2. Seguridad ..... 40
4.3. Calidad y medioambiente ..... 41
4.4. Recursos humanos ..... 42
4.5. Convenios con Renfe Operadora ..... 47
4.6. Otros convenios y acuerdos de colaboración ..... 48

5. Consejo de Administración y Dirección ..... 49

## 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 trasporte.

## 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. EL CONTRATO-PROGRAMA 2007-2010 ENTRE LA AGE Y EL ADIF.

Se inscribe en el marco del Plan Estratégico de Infraestructuras y Transportes (PEIT) y en su apuesta estratégica por el ferrocarril. El texto, con el fin de garantizar la coherencia y continuidad de la gestión de la Red de titularidad del Estado, establece los objetivos, obligaciones y compromisos mutuos entre el Estado y Adif para este cuatrienio, además de comprometer el correspondiente apoyo financiero y de fijar unos resultados para el proyecto de inversión y gestión.

El ámbito de aplicación es la Red de titularidad del Estado, integrada en la Red Ferroviaria de Interés General y administrada por ADIF. Gracias a la progresiva implementación del PEIT, esta red experimentará un importante proceso de transformación, y sus ampliaciones y modificaciones en el periodo 2007-2010 entrarán también en el marco del presente Contrato-Programa.

### Objetivos.

Se persigue los siguientes objetivos:

- Asegurar la eficiencia en la gestión de la Red de titularidad del Estado.
- Garantizar unos niveles adecuados de seguridad en el funcionamiento de la Red.
- Favorecer la interconexión e interoperabilidad de los sistemas ferroviarios y la intermodalidad de los servicios, según marca la política común europea de transporte ferroviario.
- Mejorar la gestión de la entidad atendiendo a parámetros de control y seguimiento de actividad y resultados.

Estos objetivos se concretan en, por un lado, actividades de administración de la Red relacionadas con el mantenimiento de la infraestructura, su explotación y la gestión de los sistemas de control, circulación y seguridad, y, por otro lado, en las inversiones que el Ministerio de Fomento encomiende a Adif. El esfuerzo inversor en la Red se orientará principalmente a la renovación de vía y a los planes de mejora de seguridad: eliminación de bloqueos telefónicos, supresión y protección de pasos a nivel, control de tráfico centralizado, etc, además de incluir como novedad sendos capítulos de inversión en Cercanías y Mercancías.

### Aportaciones económicas del Estado.

El Contrato-Programa asegura aportaciones económicas por valor de 11.884 millones de €. A la red convencional se dedicarán 5.565,7 millones de € destinados al mantenimiento, explotación y gestión de la Red de titularidad del Estado (3.438,5 millones), y a las inversiones en la red convencional que encomiende a Adif el Ministerio de Fomento a través de la Secretaría de Estado de Infraestructuras y Planificación (2.127,1 millones). El Estado realizará también aportaciones por valor de 1.194,3 millones para cubrir las inversiones de

reposición y mejora llevadas a cabo por Adif en la Red durante los ejercicios de 2005 y 2006. Para la financiación de la línea de alta velocidad Madrid-Galicia en su tramo Ourense-Santiago, encomendada a Adif por el Ministerio de Fomento, se fija una partida de 1.715,2 millones de €. En lo referente a las líneas de alta velocidad el Contrato-Programa fija unas aportaciones patrimoniales por parte del Estado por valor de 3.408,8 millones de euros.

**Compromisos de Adif.**

A través de este Contrato-Programa, la Administración General del Estado se compromete con Adif a realizar las aportaciones económicas detalladas en el punto anterior. Por su parte, en este marco Adif adquiere con el Estado obligaciones relativas al cumplimiento de resultados tanto económicos como de objetivos:

- Alcanzar el resultado establecido para cada una de las áreas de actividad implicadas: Mantenimiento de Infraestructura, Circulación y Seguridad en la Circulación.
- Lograr los resultados económicos que se detallan para el conjunto de Adif.
- Llevar a cabo un Plan de Recursos Humanos que adecue la plantilla a las necesidades y objetivos de gestión de Adif.
- Efectuar los gastos e inversiones encomendados a Adif por el Ministerio de Fomento en la Red de titularidad del Estado, tanto en lo que respecta a la red convencional, como a la red de altas prestaciones y alcanzar los resultados de realización de inversiones previstos.

**Valoración de la prestación del servicio.**

La cuantificación de la prestación de los servicios de infraestructura sobre la Red se realiza a partir de una serie de indicadores vinculados tanto al confort, fiabilidad y disponibilidad de la infraestructura ferroviaria, como a sus repercusiones sobre el tráfico en términos de accidentalidad y puntualidad atribuibles a Adif. Así, los indicadores de prestación de servicio se referirán a:

- Calidad de la vía
- Fiabilidad de las instalaciones
- Disponibilidad de las instalaciones
- Accidentalidad
- Puntualidad.

## 1.6. 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.

Hasta 31 de diciembre de 2006 habían presentado solicitudes de licencia de empresa ferroviaria para el transporte de mercancías 9 empresas, habiéndose concedido a 7 de ellas (Renfe Operadora, Comsa Rail Transport S.A., Continental Rail S.A., Acciona Rail Services S.A., Activa Rail S.A., Tracción Rail S.A. y Eusko Trenbideak-Ferrocarriles Vascos S.A.) estando a final del año las restantes pendiente de subsanación de la documentación presentada. Asimismo, 6 empresas presentaron solicitud de habilitación para la adjudicación de capacidad de infraestructura ferroviaria como operador distinto de las empresas ferroviarias, habiéndose concedido a 3 de ellas (Transfesa, Logística y Transporte Terroviario S.A. y Container Rail S.A.) estando a final de año en tramitación las 3 restantes..

## 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 y del nuevo acceso ferroviario de alta velocidad a Toledo, Adif tiene encomendadas 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.
- 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).
- Línea de alta velocidad a Galicia, del Corredor Norte/Noroeste, tramo Orense-Santiago (Acuerdo de 20/12/02).
- Línea de alta velocidad Madrid-Cáceres / Mérida-Badajoz, del Corredor de Extremadura, tramo Navalmoral de la Mata-Cáceres (Acuerdo de 20/12/02).
- Línea de alta velocidad del Corredor Mediterráneo, tramo entre Almería y el límite con la Región de Murcia (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).
- Línea de alta velocidad Bobadilla-Granada (Resolución de la Secretaría de Estado de Infraestructuras y Planificación de 12 de enero de 2006).

Mediante Resolución de la Secretaría de Estado de Infraestructuras y Planificación, de fecha 28 de diciembre de 2006, se encomienda al Adif la construcción de los tramos de líneas ferroviarias siguientes:

- Línea de alta velocidad Madrid-Asturias, tramo Venta de Baños-León-Asturias (excluida la Variante de Pajares).
- Línea de alta velocidad Madrid-País Vasco/Frontera Francesa, tramo Valladolid-Burgos-Vitoria.
- Línea de alta velocidad del Corredor Mediterráneo, tramo límite de la Región de Murcia-Murcia.
- Línea de alta velocidad Madrid-Extremadura/Frontera Portguesa, tramo Cáceres-Mérida-Badajoz.

Asimismo, en la citada Resolución se deja sin efecto las encomiendas efectuadas al Gestor de Infraestructuras Ferroviarias (GIF), en la actualidad referidas al Adif, para la construcción y administración de la Línea de alta velocidad Corredor Norte-Noroeste, tramo Soria-Calatayud, y la Línea de alta velocidad a Ávila, desde Ávila hasta su conexión con la Línea de alta velocidad Madrid-Segovia-Valladolid.

Las principales actuaciones del año 2006 y la situación al cierre del ejercicio se describe a continuación.

**Línea de alta velocidad Madrid-Zaragoza-Barcelona-Figueres.**

a) Puestas en explotación.

En el mes de marzo entró en servicio el by pass de Lleida y cambiador de ancho de Puigverd de Lleida con una longitud de 14,4 km. El cambiador ha permitido introducir en la relación Madrid-Barcelona a los nuevos trenes ALVIA con una reducción importante en el viaje que pasó a ser de 4 h.30 m. El 18 de Diciembre entró en explotación el tramo Lleida-Roda de Bará con 80 nuevos Km en explotación incluyendo la nueva estación de Camp de Tarragona y el doble cambiador dual de Roda de Bará. Con las nuevas instalaciones el viaje Madrid-Tarragona pasa a realizarse en 2 h.53 m. Mientras que la relación Madrid-Barcelona se recorre en 4 h.

b) Obras en curso y proyectos finalizados.

Durante 2006 se han finalizado 13 tramos de plataforma entre Tarragona y Barna-Sants y se continúan, a buen ritmo, el resto de los tramos hasta Barcelona que quedarán finalizados, todos ellos, antes de finalizar 2007. En el año se ha comenzado a montar vía desde Olerdola hacia Barcelona, de igual forma que se continua la instalación de catenaria desde Roda a Barcelona y las instalaciones de seguridad y comunicaciones del mismo tramo. También ha comenzado la obra civil de la subestación de tracción eléctrica de Sant Boi de Llobregat. Asimismo, en 2006 se ha finalizado el proyecto de montaje de vía del tramo Sant Joan d'Espi-Barcelona Sants

En el tramo Barcelona-Figueres han continuado su ejecución los 7 tramos de plataforma ya contratados que finalizarán a lo largo de 2007. Se han iniciado los proyectos de construcción de base de montaje para el tramo Barcelona-Figueres así como los de electrificación, subestaciones de tracción eléctrica, instalaciones de seguridad y comunicaciones que quedarán, todos ellos, finalizados durante 2007. En plataforma se han

finalizado los proyectos de 6 tramos entre Barcelona-La Roca en la provincia de Barcelona y entre Sant Juliá de Ramís-Pontos en la de Girona.

**Línea de alta velocidad Madrid-Valladolid-País Vasco/Frontera Francesa.**

a) Madrid-Segovia-Valladolid.

Durante 2006 se han finalizado 4 tramos de plataforma: Fuencarral-Canto Blanco, Canto Blanco-Tres Cantos, Tres Cantos-Colmenar Viejo y Soto del Real-Miraflores de la Sierra, este último correspondiente al viaducto de Arroyo del Valle, finalizándose también, los trabajos de plataforma correspondientes al tramo Miraflores de la Sierra-Segovia en el que se incluyen el PAET de Soto del Real, viaducto de Majalahita y túneles de Guadarrama, iniciándose los trabajos de montaje de vía tanto en túneles como en obra exterior. Se han iniciado los trabajos de montaje de vía, electrificación e instalaciones de comunicaciones en los 4 tramos en los que se ha finalizado la plataforma. Asimismo, se han iniciado los trabajos correspondientes a la remodelación de vías de Chamartín y el tramo 0 de enlace con Fuencarral, incluyendo tanto las modificaciones necesarias de vías de ancho ibérico como las de plataforma y vía de ancho UIC.

Se continúa con los trabajos correspondientes a la nueva estación de Segovia en su primera fase de arquitectura, instalaciones, urbanización y andenes, estando previsto el inicio de la segunda, teleindicadores, C.C.T.V., megafonía, cronometría, medios de elevación mecánica, alumbrado, señalética, aparcamiento y acometida para primeros de 2007. Conjuntamente con esta actuación se está ejecutando el montaje de vías de la estación enlazando el tramo ya montado entre túnel de la Fuentecilla y Valdestillas con la boca Norte de los túneles de Guadarrama.

Se han iniciado los trabajos correspondientes a plataforma del tramo Valdestillas-Río Duero, incluyendo los tres viaductos sobre los ríos Adaja, Cega y Duero, conjuntamente con el cambiador de anchos de Valdestillas, y los trabajos correspondientes a la remodelación de vías de la estación de Valladolid Campo Grande, habiéndose ejecutado los de acondicionamiento de la cabecera Norte que han permitido el inicio de los trabajos del cambiador de anchos de la misma cabecera.

b) Y Vasca.

Durante 2006 se han iniciado los trabajos correspondientes al primer tramo adjudicado de plataforma, Arrazua/Ubarrundia-Legutiano, subtramo II, de 5,2 km. Se inició la licitación de las obras de ejecución del proyecto de construcción de plataforma de los tramos Legutiano-Escoriatza, subtramos I y II, Escoriatza-Aramaio, Aramaio-Mondragón, Mondragón-Elorrio y Abadiño-Durango, con un total de 24,3 km. Se están redactando los proyectos correspondientes a 6 tramos entre Vitoria y Bilbao por un total de 24,7 km, con previsión de licitación en el año 2007.

## Nuevo acceso ferroviario Córdoba-Málaga.

a) Puestas en explotación.

Se ha finalizado y se puso en servicio el 16 de diciembre de 2006 el tramo de 100 Km. entre Almodóvar del Río y Antequera. En el tramo existen dos estaciones: Puente Genil-Herrera y Antequera- Santa Ana, disponiéndose en esta última de un cambiador dual que conecta con la línea de ancho ibérico a Málaga y Algeciras y con la línea a Granada. El centro de regulación y control instalado en Antequera Santa Ana dotado de todos los sistemas de seguridad y de protección al tren imprescindibles para conseguir una explotación ferroviaria segura y regular, además de los sistemas de telecomunicaciones fijas y móviles, así como la infraestructura para operadores públicos de telefonía móvil. El enlace de la instalaciones de seguridad con las de la LAV Madrid-Sevilla, ejecutando las modificaciones correspondientes en los instalaciones, enclavamientos y telemandos existentes para conseguir la necesaria adecuación con la nueva línea de Alta Velocidad. Igualmente se encuentran en servicio las dos subestaciones de tracción eléctrica de Almodóvar del Río y La Roda una vez puestas en servicio las líneas de alimentación y subestaciones de REE.

Con las nuevas instalaciones, los tiempos de viaje Madrid a Málaga, Algeciras y Granada se reducen notablemente, pasando a realizarse en 3 h. 53 a Málaga, en 5h. 18 a Algeciras y en 4h. 30 a Granada.

Asimismo se ha puesto en servicio Vialia Estación de Málaga María Zambrano el 27 de noviembre de 2006.

c) Obras en curso y proyectos finalizados.

En la actualidad se realizan las obras de impermeabilización de los túneles de Abdalajís, se están ejecutando los falsos túneles de la boca norte y sur, y el resto de obras auxiliares. El proyecto de acceso a Málaga (3 Km.) permitirá el paso de la futura línea de alta velocidad (formada por dos vías de ancho internacional) y de la línea actual (formada por dos vías de ancho ibérico), a través de un túnel de 1.932 m de longitud. Las obras de montaje de vía se iniciaron en abril de 2006 y ya se han tendido 34,6 Km. de vía doble que están en primera nivelación. Las obras de las instalaciones de electrificación y de señalización, seguridad y telecomunicaciones de este tramo (2ª fase) se iniciaron entre febrero y julio de 2006.

Desde Antequera a los Prados las obras de plataforma están terminadas, a excepción de los túneles de Abdalajís. Se ha concluido la perforación de ambos tubos, así como las galerías de conexión entre túneles. El haz de vías sur de la estación de Málaga, que consta de cuatro vías en ancho ibérico con posibilidad de cambiar a ancho internacional, se puso en servicio el 1 de noviembre de 2.006, junto con las vías provisionales del trayecto.

## Nuevo acceso ferroviario de alta velocidad de Levante.

Durante el año 2006 en la relación Madrid-Valencia se han contratado un total de 11 tramos de obras para la ejecución de la plataforma, por un total de 107,9kilómetros. Así, únicamente restan por contratar 6 tramos de Plataforma para completar el enlace Madrid-Valencia. Se han recepcionado un total de 47,4 Km. de plataforma, correspondientes a 6

tramos; concretamente: Gabaldón-Villanueva de la Jara, La Gineta-Albacete, Requena-Siete Aguas, L'Enova-La Pobla Larga, La Pobla Larga-Alzira y Accesos a Alcira (fase 1).

Asimismo, en este ejercicio se han redactado los proyectos básicos y constructivos de las bases de montaje de vía de Albacete y Requena con el objetivo de supervisarlos, aprobarlos y licitarlos en el primer cuatrimestre de 2007, y en el último trimestre de 2006 se han redactado los pliegos de condiciones para la redacción de los proyectos constructivos para el montaje de vía de 4 tramos con el objetivo de adjudicar los contratos correspondientes en el primer trimestre de 2007.

En el último trimestre de 2006 se ha iniciado la redacción de los proyectos constructivos, correspondientes a los tramos Motilla-Valencia y Motilla-Albacete de las instalaciones de la Línea, distribuidas en los conceptos siguientes: catenaria, subestaciones y telemando de energía, señalización y telecomunicaciones fijas, telefonía móvil GSM-R y detectores.

**Resto de líneas de alta velocidad.**

Respecto de la Variante de Pajares durante el ejercicio 2006 se ha continuado la ejecución de las obras de los túneles y del resto de obras de plataforma adjudicadas, siendo 50 el número de kilómetros en construcción a 31 de diciembre de 2006. Y para el eje Ourense-Santiago la situación era de 80km de obras de plataforma en ejecución y 6km en la fase de redacción del proyecto.

Como resumen el grado de ejecución de la red de alta velocidad al final del año 2006 se refleja en los cuadros siguientes:

| EN SERVICIO | LONGITUD (km) |
|---|---|
| Madrid-Sevilla | 471 |
| Madrid-Roda de Bará | 576 |
| Córdoba-Antequera | 100 |
| Zaragoza-Huesca | 79 |
| Madrid-Toledo | 21 |
| **TOTAL** | **1.247** |

| EN EJECUCIÓN | LONGITUD (km) |
|---|---|
| Roda de Bará-Figueres | 158 |
| Madrid-Valladolid | 168 |
| Antequera-Málaga | 55 |
| Madrid-Levante | 526 |
| Vitoria-Bilbao-San Sebastián | 20 |
| Variante de Pajares | 50 |
| Ourense-Santiago | 82 |
| Bobadilla-Granada | 22 |
| **TOTAL** | **1.081** |

## 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 2006 se han suprimido 158 pasos a nivel, se ha mejorado la seguridad en 97, mediante diferentes tipos de protección, y se han realizado actuaciones complementarias en otros 19 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 2006, 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 Lugo-Parga de la línea Palencia-La Coruña.
- Plan Especial de Extremadura: renovación de vía y sustitución de aparatos entre Mérida y Villanueva de la Serena, tramo Villanueva de la Serena-Guare de la línea Ciudad Real-Badajoz, y entre Mérida y Zafra tramo Mérida-Almendralejo de la línea Mérida-Los Rosales.
- Eje Sagunto-Teruel-Zaragoza, renovación de vía entre Villareal de Huerva y Cariñena..
- 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. Rehabilitación de vía entre Sangonera y Librilla y entre Cieza y Jabalí Nuevo. Instalaciones de seguridad entre Alicante y Murcia mercancías.
- Instalaciones del control de tráfico centralizado entre Fuentes de Ebro y Mora la Nova de la línea Madrid-Barcelona por Caspe.
- Instalaciones de seguridad, comunicaciones y CTC del triangulo Fuente Piedra-Bobadilla-Antequera..
- Dotación de B.A.U. con C.T.C. al trayecto Palencia-Mataporquera de la línea Palencia-Santander.
- Remodelación del complejo ferroviario de Valencia-Fuente San Luis.
- Instalaciones de seguridad y comunicaciones en los tramos Vic-Ripio-Puigcerdá de la línea Barcelona-Puigcerdá.

**Otras actuaciones.**

Como actuaciones de integración del ferrocarril en el entorno urbano realizadas en el ejercicio 2006, 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.

### Mantenimiento de infraestructuras líneas convencionales.

El mantenimiento de la infraestructura de la red convencional, propiedad del Estado, supone tres tipos básicos de actuaciones: mantenimiento preventivo, mantenimiento correctivo y actuaciones de mejora en la infraestructura (obras por cuenta del Estado).

En 2006 se ha profundizado en el modelo de gestión establecido en el Plan Estratégico de ADIF, estableciendo como objetivos de gestión conseguir la máxima fiabilidad, disponibilidad y seguridad de las infraestructuras ferroviarias a nuestro cargo, con un alto grado de calidad, respeto al medioambiente y eficiencia económica.

En cuanto a los objetivos de fiabilidad de las instalaciones y calidad de vía, se han alcanzado los niveles fijados como objetivos. La accidentalidad se ha mantenido dentro de los límites en lo relativo al número máximo de accidentes, tanto en trenes como en maniobras, imputables a la infraestructura.
Como se viene realizando desde años anteriores, hay que destacar los trabajos preventivos en la lucha contra incendios forestales. Estas actuaciones, enmarcadas dentro del respeto medioambiental que esta organización tiene hacia su entorno, suponen un importante esfuerzo económico y de colaboración con los diferentes organismos de la CC.AA. con competencias en esta materia.

Entre las actuaciones relacionadas con la gestión del negocio cabe destacar, el desarrollo de una aplicación informática que permite gestionar completamente el proceso de actuaciones de mejora (obras por cuenta del Estado), desde la planificación de las actuaciones hasta su recepción definitiva, optimizando la gestión de los recursos y mejorando los rendimientos.

Respecto a las actuaciones técnicas a lo largo del año 2006 cabe destacar:

- Instalación de sistema de Control de Tráfico Centralizado (CTC), Enclavamientos Electrónicos y Bloqueo Automático Banalizado (BAB) entre Villafria y Miranda.
- Rehabilitación de vía con sustitución de materiales en el tramo Burgos – Miranda de la línea Madrid - Irún
- Puesta en servicio del Bloqueo Automático Banalizado (BAB) y Telemando en el tramo Beasaín – Tolosa de la línea convencional Madrid - Irún
- Adecuación de las instalaciones de la Estación de Reus: sustitución de enclavamientos, renovación de vías generales, sustitución de desvíos y adecuación de catenaria en ambas cabeceras de la estación.
- Sustitución enclavamiento en estación de Tarragona
- Instalación subestación de tracción y obras complementarias en Valencia Nord.

- Sustitución de desvíos en la Estación de Silla, línea La Encina-Valencia.
- Rehabilitación de Vía en el trayecto Antequera – Loja
- Modernización y compensación de catenaria en el tramo La Cañada-Navalgrande.
- Renovación de vía en el tramo Castuera-Villanueva de la Serena de la línea Madrid-Badajoz.
- Renovación de las instalaciones de Vía, Instalaciones de Señalización, electrificación así como construcción de paso superior, en la estación de Villada
- Instalación de enclavamiento electrónico en la estación de Soto de Rey.
- Centralización en Puestos de Mando, dotación de detector de frenos agarrotados de detectores de caldeo

Además de estas actuaciones, destacar como actuaciones singulares los proceso de migración de la Telefonía Fija de varios operadores a Telefónica de España y de la Telefonía móvil del operador Movistar al operador Vodafone. Asimismo, las adquisiciones de medios de producción para el mantenimiento de la red: 17 vagonetas torre grúa automotoras para mantenimiento de catenaria; 14 dresinas con grúa para mantenimiento de vía y 2 bateadoras niveladoras y alineadoras.

## Mantenimiento de infraestructura alta velocidad

En 2006 la gestión se ha centrado en conseguir la máxima fiabilidad, disponibilidad y seguridad de las infraestructuras ferroviarias de las líneas de Alta Velocidad Madrid-Sevilla y Madrid–Lérida, con un alto grado de calidad, respeto al medioambiente y eficiencia económica. Su actividad se ha visto incrementada al final del ejercicio por el inicio del mantenimiento de los tramos Córdoba–Antequera y Lérida–Roda.

Entre los hitos y magnitudes más significativas del año 2006 cabe destacar la redacción de pliegos y la celebración de concursos para la adjudicación de 8 contratos plurianuales de mantenimiento del Eje Madrid - Andalucía y de 10 del Eje Madrid–Cataluña, por un importe total de más de 100 millones de €.

En estas líneas se han cumplido los objetivos establecidos para la fiabilidad de las instalaciones y calidad de vía. En relación a la accidentalidad, un año más no se ha producido ningún accidente tanto en trenes como en maniobras, imputables a la infraestructura. La media mensual de las averías totales en la línea Madrid-Sevilla en el conjunto de las instalaciones han supuesto una reducción del 3,8 % con respecto al año 2005, mientras que en la línea Madrid-Lérida ha supuesto una reducción del 22%. En cuanto a la circulación de trenes (AVE y TALGO) en la línea Madrid–Sevilla se ha pasado de una media de circulaciones diaria de 83 trenes a 103 en el 2006, lo que supone un incremento del 24% y en la línea Madrid–Lérida se ha pasado de una media diaria de 33,4 en 2005 a 37,3 en el 2006, que representa un incremento del 11%. Respecto a la puntualidad de trenes AVE resaltar que los retrasos imputables a Mantenimiento de Infraestructura son del 0,09% en la línea Madrid - Sevilla y del 0,3% en la línea Madrid - Lérida.

## 2.4. 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 2006 se limita a Renfe-Operadora por ser el único operador existente.

Con la reorganización de Adif en 2006, Circulación pasó a encuadrarse en la nueva Dirección General de Explotación de la Infraestructura.

El escenario de gestión en el presente año ha tenido como hechos relevantes:

- El nuevo servicio comercial en línea de alta velocidad hasta Antequera, de Pta. de Atocha-Málaga/Granada/Algeciras, a partir del 17 de diciembre
- Nuevo servicio comercial en línea de alta velocidad Puerta de Atocha-Camp de Tarragona, a partir del 19 de diciembre
- Nuevo producto ALVIA entre Madrid y Barcelona en el mes de Mayo, con vehículos serie 120.
- Elevación de la velocidad máxima en la línea Madrid – Lleida
- Nueva línea de cercanías en Barcelona, C10 Barcelona França – Aeroport, desde el 22 de julio.
- Reorganización de los servicios comerciales desde el 28 de mayo y a lo largo de junio. Las lanzaderas de alta velocidad pasan a ser de media distancia.
- Variaciones en el equipamiento de la red orientadas a mejorar la seguridad en la circulación (aumento de km con bloqueo de control automático (BCA), bloqueo de señalización lateral (BSL), disminución del bloqueo telefónico (BT), extensión del control de tráfico centralizado (CTC), aumento del sistema de anuncio de señales y frenado automático (ASFA) , aumento de la comunicación tren-tierra,...)
- Obras en puntos de la Red, con especial repercusión de las realizadas para las nuevas líneas de alta velocidad, y en concreto el acceso a Barcelona.

En 2006 Circulación ha gestionado 185,1 millones de kms.-tren, lo que supone un incremento del 0,5% sobre el año anterior, a pesar de la pérdida de kms-tren por la conflictividad laboral de mes de abril, que afectó principalmente a Mercancías. Asimismo, hay que tener en cuenta que la reasignación de los servicios de lanzadera a media distancia, suponen un incremento de los km-tren en media distancia y un descenso igual en los km-tren de alta velocidad.

En cuanto a los niveles de puntualidad conseguidos, se han cumplido prácticamente todos los objetivos establecidos por operador y producto, con la excepción de Euromed.

- Servicio de alta velocidad en larga distancia: AV Madrid - Sevilla cerró con 99,7% superando su objetivo. Se alcanzó tres meses el 100% (febrero, mayo y octubre) y el peor mes junio con 99,1% debido a una avería en la electrificación. AV Madrid - Cataluña alcanzó 98,5% cumpliendo su objetivo y el Talgo 200 (5 min) Madrid - Málaga superó su objetivo con 95,7%, que es el mejor valor de su historia.

- Servicio de larga distancia convencional: la global a 10 min. con 95,83% supera objetivo y queda en un nivel similar al del año anterior. Por productos a 5 min. supera objetivos salvo en Euromed, que queda en 91,4%, 4,1 puntos por debajo del objetivo. La principal causa de perdida de puntualidad, como en años anteriores, es la avería de instalaciones de seguridad (17%), que va seguida de las influencia de las limitaciones de velocidad (11%) y las averías de los vehículos (9%).
- Servicio de alta velocidad en media distancia Madrid - Toledo, Madrid - Puertollano y Córdoba - Sevilla (3 min.): alcanza 99,7% superando su objetivo.
- Servicio de media distancia convencional: supera el objetivo global a 5 min. con 96,3%, quedando tanto Regional con 97,3%, como R. Exprés con 95,3% por encima de objetivo.

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, Circulación ha continuado contribuyendo al desarrollo del modelo ferroviario con actuaciones tales como la actualización de la Declaración sobre la Red y el Manual de Capacidades, participación en la elaboración de informes previos al otorgamiento de las licencias de empresas ferroviarias y habilitaciones para solicitar capacidad de infraestructura ferroviaria, y adjudicación de la capacidad necesaria para facilitar a los nuevos operadores ferroviarios la entrada en el sistema ferroviario español (formación y prácticas de su personal de conducción, pruebas de sus vehículos, simulaciones comerciales, etc.).

Asimismo, ha realizado el desarrollo y seguimiento de los convenios que afectan a Circulación (Convenio del Acuerdo de Nivel de Servicio, ayuda en accidentes, prestación de servicio en estaciones adscritas a Circulación, Patrimonio y ciertas estaciones de ADIF gestionadas por Cercanías, y prestación de servicio al ADIF (Circulación) de tracción por parte de Renfe–Operadora), y ha introducido mejoras en el proceso sistemático de cálculo de cánones por utilización de infraestructuras ferroviarias.

## 2.5. 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: Vialia y Tiendas de la Estación.

Durante el ejercicio 2006 la actividad ha estado muy marcada por la realización de obras y puesta en funcionamiento con plena operatividad de estaciones, para su total adaptación en el momento de la puesta en servicio de nuevos tramos de alta velocidad. En este sentido, a lo largo de todo el año, se han continuado las obras de ampliación de Barcelona Sants, consistente en la adaptación de vías y andenes e incremento de la superficie destinada a los

viajeros, para la adecuación de dicha estación a la llegada de la alta velocidad, prevista para finales de 2007. Todo ello, minimizando los efectos de las mismas sobre las condiciones de prestación de servicios a los clientes en la estación. Con motivo de la puesta en servicio de los tramos Lleida-Tarragona y Córdoba-Antequera, de las nuevas líneas de alta velocidad a Barcelona y a Málaga, respectivamente, en diciembre fueron inauguradas las estaciones de nueva construcción de Camp de Tarragona, Puente Genil–Herrera y Antequera Santa Ana.

En el mes de noviembre se llevó a cabo la inauguración del Vialia Estación María Zambrano en Málaga, estación concebida como un conjunto de espacios de uso ferroviario con una zona comercial y de ocio, un hotel de cuatro estrellas y áreas de tránsito. Su diseño potencia la intermodalidad de la alta velocidad con los trenes de cercanías (con servicios al aeropuerto), la estación de autobuses y las futuras líneas de metro. Se han iniciado los trabajos previos de acondicionamiento de terreno, retranqueo de vías, reubicación de superficies, demolición de naves, etc, que se prolongarán hasta el tercer trimestre del 2007, para el comienzo de las obras del futuro edificio Vialia Estación de Albacete. Estas actuaciones vienen a consolidar la línea de impulso a los proyectos Vialia, habiéndose celebrado el décimo aniversario de la puesta en servicio del primero de ellos ubicado en la Estación Intermodal Abando Indalecio Prieto.

Respecto al área de inversiones, cabe destacar los trabajos de rehabilitación del edificio histórico de Cádiz y la adjudicación de obras de mejora y adecuación en la estación de Castellón de la Plana. A su vez, hay que resaltar el avance en obras de las nuevas estaciones de Miribilla y Llamaquique, así como los trabajos de remodelación y mejora en Azuqueca.

En la línea de mejora de calidad del servicio se han licitado las obras de ejecución del telemando centralizado de los sistemas de información al viajero en un total de seis terminales ferroviarias de la Gerencia Territorial Sur. Asimismo, se ha creado un nuevo canal de información de servicios al cliente (CISAC) que pone a disposición de los puntos de información, venta y atención al cliente, la documentación necesaria para optimizar el desempeño de sus funciones. Por último mencionar que dentro del marco suscrito entre el Adif y el IMSERSO para facilitar la accesibilidad de los viajeros en las estaciones, se han efectuado mejoras de accesibilidad entre andenes en las estaciones de Avila, Mérida y Badajoz.

Por otra parte, durante el ejercicio 2006 han sido renovadas por AENOR todas las certificaciones de calidad existentes, según la norma ISO 9001:2000, así como la certificación de la totalidad de la Dirección Ejecutiva. Se ha mantenido la implantación del sistema de gestión ambiental en las 8 gerencias, implementado en un total de 16 estaciones, y han sido renovadas por AENOR las certificaciones según la norma ISO 14001:2004, ampliándose dicha certificación a Jerez de la Frontera, con lo que pasan a ser un total de 9 estaciones certificadas.

## 2.6. TERMINALES DE MERCANCÍAS.

Durante 2006, la actividad ha tenido como hito relevante la aplicación a la facturación de los servicios adicionales y complementarios prestados en las terminales de mercancías, de las primeras tarifas provisionales aprobadas por el Consejo de Administración de Adif, de 28 de octubre de 2005.

Asimismo, se ha avanzado en la obtención de las tarifas definitivas, definiendo la nueva unidad de medida de las maniobras y realizando medidas mensuales de la misma, cuya aplicación se aplaza hasta la aprobación del marco general tarifario, previsiblemente en 2007.

En el marco de las relaciones con Renfe-Operadora, destaca el inicio de la facturación mecanizada de los servicios prestados tanto a Renfe Operadora como a sus clientes finales, así como la contabilización automatizada de dichos servicios con imputación por terminal (centro contable) y cuenta. Se ha dado asimismo un paso adelante, llegando a un acuerdo en los criterios que se aplicarán para medir los indicadores de calidad acordados con Renfe Operadora, y que servirán de base para el establecimiento de objetivos en 2007, tanto para el conjunto de terminales como para cada una de las 36 terminales del grupo I.

En cuanto a las certificaciones de calidad, en 2006 AENOR ha certificado que el sistema de gestión de la calidad adoptado por Terminales de Mercancías para los servicios adicionales, complementarios y auxiliares prestados en la totalidad de las terminales de Adif del grupo I, es conforme a las exigencias de la norma española UNE-EN ISO 9001:2500.

La mejora de la eficiencia operativa de la Dirección, se ha centrado en la determinación y asignación de las áreas de almacenamiento de UTIS para 34 terminales. La mejora de la gestión se ha centrado en el desarrollo e implantación de la cuenta de resultados de cada una de las 36 terminales del grupo I, que permitirá disponer de información más precisa para la gestión de las terminales.

La innovación también ha tenido cabida en los proyectos de la Dirección, que ha llevado a cabo una primera experiencia piloto en la terminal de mercancías de Soto de Rey de un sistema de control remoto, vía radio, para el establecimiento de itinerarios en vías de maniobras.

Dotándose de las infraestructuras necesarias, se ha dado un paso más en la construcción de la nueva terminal de Lugo, adjudicada en el Consejo de Administración de Adif del 29 de septiembre, por un importe de 7,2 millones de € y un plazo de ejecución de 10 meses.

Por último mencionar un proyecto clave que está llevando a cabo junto con Planificación Estratégica, consistente en la definición de la estrategia de terminales en base al análisis de la evolución futura del segmento de mercancías y el impacto de la entrada de nuevos operadores ferroviarios, puertos secos y terminales privadas. En octubre de 2006 se ha contratado el estudio correspondiente, que marca el inicio del proyecto.

## 2.7. PATRIMONIO Y URBANISMO.

Durante el año 2006 la Dirección de Patrimonio y Urbanismo participó en el proceso de concertación con Renfe-Operadora para la segregación de los activos de RENFE, que culminó con la publicación de la orden del Ministerio de Fomento FOM 2909/2006 de 19 de septiembre, iniciándose en el último trimestre del año las reuniones preparatorias para la creación de los grupos de trabajo que desarrollarán las directrices marcadas en la citada orden ministerial.

Respecto a la participación en las sociedades creadas para el desarrollo de las redes arteriales ferroviarias y su integración urbana, en el presente año se han creado dos nuevas sociedades, Cartagena Alta Velocidad S.A. y Murcia Alta Velocidad S.A., que se unen a las ocho ya existentes. En cuanto a las 15 sociedades inmobiliarias en las que Adif participa se ha continuado con el desarrollo de las promociones que se realizan en 27 ciudades, mejorando los resultados las expectativas iniciales, y a lo largo del año se han lanzado las últimas promociones que faltaba iniciar (Barcelona, Málaga y Miranda de Ebro), las cuales arrancan con las mejores previsiones de éxito.

En el capítulo de establecimiento de acuerdos con otras administraciones u organismos, durante 2006 se han formalizado convenios urbanístico-ferroviarios en Canfranc, Cartagena, Cuenca, Granollers, Langreo, León, Lugo, Mieres, Miranda de Ebro, Murcia, Requena, Sitges, Tortosa y Villanueva de la Serena, y se han promovido cuatro convenios para la creación de Vías Verdes en Chipiona (Cádiz), Rota (Cádiz), Merindades (Burgos) y en Almería.

En el ámbito de la gestión urbanística, se ha participado en el seguimiento de los procesos de los planes urbanísticos, formulando propuestas, sugerencias y alegaciones en aquellos casos en que se ha considerado procedente, con objeto de conseguir la adecuada calificación para los suelos administrados por Adif, tanto desde el punto de vista de adecuación al ferrocarril como de rentabilidad económica, todo ello de acuerdo con criterios de integración urbana del ferrocarril y de colaboración con el Gobierno en la política de generación de suelos para vivienda protegida.

Por otra parte y dentro de la actividad de mantenimiento y actualización del inventario de bienes inmuebles de Adif, se ha incluido en el mismo la documentación correspondiente a la línea de alta velocidad Madrid-Barcelona-Frontera Francesa en los tramos Madrid-Calatayud y Ricla-Zaragoza. Asimismo se ha incorporado documentación de las líneas Baeza-Utiel,

Calera y Chozas-Logrosán, Santander-Cidad Dosante y Alicante-Alcoy. En lo que corresponde al programa anual de mantenimiento, se han actualizado un total de 376 unidades de inventario, de las cuales 188 corresponden a recintos ferroviarios situados en ciudades.

Respecto al GIS (sistema de información geográfica) se ha profundizado en dotarle de herramientas que complementan la integración de actividades, incorporando ortofotos, planimetría catastral y mejorando los tiempos de respuesta en las conexiones con los servidores de mapas disponibles en Internet.

En cuanto a la actividad de administración y gestión patrimonial, se han iniciado los planes estratégicos de vivienda, comercialización y contratación de arrendamientos, que tienen como objetivos la regeneración de activos inmobiliarios para su gestión homogénea y eficiente, la mejora de los procedimientos en la contratación de arrendamientos, el estudio en profundidad de los 50 contratos que generan el 50% de los ingresos totales por esta actividad y la creación de nuevas oportunidades que maximicen la rentabilidad del patrimonio inmobiliario.

Finalmente señalar que, en los procesos de calidad en que está inmersa la Dirección de Patrimonio y Urbanismo, el sistema de gestión de calidad fue auditado por AENOR, obteniendo, de acuerdo a la Norma ISO 9001/2000 la certificación del sistema y de cuatro procedimientos específicos: inventario, desafectaciones, enajenaciones inmobiliarias y expropiaciones.

## 2.8. TELECOMUNICACIONES Y ENERGIA.

En el año 2006 ha continuado el período de estabilidad iniciado el año anterior, en el sector de telecomunicaciones y por tanto en el negocio, lo cual ha permitido cumplir todos los objetivos económicos establecidos.

### Telecomunicaciones

En línea con la política del negocio, la mayor parte de las actuaciones desarrolladas se han enfocado a mejorar la calidad del servicio prestado a los clientes con el objetivo de conseguir altos niveles de fiabilidad de la red y mejorar la información y atención al cliente.

Entre las realizadas, las más importantes son:

- Soterramiento de fibra óptica en el trayecto Valencia – Tarragona.
- Puesta en servicio del sistema de supervisión de fibra óptica en los anillos metropolitanos.
- Obras de mejora y robustecimiento de fibra óptica en los túneles de Navalgrande, Zumárraga y La Bruja.

- Extensión del sistema de supervisión y control de suministro de energía eléctrica a 87 parques de telecomunicaciones.
- Integración en el Centro de Atención Permanente, de la supervisión y control de las instalaciones en el tramo Madrid–Lleida de la L.A.V. Madrid–Barcelona puesta a disposición de los operadores de Telefonía Móvil para la cobertura de los servicios GSM y UMTS.
- Coordinación de los trabajos de instalaciones y de equipamiento necesario para dotar de telefonía GSM y servicio UMTS a los tramos Lleida–Roda de Bará de L.A.V. Madrid–Barcelona y Córdoba–Antequera de la L.A.V. Córdoba– Málaga.
- Firmado un acuerdo marco para alquiler de fibra óptica con un cliente importante y cerradas las negociaciones para la firma de los correspondientes contratos o acuerdos marcos con otros dos clientes.

Una herramienta importante para verificar que la Dirección cumple con su objetivo de mejora de la calidad del servicio, será la encuesta de satisfacción de clientes, cuyo expedientes de contratación se inició en octubre.

La mejora de la gestión se ha centrado en el desarrollo de un sistema avanzado de clientes, que en 2006 se ha concretado en el inicio del expediente para la contratación del sistema. Asimismo, la orientación estratégica del negocio se plasma en la continuación del proyecto de desarrollo del cuadro de mando integral, como herramienta para la implantación de la estrategia del negocio.

## Energía

En el área de Servicios Energéticos, las principales actuaciones han continuado centrándose en la racionalización de la gestión de la energía eléctrica y del combustible de tracción, habiéndose establecido las tarifas correspondientes a los servicios complementarios de "suministro de la corriente de tracción" y "suministro de combustible".

En relación con la gestión de la energía eléctrica los hitos más relevantes han sido:

- Puesta en operación del proyecto piloto de gestión y facturación del gasto de energía eléctrica de tracción a los operadores ferroviarios. Después de la instalación de 29 equipos móviles y del puesto central, se ha validado el correcto funcionamiento del sistema.
- Se ha avanzado en la fiabilidad del sistema de telemedida de la energía eléctrica contratada por Adif, permitiendo disponer del 97% de las curvas de carga en el concentrador secundario.
- Se ha firmado con Renfe Operadora un convenio para la prestación del servicio de suministro de energía de usos distintos de tracción.
- Se ha dado los primeros pasos para la puesta en marcha de la función de ahorro energético, que permitirá identificar las principales fuentes de ineficiencia en el consumo energético y las acciones de mejora a implantar.

En el ámbito de gestión de combustible:

- Se ha finalizado las obras de adaptación a la normativa técnica, industrial, de seguridad y medioambiental de las instalaciones de suministro de gasóleo B en Alicante, Miranda de Ebro y Badajoz.
- Se continúa con la racionalización del suministro: se ha iniciado los trámites para la supresión como almacenes fiscales de 6 instalaciones y el cambio fiscal de otras 3.
- Se ha realizado la contratación del mantenimiento de las instalaciones directamente por Adif, en lugar de contratarlo a los adjudicatarios del suministro de gasóleo B como se venía realizando anteriormente, consiguiendo una reducción de los gastos de mantenimiento próximo al 50%.

Asimismo, se puede considerar como hito relevante la adjudicación de los suministros para el año 2007 de energía eléctrica por un importe de 234,4 millones de € y de gasóleo B por un importe de 55,2 millones de €

En el campo de la gestión, se ha iniciado el desarrollo del mapa estratégico del área de energía, una vez analizada la conveniencia de realizar mapas separados para las áreas de telecomunicaciones y energía, al ser negocios con características y estrategias diferenciadas.

## 3. ACTIVIDAD ECONÓMICA.

### 3.1 INGRESOS Y GASTOS.

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

| CONCEPTO | 2006 (millones €) | 2005 (millones €) | Variación (millones €) | Variación % |
|---|---|---|---|---|
| Prestaciones de servicios | 1.142,7 | 1.214,3 | -71,6 | -5,9 |
| Trabajos efectuados por la empresa para su inmovilizado | 9,6 | 11,4 | -1,8 | -15,8 |
| Otros ingresos de explotación | 605,5 | 551,6 | 53,9 | 9,8 |
| **INGRESOS DE EXPLOTACIÓN** | **1.757,8** | **1.777,3** | **-19,5** | **-1,1** |
| Aprovisionamientos | -154,4 | -147,2 | -7,2 | 4,9 |
| Gastos de personal | -630,0 | -562,6 | -67,4 | 12,0 |
| Dotaciones para amortización de inmovilizado | -149,9 | -130,2 | -19,7 | 15,1 |
| Variación de la provisión de tráfico | 1,1 | -10,6 | 11,7 | -110,4 |
| Otros gastos de explotación | -952,2 | -1.084,3 | 132,1 | -12,2 |
| **GASTOS DE EXPLOTACIÓN** | **-1.885,3** | **-1.934,9** | **49,5** | **-2,6** |
| **PÉRDIDA DE EXPLOTACIÓN** | **-127,6** | **-157,6** | **30,0** | **-19,0** |
| Ingresos financieros | 121,5 | 73,6 | 47,9 | 65,1 |
| Gastos Financieros | -87,3 | -45,2 | -42,1 | 93,1 |
| **RESULTADOS FINANCIEROS** | **34,3** | **28,4** | **5,9** | **20,8** |
| **RESULTADO DE LAS ACTIVIDADES ORDINARIAS** | **-93,3** | **-129,2** | **36,1** | **28,0** |
| Ingresos extraordinarios | 65,2 | 39,4 | 25,8 | 65,5 |
| Gastos extraordinarios | -56,2 | -20,9 | -35,3 | 168,9 |
| **RESULTADOS EXTRAORDINARIOS** | **9,0** | **18,5** | **-9,5** | **-51,4** |
| **RESULTADO ANTES DE IMPUESTOS** | **-84,3** | **-110,7** | **26,4** | **-23,8** |

Sobre los ingresos por prestaciones de servicios, 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 y los ingresos por inversiones de reposición y mejora en la red convencional por cuenta del Estado.

En el Convenio mencionado 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 2006 se cuantifica en un 635,4 millones de €, IVA excluido. Sobre los ingresos a percibir por Adif por la realización de inversiones por cuenta del Estado en la red convencional, el Contrato-Programa entre AGE y Adif firmado a comienzos del año 2007 establece las cantidades correspondientes a los años 2005 y 2006.

El incremento de otros ingresos de explotación en 2006 respecto del año anterior ha sido debido fundamentalmente a los mayores ingresos por ventas de terrenos a las Sociedades de Integración del Ferrocarril.

En los gastos de explotación destacar el aumento respecto del año anterior de los gastos de personal por el expediente de regulación de empleo y la disminución de los gastos externos, que se incluyen en el epígrafe de otros gastos de explotación, al haberse ejecutado las inversiones por cuenta del Estado en la red convencional a menor ritmo que en el año anterior.

El incremento de los ingresos financieros se ha producido, tanto por las mayores disponibilidades de liquidez como por el aumento de los tipos de interés, y el de los gastos financieros por el mayor volumen de prestamos del Banco Europeo de Inversiones (BEI).

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

| DIRECCIÓN | IMPORTE (millones €) | % |
|---|---|---|
| **D.G. de Grandes Proyectos de Alta Velocidad** | **11,4** | **0,6** |
| **D.G. de Desarrollo de la Infraestructura** | **941,5** | **46,4** |
| Mantenimiento Infraestructuras Líneas Convencionales | 580,6 | 28,6 |
| Mantenimiento Infraestructuras Alta Velocidad | 151,5 | 7,5 |
| Plataforma, Vía y Pasos a Nivel | 146,0 | 7,2 |
| Instalaciones | 63,4 | 3,1 |
| **D.G. de Explotación de la Infraestructura** | **687,9** | **33,9** |
| Estaciones de Viajeros | 158,2 | 7,8 |
| Terminales de Mercancías | 110,6 | 5,4 |
| Telecomunicaciones y Energía | 244,5 | 12,1 |
| Circulación | 174,6 | 8,6 |
| **Órganos Corporativos** | **388,1** | **19,1** |
| **TOTAL** | **2.028,9** | **100** |

## 3.2 INVERSIONES.

Las cifras económicas de las inversiones realizadas durante el ejercicio 2006, cuotas del IVA soportado incluidas, figuran en los cuadros adjuntos:

| LÍNEAS | IMPORTE (millones €) |
|---|---|
| **Líneas de alta velocidad** | **3.273** |
| Madrid-Frontera Francesa | 917 |
| Madrid- Valladolid | 711 |
| Córdoba-Málaga-Granada | 356 |
| Madrid-Levante | 643 |
| LAV a Asturias | 419 |
| Ourense-Santiago | 190 |
| Otras inversiones | 37 |
| **Obras por cuenta del Estado** | **386** |
| **Otros activos propios** | **178** |
| **TOTALES** | **3.837** |

| NATURALEZA | IMPORTE (millones €) |
|---|---|
| Plataforma | 2.085 |
| Vía | 432 |
| Electrificación | 232 |
| Instalaciones de telecomunicaciones | 81 |
| Instalaciones de seguridad | 476 |
| Estaciones | 164 |
| Equipamientos y resto de actuaciones | 367 |
| **TOTALES** | **3.837** |

Respecto de las líneas de alta velocidad en construcción el grado de ejecución de las actuaciones contratadas, desde origen a 31 de diciembre de 2006, se refleja en el siguiente cuadro:

| LÍNEAS | CONTRATADO (millones €) | REALIZADO (millones €) | REALIZADO % |
|---|---|---|---|
| Madrid-Frontera Francesa | 8.987 | 8.308 | 90 |
| Madrid-Lleida | 4.550 | 4.413 | 97 |
| Lleida-Frontera Francesa | 4.437 | 3.895 | 87 |
| Madrid- Valladolid | 3.558 | 2.877 | 81 |
| Córdoba-Málaga-Granada | 2.395 | 2.066 | 86 |
| Madrid-Levante | 3.174 | 1.593 | 50 |
| LAV a Asturias | 1.938 | 789 | 41 |
| Ourense-Santiago | 940 | 327 | 35 |
| Otras inversiones | 613 | 349 | 57 |
| **TOTALES** | **21.605** | **16.309** | **75%** |

Excluyendo las líneas de alta velocidad en construcción, la distribución de la inversión por ejes ferroviarios es la siguiente:

| EJE FERROVIARIO | ACTIVOS PROPIOS (millones €) | ACTIVOS ESTADO (millones €) | TOTAL (millones €) |
|---|---|---|---|
| Eje 0. Madrid Atocha- Sevilla Santa Justa (A.V.) | 22 | | 22 |
| Eje 1. Madrid Chamartín-Irún-Hendaya | 10 | 54 | 64 |
| Eje 2. Madrid Chamartín-Zaragoza-Lérida-Barcelona-Cerbere | 37 | 82 | 119 |
| Eje 3. Madrid Chamartín-Valencia-San Vicente de Calders | 14 | 55 | 69 |
| Eje 4. Alcazar de San Juan-Córdoba-Sevilla-Cádiz | 10 | 80 | 90 |
| Eje 5. Madrid Atocha-Cáceres-Badajoz | 1 | 7 | 8 |
| Eje 6. Venta de Baños-León-Orense-Vigo | 13 | 50 | 63 |
| Común a varios ejes o no asignable a ejes | 71 | 58 | 129 |
| **TOTAL** | **178** | **386** | **564** |

Y la distribución por tipo de red:

| TIPO DE RED | ACTIVOS PROPIOS (millones €) | ACTIVOS ESTADO (millones €) | TOTAL (millones €) |
|---|---|---|---|
| **Cercanías** | **59** | **72** | **131** |
| Red A | 58 | 51 | 109 |
| Red B | 1 | 19 | 20 |
| Red C | | 2 | 2 |
| **Red general** | **26** | **255** | **282** |
| Red A | 10 | 90 | 100 |
| Red B | 5 | 54 | 59 |
| Red C | 11 | 112 | 123 |
| **Red alta velocidad** | **22** | | **22** |
| Común a varios ejes o no asignable | 71 | 58 | 129 |
| **TOTAL** | **178** | **386** | **564** |
| **Red A** | **68** | **141** | **209** |
| **Red B** | **6** | **73** | **79** |
| **Red C** | **11** | **114** | **125** |
| **Red alta velocidad** | **22** | | **22** |
| Común a varios ejes o no asignable | 71 | 58 | 129 |
| **TOTAL** | **178** | **386** | **564** |

## 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) nº 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 2006 se han recibido ayudas del Fondo de Cohesión según el siguiente detalle:

| LÍNEA | COSTE ELEGIBLE (millones €) | AYUDA CONCEDIDA (millones €) | % AYUDA | COBROS (millones €) | % COBROS |
|---|---|---|---|---|---|
| **Madrid-Frontera Francesa** | **4.718,8** | **3.409,3** | **72,25** | **2.779,5** | **81,5** |
| Madrid-Lleida | 2.947,4 | 2.129,5 | 72,25 | 1.929,8 | 90,6 |
| Lleida-Frontera Francesa | 1.771,4 | 1.279,8 | 72,25 | 849,7 | 66,4 |
| **Madrid- Valladolid** | **1.871,0** | **1.590,4** | **85,0** | **1.170,6** | **73,6** |
| **Madrid-Levante** | **718,5** | **574,8** | **80,0** | **368,0** | **64,0** |
| **TOTAL** | **7.308,3** | **5.574,5** | **76,28** | **4.318,1** | **77,5** |

### 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, cuyo detalle a finales de 2006 se refleja en el siguiente cuadro:

| PROGRAMA OPERATIVO | COSTE ELEGIBLE (millones €) | AYUDA CONCEDIDA (millones €) | % AYUDA | COBROS (millones €) | % COBROS |
|---|---|---|---|---|---|
| **ANDALUCIA** | **1.665,0** | **910,0** | **54,6** | **672,9** | **73,9** |
| LAV Córdoba-Málaga | 1.550,0 | 852,5 | 55,0 | 625,4 | 73,4 |
| Red convencional | 115,0 | 57,5 | 50,0 | 47,5 | 82,6 |
| **ASTURIAS** | **130,7** | **65,3** | **50,0** | **19,8** | **30,3** |
| LAV León-Asturias | 89,0 | 44,5 | 50,0 | | |
| Red convencional | 41,7 | 20,8 | 50,0 | 19,8 | 95,3 |
| **CASTILLA Y LEÓN** | **866,3** | **512,7** | **59,2** | **103,9** | **20,3** |
| LAV Madrid-Valladolid | 322,1 | 193,2 | 60,0 | 70,2 | 36,3 |
| LAV León-Asturias | 473,3 | 284,0 | 60,0 | | |
| Red convencional | 70,9 | 35,5 | 50,0 | 33,7 | 94,9 |
| **CASTILLA LA MANCHA: LAV M-Toledo** | **101,4** | **65,9** | **65,0** | | |
| **EXTREMADURA: red convencional** | **150,4** | **75,2** | **50,0** | **40,8** | **54,2** |
| **GALICIA: red convencional** | **254,1** | **127,1** | **50,0** | **86,2** | **67,8** |
| **MURCIA** | **180,9** | **90,4** | **50,0** | **28,8** | **31,9** |
| LAV Madrid-Levante | 50,2 | 25,1 | 50,0 | | |
| Red convencional | 130,7 | 65,3 | 50,0 | 28,8 | 44,1 |
| **VALENCIA** | **276,6** | **138,3** | **50,0** | **29,5** | **21,3** |
| LAV Madrid-Levante | 198,8 | 99,4 | 50,0 | | |
| Red convencional | 77,8 | 38,9 | 50,0 | 29,5 | 75,9 |
| **TOTAL** | **3.625,4** | **1.984,9** | **54,7** | **981,9** | **49,5** |

**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 2006 alcanza la cifra de 160,1 millones de € de los que se habían cobrado a dicha fecha 114,8.

## 3.4 CONTRATACIÓN.

Durante el ejercicio 2006 se han aprobado los pliegos de condiciones generales para los contratos de suministros y para los de consultoría y asistencia. Estos pliegos, que establecen condiciones relativas a la fase de ejecución del contrato y no a su preparación y adjudicación, junto a los aprobados en el año 2005 sobre obras e instalaciones, completan la regulación de las condiciones de ejecución de todos los contratos de la entidad. Asimismo, se han elaborado los manuales para la contratación para cada régimen jurídico de aplicación: Texto Refundido de la Ley de Contratos de las Administraciones Públicas; ley 48/98 y art. 13.3 del Estatuto de Adif.
En los cuadros siguientes figura un resumen de la actividad contractual en el ejercicio.

Cuadro resumen de licitaciones.

| DIRECCIÓN | Nº exped. | IMPORTE (millones €) |
|---|---|---|
| Plataforma, Vía y Pasos a Nivel | 155 | 110 |
| Programación y Coordinación Técnica de Alta Velocidad | 215 | 2.963 |
| Telecomunicaciones y Energía | 191 | 234 |
| Mantenimiento Infraestructura Líneas Convencionales | 3.029 | 238 |
| Mantenimiento Infraestructura Líneas Alta Velocidad | 197 | 132 |
| Estaciones de Viajeros | 966 | 52 |
| Resto | 3.711 | 186 |
| **TOTALES** | **8.467** | **3.915** |

Cuadro resumen de adjudicaciones.

| DIRECCIÓN | Nº exped. | IMPORTE (millones €) |
|---|---|---|
| Plataforma, Vía y Pasos a Nivel | 164 | 166 |
| Programación y Coordinación Técnica de Alta Velocidad | 192 | 1.525 |
| Mantenimiento infraestructura líneas convencionales | 3.143 | 221 |
| Mantenimiento infraestructura líneas alta velocidad | 203 | 113 |
| Resto | 4.842 | 707 |
| **TOTALES** | **8.544** | **2.732** |

Cuadro resumen de licitaciones por procedimiento.

| PROCEDIMIENTO | IMPORTE (millones €) | % |
|---|---|---|
| Abierto | | |
| . Concurso | 3.000 | 76,6 |
| . Subastas | 42 | 1,1 |
| Restringido | | |
| . Concurso | 16 | 0,4 |
| . Subastas | 153 | 3,9 |
| Negociado | | |
| . Con publicidad | 258 | 6,6 |
| . Sin publicidad | | |
| - Complementarios 141.d TRLCAP | 33 | 0,9 |
| - Vinculación tecnológica | 131 | 3,3 |
| - Otras causas | 122 | 3,1 |
| . Contratos menores | 35 | 0,9 |
| Pedidos a Contrato Marco | 125 | 3,2 |
| **TOTALES** | **3.915** | **100** |

## 3.5 PARTICIPACIONES DE ADIF.

A 31 de diciembre de 2006 Adif tenía participaciones directas en 51 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 49,1 millones de €. En conjunto, durante el ejercicio 2006, se obtuvieron ingresos por importe de 110,3 millones de €, con un incremento respecto al año anterior del 25,8%, y un beneficio global después de impuestos de 11,4 millones de €, que supone un incremento del 35,7% respecto al año anterior.

En los cuadros siguientes se detallan estos importes:

| SOCIEDAD | PARTICIP. (%) | CAPITAL (millones €) | F. PROPIOS (millones €) |
|---|---|---|---|
| COMFERSA | 51 | 5,9 | 16,1 |
| EQUIDESA | 100 | 5,5 | 7,6 |
| TIFSA | 51 | 0,6 | 17,5 |
| EMFESA | 65 | 0,1 | 3,5 |
| REDALSA | 52 | 0,6 | 4,4 |
| **TOTAL** | | **12,7** | **49,1** |

| SOCIEDAD | INGRESOS (millones €) | % | RESULTADOS (millones €) | % |
|---|---|---|---|---|
| COMFERSA | 25,9 | 23,6 | 2,9 | 25,4 |
| EQUIDESA | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 |
| TIFSA | 70,0 | 63,4 | 6,3 | 55,3 |
| EMFESA | 7,0 | 6,3 | 2,0 | 17,6 |
| REDALSA | 7,4 | 6,7 | 0,2 | 1,7 |
| **TOTAL** | **110,3** | **100,0** | **11,4** | **100,0** |

Destacan las sociedades Tifsa y Comfersa con unos ingresos que suponen el 63,4% y el 23,6% del total, representando sus beneficios el 55,3% y el 25,4% 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 58,5 millones de € y los fondos propios a 74,0 millones de €. En conjunto durante el ejercicio 2006 se obtuvieron ingresos por importe de 127,5 millones de €, con una disminución respecto al año anterior del 45,4%, y un beneficio global después de impuestos de 8,8 millones de €, que representa una disminución del 65,7% respecto al año anterior.

En los cuadros siguientes se detallan estos importes:

| SOCIEDAD | CAPITAL (millones €) | F. PROPIOS (millones €) |
|---|---|---|
| AGUILAS RESIDENCIAL | 1,8 | 3,8 |
| BANO REAL | 3,6 | 4,5 |
| CENTRO ESTACIÓN MIRANDA | 3,0 | 3,0 |
| DESAR.INM.CASTLLA LA MANCHA | 1,2 | 2,1 |
| INARENAS | 0,9 | 1,1 |
| MOSAICO | 16,8 | 16,6 |
| NECSOREN | 0,1 | 0,1 |
| RENFAPEX 2000 | 1,2 | 3,3 |
| RENFOSUNA | 0,3 | 0,6 |
| RENFURBIS | 5,1 | 11,6 |
| RESIDENCIAL LANGA | 0,4 | 0,4 |
| SOFETRAL | 3,5 | 7,4 |
| TERRALBINA | 2,1 | 2,1 |
| TRICÉFALO | 9,0 | 7,0 |
| VÍAS Y DESARROLLOS URBANOS | 9,5 | 10,4 |
| **TOTAL** | **58,5** | **74,0** |

Han reducido su capital Renfurbis, Residencial Langa y Vías y Desarrollos Urbanos, sociedades que a su vez han tenido beneficios inferiores al año anterior.

| SOCIEDAD | INGRESOS (millones €) | % | RESULTADOS (millones €) | % |
|---|---|---|---|---|
| AGUILAS RESIDENCIAL | 22,0 | 17,3 | 1,7 | 19,7 |
| BANO REAL | 8,4 | 6,6 | 0,8 | 8,8 |
| CENTRO ESTACIÓN MIRANDA | 0,0 | 0,0 | 0,0 | -0,2 |
| DESAR.INM.CASTLLA LA MANCHA | 11,0 | 8,7 | 0,8 | 9,0 |
| INARENAS | 0,0 | 0,0 | 0,0 | -0,4 |
| MOSAICO | 4,6 | 3,6 | -0,1 | -1,3 |
| NECSOREN | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 |
| RENFAPEX 2000 | 1,8 | 1,3 | 0,3 | 3,6 |
| RENFOSUNA | 0,5 | 0,4 | 0,1 | 1,8 |
| RENFURBIS | 56,4 | 44,3 | 4,3 | 48,4 |
| RESIDENCIAL LANGA | 0,8 | 0,6 | 0,0 | -0,5 |
| SOFETRAL | 13,8 | 10,8 | 1,1 | 13,0 |
| TERRALBINA | 0,1 | 0,0 | 0,0 | 0,3 |
| TRICÉFALO | 1,0 | 0,8 | -0,5 | -6,3 |
| VÍAS Y DESARROLLOS URBANOS | 7,1 | 5,6 | 0,3 | 4,1 |
| **TOTAL** | **127,5** | **100,0** | **8,8** | **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 presente ejercicio se crearon las sociedades de Murcia y Cartagena, figurando en el cuadro adjunto la participación de Adif, su capital social y los fondos propios de todas ellas.

| SOCIEDAD | PARTICIP. (%) | CAPITAL (millones €) | F. PROPIOS (millones €) |
|---|---|---|---|
| A.V.ALICANTE | 37,5 | 0,6 | 0,6 |
| BARCELONA SAGRERA A.V. | 37,5 | 0,6 | 0,6 |
| MURCIA | 50,0 | 0,6 | 0,6 |
| CARTAGENA | 50,0 | 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** | | **9,5** | **8,9** |

Los ingresos y los resultados de este grupo no son su objetivo principal, siendo su resultado prácticamente nulo.

Por lo que respecta a los consorcios urbanísticos, Adif participa en los siguientes: Canfranc 2000, Estación de Cuenca, La Pobla 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 (millones €) | F. PROPIOS (millones €) |
|---|---|---|---|
| AREAS COMERCIALES | 40 | 2,3 | 2,2 |
| NECSA | 40 | 26,8 | 29,3 |
| NEFSA | 40 | 1,0 | 1,0 |
| EUSKOMODAL | 1,2 | 0,1 | 0,1 |
| SLISA | 40,3 | 0,9 | 1,7 |
| **TOTAL** | | **31,1** | **34,3** |

Durante el ejercicio 2006 la cifra de ingresos del conjunto ha sido de 54,1 millones de €, con un aumento del 67,5% respecto al año anterior, y los beneficios de 2,0, correspondiendo fundamentalmente a Necsa y Slisa.

**Otras participaciones.**

Adif participa directamente en otras sociedades como Príncipe 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.

En desarrollo del Plan Estratégico de ADIF se creó la Dirección de Innovación Tecnológica, con un alcance horizontal en la organización, de manera que asumiera la investigación y el desarrollo de nueva tecnología en el conjunto de ADIF. El objetivo es poder integrar eficientemente estos desarrollos tecnológicos con el propio desarrollo de la infraestructura durante su construcción, mantenimiento y explotación.

Además de los beneficios esperados para la empresa tras la potenciación del desarrollo tecnológico, en un sentido externo, y como usuario final de los desarrollos tecnológicos en el sector ferroviario, Adif tiene la responsabilidad de contribuir a la disminución de los niveles de importación de tecnología, siendo responsable de dinamizar y catalizar el desarrollo tecnológico de las empresas nacionales. Además debe jugar un papel fundamental para el incremento de la inversión en I+D+i, en consonancia con las previsiones del Plan Estratégico de Infraestructuras y Transportes (PEIT) del Ministerio de Fomento. Por último, y siendo consecuente con su Responsabilidad Social Corporativa, Adif debe llevar a cabo la transferencia de aquellos desarrollos tecnológicos realizados que tengan una aplicación directa y positiva en otros sectores de la sociedad.

Como resultado de lo anterior Adif ha implementado los siguientes productos en las nuevas líneas de alta velocidad que se están construyendo:

- Sistema Da Vinci. Es una plataforma de gestión del tráfico ferroviario para las nuevas líneas de alta velocidad, que supone una evolución en la integración multidisciplinar del entorno ferroviario y se orienta hacia la gestión integral de procesos, sistemas y usuarios. Proporciona una visión global y una mejora continua de la explotación ferroviaria. Contempla la reunión de todos los sistemas de telemando, la planificación de la explotación, seguimiento de circulaciones en tiempo real, enrutamiento automático de trenes, sistema de información geográfico, ayuda a la regulación del tráfico, y permite la monitorización remota de todos los sistemas vía web. En octubre de 2006 fue adjudicado a la empresa Indra el contrato para la implementación del sistema Da Vinci en la red de metro de Medellín, percibiendo Adif un porcentaje en concepto de "royalty". Asimismo, conjuntamente con la empresa anterior se participa en un concurso público en China para dotar de este sistema a 4.000 kms de líneas de alta velocidad. También se ha firmado un convenio de colaboración con Feve para el suministro del sistema.

- Detector de caida de objetos a la vía. Para detectar la caída de objetos a la vía o la aparición de obstáculos se ha adoptado una tecnología basada en la rotura de un cable de fibra óptica. El sistema supervisa cada lado de los puntos de instalación indicados mediante la instalación de barreras sensorizadas con un circuito de fibra óptica. Este desarrollo tecnológico, que ha sido instalado en los pasos superiores y bocas de túneles del tramo de alta velocidad Madrid-Lleida, a dado lugar a una patente que es propiedad de Adif.

Asimismo, durante el año 2006 se ha trabajado en otros proyectos de desarrollo de nuevos diseños y sistemas de construcción de la infraestructura ferroviaria, entre los que destacan:

- Sistema de predicción de vientos para líneas de alta velocidad. Este proyecto, denominado Eolo, pretende desarrollar una tecnología española propia que permita atender a los requerimientos específicos de seguridad en la circulación de trenes de alta velocidad, muy sensibles al viento lateral al combinarse la velocidad de circulación con la baja masa de estos trenes. Ha sido aprobado dentro de la convocatoria TRACTOR del Ministerio de Industria, Turismo y Comercio.

- Almacenador cinético de energía. El proyecto singular estratégico SA$^2$VE, *Sistema de Almacenamiento Avanzado de Energía: Aplicaciones al Transporte Ferroviario y al Sector Energético,* tiene como función principal la de conseguir el aprovechamiento de la energía procedente del frenado eléctrico de los trenes por recuperación, así como la mejora de la curva de carga de la subestación. Este proyecto, que se está desarrollando en colaboración con el CEDEX y cuyas pruebas se realizarán en el año 2007, se instalará en subestaciones eléctricas de tracción.

  Se trata de una evolución del inicial ACE2 ( Almacenador Cinético de Energía) desarrollado por Adif, en el cual participan ahora OPI's, Comunidades Autónomas, empresas tecnológicas y grandes empresas usuarias (Metro, Acciona, Iberdrola). El proyecto, que se enmarca en el Plan Nacional de Investigación Científica en la convocatoria de Proyectos Singulares Estratégicos (PSE) del Ministerio de Educación y Ciencia, actualmente se encuentra en fase de construcción del prototipo del convertidor electrónico de potencia, llamado □+ (*Omega Plus*), para la realización de pruebas a medio plazo.

- Herramientas auscultadoras de la infraestructura. Tanto para las líneas convencionales como de alta velocidad se están desarrollando herramientas dinámicas para la catenaria y para la vía. Además, en las líneas de alta velocidad se ausculta la calidad del servicio GSM-R y el estado de la plataforma y capas de asiento con la herramienta Georradar. Actualmente se encuentra en proyecto la auscultación de la baliza ERTMS y está previsto la incorporación de estas herramientas al tren auscultador de la infraestructura de alta velocidad (Talgo 330).

- Tramo de ensayo Olmedo-Medina del Campo. Sobre este tramo, que cuenta con los anchos de 1.435 y 1.668 mm, vía de tres carriles, catenaria apta para vía con tres carriles y doble tensión y cuya recta del tramo central permite alcanzar velocidades entre 220-240 km/h, se está realizando un proyecto de adecuación y preparación para la realización de pruebas de vía y material, con el objeto de que actúe como centro tecnológico y de experimentación de la entidad y para su apertura a la industria, operadores y administraciones ferroviarias para efectuar ensayos y homologar equipos.

- Desarrollos ligados al cambiador de ancho de líneas. Se están desarrollando aplicaciones relativas a instalaciones que permitan la coexistencia de los dos tipos de tráfico, el convencional y el de altas prestaciones: catenaria bitensión, balizas ASFA en tramos de tres carriles y el proyecto de detección de posición de rueda al paso por instalaciones de cambio de ancho.

## 4.2. SEGURIDAD.

La seguridad, en todas sus facetas, constituye el eje fundamental de las políticas , los planes y actuaciones de Adif .

### Seguridad en la circulación.

En el área de gestión de seguridad, destaca la investigación de los accidentes producidos, de los cuales se realizaron los correspondientes informes con análisis de sus causas y formulación de recomendaciones para evitar su repetición. Asimismo, se ha llevado a cabo actuaciones orientadas a la reducción de accidentes e incidentes, como inspecciones por los equipos de seguridad en la circulación, visitas de seguridad por las distintas Direcciones y auditorías. En el área de nuevas tecnologías, las actuaciones más importantes se han centrado en la emisión de certificados de Seguridad en la Circulación, la publicación de las especificaciones técnicas y funcionales del Sistema Asfa Digital, producto de la evolución y desarrollo del sistema Asfa, y el inicio de la elaboración de una norma para regular el Sistema de Radiotelefonía Digital GSM-R en los nuevos equipos que se instalen en los trenes. En el área de reglamentación y normativa, destaca la puesta en servicio de nuevas líneas de alta velocidad: Madrid-Barcelona-Frontera Francesa y Málaga-Antequera-Santa Ana y la supresión de bloqueos telefónicos por BLA. Asimismo se ha elaborado el Proyecto del nuevo Reglamento General de Circulación.

### Prevención de riesgos laborales.

El Comité de Dirección de Adif aprobó el "Plan de Accidentalidad Cero", con el objetivo de consolidar una mejora continua de los parámetros que miden la siniestralidad laboral en el ámbito temporal 2006 - 2010. Durante 2006 los objetivos del "Plan de Accidentalidad Cero" se han cubierto con éxito, alcanzándose un 34,14 % en el índice de incidencia, frente al 36,10 del objetivo; y un 0,99 % en el índice de gravedad frente a un objetivo de 1,06. Asimismo, durante el año 2006 se han realizado reconocimientos médicos dirigidos a la vigilancia periódica de la salud de nuestros trabajadores y potenciado campañas preventivas. Por último mencionar que durante los meses de septiembre a diciembre de 2006, y como es preceptivo legalmente, nuestro Servicio de Prevención ha sido auditado por una entidad externa que ha evaluado de forma sistemática, documentada y objetiva la eficacia del sistema, concluyéndose que la organización preventiva de Adif es globalmente adecuada y cuenta con los recursos, cualificación y medios suficientes.

### Protección civil y seguridad.

Entre las actuaciones más importantes llevadas a cabo cabe destacar el establecimiento de los requerimientos de protección y emergencia en dependencias y puntos críticos de las nuevas Líneas AVE (Túnel de Guadarrama y San Pedro, Túnel de Abdalajís, Túnel nuevo

Chamartín-Pta del Sol- Atocha), y la revisión de los procedimientos de seguridad existentes, adaptándolos a los nuevas necesidades de seguridad de Adif.

**Seguridad en las obras.**

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.

## 4.3. CALIDAD Y MEDIOAMBIENTE.

**Calidad.**

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 cabe destacar la elaboración del documento "Plan Estratégico de Calidad y Medio Ambiente (PECYMA) 2006-2010" y la creación del Comité de Calidad y Medio Ambiente que ha facilitado el desarrollo e implantación de las políticas de Adif en esta materias. La organización hace una apuesta seria por un modelo integral de Excelencia en la Gestión, basado en los estándares de EFQM, al contemplarla como Iniciativa Clave para el desarrollo del PEA. Durante el año 2006, se ha elaborado el procedimiento correspondiente y se ha culminado la elaboración de la Guía de Autoevaluación, la cual, junto con la aplicación informática puesta en servicio para pruebas de producción y la formación como evaluadores del modelo EFQM a 35 personas, son base del desarrollo de Autoevaluaciones en las Áreas de Actividad, primera fase del diagnóstico de la situación actual para la implantación del modelo integral de gestión.

**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 cumplimento, 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 suscrito 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 hábitat.

En el ámbito de la administración de las infraestructuras ferroviarias cabe destacar las actuaciones emprendidas por Adif para adecuarse a las recientes normativas en materia de ruido, sobre la cual, y en desarrollo del convenio de colaboración suscrito con el Centro de Experimentación de Obras Públicas (CEDEX) en el año 2005, se ha efectuado un mapa piloto estratégico de ruido que ha permitido ajustar la metodología que servirá en 2007 para efectuar los mapas estratégicos de ruido correspondientes a los grandes ejes ferroviarios por los que circulan más de 60.000 trenes anuales, cumpliendo así con lo estipulado en la Ley del ruido de 2003.

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 2006.

## 4.4. RECURSOS HUMANOS.

### Desarrollo de la nueva estructura organizativa de Adif

A partir de las directrices del Plan Estratégico 2006-2010 se aprobó una nueva estructura adaptada a los retos y objetivos de dicho plan. En el nuevo modelo organizativo se incorporó el área de Planificación Estratégica y se identificaron tres grandes áreas: Grandes Proyectos de Alta Velocidad, Desarrollo de la Infraestructura y Explotación de la Infraestructura. Se creó la figura del Director de Línea de Alta Velocidad que depende directamente de Presidencia y funcionalmente de las Direcciones Generales de Grandes Proyectos de Alta Velocidad y de Desarrollo de la Infraestructura, en función de la fase de desarrollo del proyecto, con la misión de garantizar la integridad de todo el proceso constructivo de las nuevas infraestructuras de alta velocidad, desde la fase de proyecto hasta la puesta en explotación.

Asimismo, se reestructuran las áreas corporativas y operativas de la empresa con el nombramiento de los responsables y el desarrollo completo de la nueva estructura organizativa, se continúa la incorporación de profesionales con perfiles de conocimientos necesarios para afrontar los retos del plan estratégico, mediante la oferta de empleo publico anual, y se desarrollan convocatorias para la incorporación de personas a la estructura de apoyo aprovechando los recursos internos existentes y potenciando el desarrollo personal y profesional, buscando la mejora y actualización permanente de nuestros recursos.

## Plan de desarrollo directivo.

En el año 2006 se ha articulado el perfil directivo en torno a tres variables, que es necesario conocer, como primer paso para mejorar su gestión: conocimientos y experiencia, capacidades/competencias, y desempeño. El conocimiento de estas tres variables nos permitirá mejorar la adecuación y agilidad en la gestión del mapa directivo (área organizativa/nivel de responsabilidad ) de Adif.

En el ámbito de los conocimientos y experiencia se ha implantado el nuevo "currículum vitae". Una herramienta que alcanza a todos los profesionales de Adif y proporciona una estructura homogénea que facilita la gestión de los conocimientos y experiencia de cada profesional. El objetivo de esta nueva herramienta es el de mejorar la gestión de los procesos de recursos humanos en las áreas de selección, organización, formación y desarrollo. En cuanto a las otras dos variables que configuran el perfil directivo, capacidades/competencias y desempeño, se ha trabajado durante el año 2006 en el análisis y diseño del modelo conceptual que incorpora diccionario de competencias, metodología de aplicación y herramienta de gestión lo que permitirá plasmarlo en experiencias concretas durante el año 2007.

Se ha abordado el Plan de continuidad en la gestión para dar respuesta a la gestión de puestos directivos ocupados por aquellas personas que debido a su edad, tengan la posibilidad de acogerse al Plan social 2006-2010. Los puestos identificados como prioritarios pertenecen a la Estructura de Dirección de Adif, Directores y Gerentes, con responsabilidades de especial relevancia para la empresa. En paralelo se han detectado candidatos con potencial que se incorporarán a planes de desarrollo específicos, que les permita estar en la mejor posición para acceder a los puestos en los que se produzcan vacantes, minimizando los efectos de una ruptura en la gestión y permitiendo que el conocimiento de los más experimentados permanezca en la organización.

## El Plan de Recursos Humanos.

Durante el 2006 una de las iniciativas estratégicas desarrolladas ha sido el Plan de necesidades que contiene acciones dirigidas al ajuste de los recursos humanos, con los objetivos de rejuvenecer la plantilla, incrementar la productividad por empleado, y equilibrar los recursos humanos funcionales y geográficamente.

Está compuesto por el Plan social y la Oferta de empleo público

El 24 de febrero se firmó con la representación del personal, el Plan social de Adif hasta 2010, del que forma parte el Plan de prejubilaciones y bajas incentivadas, con la previsión de 2.500 bajas estimadas a 31 de diciembre de 2010. La aprobación por parte del Ministerio del Expediente de regulación de empleo (ERE), se produjo el día 9 de marzo de 2006.

Desde el 1 de abril hasta el 31 de diciembre se habían conseguido 451 adhesiones con la siguiente distribución:

| | Estructura | MMII y C | P. Operativo | TOTAL |
|---|---|---|---|---|
| Prejubilaciones | 57 | 72 | 300 | 429 |
| B. Incentivadas | 3 | 2 | 17 | 22 |
| **TOTAL** | **60** | **74** | **317** | **451** |

La Oferta de empleo público es la herramienta complementaria al Plan social al permitir la sustitución de trabajadores prejubilados que ocupan puestos de alto valor añadido. A comienzos de 2006, se incorporaron a sus puestos de trabajo los 50 trabajadores procedentes de la Oferta de empleo público de 2005: 25 técnicos titulados y 25 montadores eléctricos de instalaciones de seguridad. La Oferta de empleo público aprobada para el año 2006 ha sido de 120 plazas, con un incremento del 140% sobre la del año anterior. La distribución se realizó atendiendo a las necesidades detectadas por todas las áreas de la empresa, prestando especial atención a la cobertura de necesidades de la nueva estructura organizativa diseñada en el Plan Estratégico.

## Otros temas.

Formación. La formación directiva engloba los programas y actividades que dan respuesta a las necesidades del colectivo profesional integrado por las Estructuras de Dirección y Apoyo. Como iniciativas singulares en este campo desarrolladas en el año 2006, cabe citar el diseño y puesta en funcionamiento de dos programas formativos dirigidos a la Estructura de Dirección: Programa nuevos gestores, dirigido a directivos y pre-directivos juniors, y Programa perfeccionamiento directivo, dirigido a directivos seniors que serán los principales impulsores del cambio al nuevo modelo de gestión.

Sistema de gestión integrada de Recursos Humanos. Como resultado del análisis conjunto realizado por las áreas de Recursos Humanos de Adif y Renfe-Operadora, destinado a realizar el proceso de segregación de los procesos clave, se constató la necesidad de disponer de un Sistema integrado de Recursos Humanos (ERP) que pudiera ser incorporado a

la estrategia global de los sistemas de información de Adif, incorporándose al Plan director de sistemas de información de Adif. El sistema seleccionado fue SAP, iniciándose la fase de análisis y desarrollo de los módulos de organización, administración, nóminas, formación y prevención de riesgos laborales. El grado de avance en los desarrollos ha seguido el calendario previsto durante el año 2006, lo que permitirá la puesta en explotación de alguno de estos módulos a lo largo de 2007.

Cuadro de mando. Se trata de una herramienta que permite disponer de la información necesaria para el seguimiento y control de los principales indicadores de gestión de Recursos Humanos. Ha sido desarrollada en entorno WEB e incorporada a la página INICIA a disposición de los responsables de Recursos Humanos de la empresa. Durante el año 2006 se han desarrollado nuevas funcionalidades: Expediente de Regulación de Empleo, Cuenta de Resultados de Gastos de Personal y Presupuesto de Gastos de Personal. Este módulo permite realizar cálculos bajo distintas hipótesis presupuestarias, permitiendo elaborar distintos escenarios en función de los recursos humanos previstos desde el nivel de centro de coste hasta el nivel Empresa. Incorpora distintos tipos de cálculo de estándares de gastos/presupuesto.

Clasificación profesional. Durante el ejercicio se han continuado las negociaciones sobre la futura clasificación profesional en Adif, alcanzándose acuerdos parciales sobre las competencias de los diferentes grupos funcionales. La empresa ha realizado además la definición del marco de grupos funcionales, competencias y normas de movilidad, para su futura negociación.

Plan de comunicación interna. Se ha puesto en marcha del Plan director de comunicación interna de Adif, desarrollando durante el año diversas actividades como la convención de directivos (Toledo, 6 de junio) y los dos encuentros de empresa (Tarragona, 4 y 5 de octubre y Málaga, 15 y 16 de noviembre). Asimismo se ha realizado dos suplementos de la revista "Líneas" para reforzar los cambios acometidos en la empresa: "Nuevo Modelo de Gestión" y "Plan Estratégico", y se ha llevado a cabo nuevos diseños y renovación completa de contenidos de la revista "Líneas".

## Cuadros de distribución de trabajadores.

Los datos a 31 de diciembre de 2006 por áreas de gestión y grupos profesionales son.

| ÁREAS DE GESTIÓN | EFECTIVOS |
|---|---|
| Presidencia | 11 |
| D.G. de Seguridad, Organización, y RR.HH. | 498 |
| D.G. Económica Financiera y de Control | 602 |
| D.G. de Planificación Estratégica | 54 |
| D.G. de Explotación de la Infraestructura | 7.561 |
| D.G. de Desarrollo de la Infraestructura | 5.193 |
| D.G. de Grandes Proyectos de Alta Velocidad | 144 |
| Dirección de Comunicación y Relaciones Exteriores | 39 |
| Secretaría General y del Consejo | 33 |
| Otros | 152 |
| **TOTAL** | **14.287** |

| GRUPOS PROFESIONALES | EFECTIVOS |
|---|---|
| Personal operativo | 10.205 |
| Mandos intermedios | 2.405 |
| Estructura de apoyo | 704 |
| Estructura de dirección | 828 |
| Alta dirección | 40 |
| Otros | 105 |
| **TOTAL** | **14.287** |

La edad media de los trabajadores es de 47 años y la antigüedad media en la entidad es de 24 años.

| EDAD | % |
|---|---|
| Hasta 25 años | 0,40 |
| Entre 26 y 30 años | 0,70 |
| Entre 31 y 35 años | 1,34 |
| Entre 36 y 40 años | 8,89 |
| Entre 41 y 45 años | 30,35 |
| Entre 46 y 50 años | 29,53 |
| Entre 51 y 55 años | 18,01 |
| Entre 56 y 60 años | 9,81 |
| Mas de 61 años | 0,97 |
| **ANTIGÜEDAD** | **%** |
| Entre 0 y 12 años | 3,9 |
| Entre 13 y 19 años | 7,4 |
| Entre 20 y 27 años | 64,5 |
| Entre 28 y 35 años | 17,7 |
| Más de 36 años | 6,5 |

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

| COMUNIDAD AUTÓNOMA | EFECTIVOS |
|---|---|
| Andalucía | 1.924 |
| Aragón | 707 |
| Asturias | 318 |
| Cantabria | 178 |
| Castilla y León | 1.835 |
| Castilla La Mancha | 821 |
| Cataluña | 1.765 |
| Extremadura | 311 |
| Galicia | 708 |
| Madrid | 3.326 |
| Murcia | 221 |
| Navarra | 213 |
| País Vasco | 680 |
| La Rioja | 79 |
| Comunidad Valenciana | 1.202 |
| **TOTAL** | **14.287** |

## 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.

Durante el año 2006, se ha continuado en la línea iniciada en 2005, con la firma de nuevos convenios relacionados con la utilización conjunta de los sistemas de información, la prestación de servicios de tracción y personal de conducción en las líneas de ancho UIC, el mantenimiento de instalaciones en los talleres y playas de vía de Cerro Negro, La Sagra y Santa Catalina, el suministro de energía para usos distintos de tracción (UDT), el referido a los títulos de transporte ferroviario utilizados por el personal y beneficiarios de ADIF, y la prestación de servicios de vigilancia y seguridad en los denominados "Centros de Seguridad" durante los años 2006 y 2007.

## 4.6. OTROS CONVENIOS Y ACUERDOS DE COLABORACIÓN.

Además de los convenios con Renfe Operadora durante el ejercicio 2006 Adif ha formalizado convenios y acuerdos de colaboración con otras entidades integrantes del sector público, entre los que se encuentran:

- Convenios con Ayuntamientos para la mejora de la integración del ferrocarril en los términos municipales y realización de diversas obras y servicios relacionados con las infraestructuras ferroviarias: Mieres, Sabadell, Pamplona, Tortosa y Sitges.
- Convenio urbanísticos con Ayuntamientos: Canfranc, Cartagena, Granollers, León, Villanueva de la Serena, Requena, Cuenca, Langreo y Lugo.
- Para la remodelación de la redes arteriales ferroviarias en Murcia y Cartagena, convenios entre el Ministerio de Fomento, el Gobierno de la Región de Murcia, Adif y los Ayuntamientos.
- Convenios de colaboración con Universidades y centros de investigación: Universidad Politécnica de Madrid, Universidad de León y con el Centro de Investigaciones Energéticas, Medioambientales y Tecnológicas (CIEMAT).
- Convenios específicos de colaboración en materia de prevención y lucha contra incendios forestales: Junta de Extremadura, Comunidad Autónoma de la Región de Murcia, Comunidad Autónoma de Madrid.
- Convenios para la creación de vías verdes con los Ayuntamientos de: Merindades (Burgos), Rota (Cadiz), Chipiona (Cadiz) y Almeria.

## 5. CONSEJO DE ADMINISTRACIÓN Y DIRECCIÓN A 31 DE DICIEMBRE DE 2006.

**Consejo de Administración**

PRESIDENTE:

Sr. D. Antonio González Marín.

VOCALES:

Sra. Dª. Carmen Alcalde Guindo.
Sr. D. José Juan Blasco Lang
Sr. D. Juan Carlos Cáceres Díez.
Sr. D. Diego Chacón Ortiz.
Sr. D. Luis de Santiago Pérez.
Sr. D. Juan Antonio Garde Roca.
Sr. D. Juan José Granado Martín.
Sr. D. Fernando Gurrea Casamayor.
Sr. D. Antonio Lanchares Asensio.
Sr. D. Juan Angel Maizal Lacota.
Sr. D. Eduardo Molina Soto.
Sr. D. Fernando Palao Taboada.
Sr. D. Fernando Puig de la Bellacasa y Aguirre.
Sra. Dª. Mercedes Rodríguez Arranz.
Sr. D. Antonio Serrano Rodríguez.
Sr. D. Miguel Angel Silleros Sánchez.
Sra. Dª. Encarnación Vivanco Bustos.
Sr. D. José Antonio Zamora Rodríguez.
SECRETARIA:
Sra. Dª. María Rosa Sanz Cerezo.

**Dirección**

PRESIDENTE
Sr. D. Antonio González Marín
DTOR. GRAL. SEGURIDAD, ORGANIZACIÓN Y RR.HH
D. Mariano Garrido García
SECRETARIA GENERAL
Sra. Dª. María Rosa Sanz Cerezo
DTOR. COMUNICACIÓN Y RR.EE.
D. Henry Alexis Pryzbyl Vivas
DTOR. GRAL. ECONÓMICO FINANCIERO Y DE CONTROL
D. Ricardo Bolufer Nieto
DTOR. GRAL. DE GRANDES PROYECTOS DE ALTA VELOCIDAD
D. Luis Pérez Fábregat
DTOR. GRAL. DE PLANIFICACIÓN ESTRATEGICA
D. Rafael López González
DTOR. GRAL. DE DESARROLLO DE LA INFRAESTRUCTURA
D. Manuel Sánchez Doblado.
DTOR. GRAL. DE EXPLOTACIÓN DE LA INFRAESTRUCTURA
D. Manuel Benegas Capote

Madrid, 25 de junio de 2007

EL PRESIDENTE

Fdo.: Antonio González Marín