

ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS (ADIF)

INFORME DE GESTIÓN EJERCICIO 2007



ÍNDICE

1.	Nuevo modelo ferroviario	1
	1.1. El Administrador de Infraestructuras Ferroviarias: naturaleza, régimen	
	jurídico y funciones	1
	1.2. Ley del Sector Ferroviario	3
	1.3. Plan Estratégico de Infraestructuras y Transportes 2006-2010 (PEIT)	4
	1.4. Plan Estratégico de Adif 2006-2010.	6
	1.5. Contrato-programa 2007-2010 entre la AGE y Adif	8
	1.6. Actuaciones básicas de desarrollo del modelo ferroviario	12
2.	Actuaciones en las diversas áreas de actividad	14
	2.1. Construcción de líneas de alta velocidad	14
	2.2. Proyectos y construcción de líneas convencionales	21
	2.3. Mantenimiento de infraestructura	23
	2.4. Circulación	26
	2.5. Estaciones de viajeros	29
	2.6. Terminales de mercancías	31
	2.7. Patrimonio y urbanismo	32
	2.8. Telecomunicaciones y energía	34
3.	Actividad económica	36
	3.1. Ingresos y gastos	36
	3.2. Inversiones	38
	3.3 Ejecución del Contrato Programa	40
	3.4. Financiación de la Unión Europea	44
	3.5. Contratación	46
	3.6. Participaciones de Adif	47
4.	Otras actuaciones de gestión	51
	4.1 Actividades de I+D+i	51
	4.2. Seguridad	53
	4.3. Calidad y medioambiente	55
	4.4. Recursos humanos	57
	4.5. Convenios con Renfe Operadora	61
	4.6. Otros convenios y acuerdos de colaboración	63
5.	Consejo de Administración y Dirección	64



1. NUEVO MODELO FERROVIARIO.

1.1. <u>EL ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS</u>: <u>NATURALEZA</u>, 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.
- 1) 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 ínter modal 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 ínter modal 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 ínter modalidad 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 €.

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 referieren a:

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



Para la calidad de vía se establecen unos niveles: bien, aceptable, regular, deficiente y mal; que se miden para cada tramo de la Red, estableciéndose los porcentajes de cada tipo de Red (A1,A2 y B) que se encuentran en los rangos de calidad denominados bien y aceptable.

La fiabilidad de las instalaciones se mide en términos de número de incidencias, fallos con afectación a la circulación ferroviaria, cuya responsabilidad es atribuible al Adif, en las Redes A1 y A2 por un lado, y las Redes de Cercanías de Madrid y Barcelona, por otro, con el fin de medir las correspondientes a los trayectos con mayor carga de tráfico, donde una avería afecta más negativamente a la circulación de trenes.

Con la disponibilidad se mide el tiempo real en el que queda de baja una instalación ferroviaria debido a un fallo ó avería, independientemente de su incidencia en la circulación de trenes. El indicador estaría asociado al número de horas con instalación sin servicio, y mide los tiempos de respuesta de resolución de las averías por parte de los gestores de la Red de titularidad del Estado en los sucesos cuya causa sea imputable al Adif.

De acuerdo con la normativa vigente se define como accidente a un suceso repentino, no deseado ni intencionado, o una cadena de sucesos de este tipo, ocurrido con ocasión o como consecuencia de la circulación de trenes, en vías administradas por Adif, que origina consecuencias perjudiciales a las personas o al entorno (material rodante, a la infraestructura ferroviaria o al medioambiente) y cuando se produzca una interceptación total de vías significativa, superior a las 6 horas.

El indicador de puntualidad refleja el comportamiento del sistema ferroviario en su conjunto, midiendo los retrasos de los trenes y reflejando las diversas causas que provocan estos retrasos: la gestión de la infraestructura, los operadores u otras causas no imputables (fuerza mayor y externas). El procedimiento se realiza comparando la hora de llegada real de todos los trenes con la programada, determinándose, dentro de los criterios de puntualidad establecidos para cada uno de los tipos de servicio de las empresas operadoras ferroviarias, el número de trenes que han llegado puntuales, y la causa de la impuntualidad en su caso.

Inversión encomendada.

Durante el ejercicio 2007 el Ministerio de Fomento ha efectuado a Adif tres encomiendas para la mejora de la red convencional, con los siguientes importes totales para el periodo del Contrato Programa:

- Una primera encomienda de 27 de junio de 1.523,5 millones de €.
- Encomienda de 16 de octubre por un importe total de 229,2 millones de €.
- Tercera encomienda firmada el 17 de diciembre de 132,4 millones de €.



En conjunto estas tres encomiendas suponen una inversión de 1.885,2 millones de €. Como la inversión total prevista en Contrato Programa para la Red de titularidad del Estado es de 2.127,1 millones de €, quedaría por encomendar la cantidad de 236,6 millones de €, si bien hay que considerar que pueden comprometerse inversiones adicionales hasta un total de 1.000 millones de € siempre que estén pendientes de contabilización como gasto a 31 de diciembre de 2010. Estas inversiones comprometidas pero pendientes de ejecutar formarían parte de un futuro contrato programa posterior.

Para la Línea de alta velocidad Madrid – Galicia, tramo Ourense – Santiago, se prevé una inversión para el periodo 2007 – 2010 de 1,715,2 millones de €, inversión que no requiere encomienda específica por ser una obra individual claramente identificada en el Contrato Programa.

1.6. <u>ACTUACIONES BÁSICAS DE DESARROLLO DEL MODELO FERROVIARIO</u>. <u>Declaración sobre la red y procedimiento de adjudicación de capacidad de infraestructura.</u>

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 2007 habían presentado solicitudes de licencia de empresa ferroviaria para el transporte de mercancías 12 empresas, habiéndose concedido a 8 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., Eusko Trenbideak-Ferrocarriles Vascos S.A. y Arcelormittal Sideral S.A.) estando a final del año las restantes pendiente de subsanación de la documentación presentada. Asimismo, ó empresas presentaron solicitud de habilitación para la adjudicación de capacidad de infraestructura ferroviaria como operador distinto de las empresas ferroviarias, habiéndose concedido a 4 de ellas (Transfesa, Logística y Transporte Terroviario S.A., Conte Rail S.A. y Container Rail S.A.) estando a final de año en tramitación las 2 restantes.

A su vez, para que una empresa pueda ejercer como operador ferroviario, además de contar con la correspondiente licencia, debe estar en posesión del certificado de seguridad que establece la normativa y que acredita un adecuado sistema de gestión de la seguridad y el cumplimiento de la normativa sobre personal de circulación y material rodante, certificado que solamente es válido para las líneas que se solicitan y conceden. A finales de 2007 se había concedido el certificado de seguridad a:

- Renfe-Operadora (para toda la RGFIG).
- Continental Rail S.A. (líneas Madrid-Valencia y Madrid-Gijón).



- Acciona Rail Services S.A. (línea Gijón-León).
- Comsa Rail Transport S.A. (línea Madrid-Gijón).

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 Figueres-Frontera Francesa por integrarse éste en el tramo Figueres-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), y tramo Venta de Baños-León-Asturias excluida la Variante de Pajares (Resolución de la Secretaría de Estado de Infraestructuras y Planificación, de fecha 28 de diciembre de 2006).
- Línea de alta velocidad del País Vasco, del Corredor Norte/Noroeste (Acuerdo de 20/12/02), y tramo Valladolid-Burgos-Vitoria (Resolución de la Secretaría de Estado de Infraestructuras y Planificación, de fecha 28 de diciembre de 2006).
- Línea de alta velocidad Madrid-Extremadura/Frontera Portuguesa, tramo Navalmoral de la Mata-Cáceres (Acuerdo de 20/12/02) y tramo Cáceres-Mérida (Resolución de la Secretaría de Estado de Infraestructuras y Planificación, de fecha 28 de diciembre de 2006).
- Línea de alta velocidad del Corredor Mediterráneo, tramo entre Almería y el límite con la Región de Murcia (Acuerdo de 20/12/02) y el tramo límite de la Región de Murcia-Murcia



(Resolución de la Secretaría de Estado de Infraestructuras y Planificación, de fecha 28 de diciembre de 2006).

- Línea de alta velocidad Bobadilla-Granada (Resolución de la Secretaría de Estado de Infraestructuras y Planificación de 12 de enero de 2006).
- Línea de alta velocidad a Galicia, del Corredor Norte/Noroeste, tramo Orense-Santiago (Acuerdo de 20/12/02); a raíz de la Resolución de la Secretaría de Estado de Infraestructuras y Planificación, de fecha 28 de diciembre de 2006, la encomienda se limita a los proyectos y construcción de la línea.

Las principales actuaciones del año 2007 y la situación al cierre del ejercicio se describe a continuación.

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

a) Puesta en explotación

Durante 2007 entraron en servicio dos actuaciones necesarias para la finalización del último tramo de la línea en los accesos a Barcelona. Se trata del nuevo ramal de mercancías Castellbisbal-Can Tunis de 17,5 Kms, electrificado a 3.000 voltios y que permite eliminar el paso de los trenes de carga por la infraestructura necesaria para concluir la plataforma de alta velocidad. La segunda actuación ha sido la nueva estación soterrada de El Prat de Llobregat con 4 vías y dos andenes de 250 mts. de longitud. Esta actuación forma parte de la futura estación intermodal del Bajo Llobregat desde donde se accede a la nueva terminal del Aeropuerto de El Prat.

b) Obra en curso

En 2007 se han terminado todos los tramos de plataforma entre Camp de Tarragona y Barcelona-Sants, con excepción de los dos últimos: Hospitalets-La Torrasa y La Torrasa-Sants.

Al finalizar el año, y una vez superados los problemas de afecciones a las líneas convencionales que se produjeron en el verano y el otoño de 2007, se encontraba la línea muy próxima a su finalización y puesta en explotación, lo que sucedió el 20 de febrero de 2008. Con la puesta en explotación de los 98 Km entre Camp de Tarragona y Barcelona-Sants, están en servicio 621km entre Madrid y Barcelona, 663 km si se incluyen los by-pass que evitan el paso de las circulaciones por el centro de las ciudades. Esta infraestructura de doble vía banalizada y la primera en ancho internacional que nos unirá con redes europeas, ofrece unos tiempos de viajes muy atractivos que son competitivos incluso frente a los que ofrece la aviación, quedando reducido el tiempo de viaje entre Madrid y Barcelona a 2 horas y 38 minutos.



Los beneficios que aporta esta nueva infraestructura no se limitan exclusivamente a las ciudades que atraviesa (Guadalajara, Calatayud, Zaragoza, Lleida, Tarragona y Barcelona), sino que gracias a las instalaciones de cambio de ancho de Plasencia de Jalón y trenes de rodadura desplazable también se extiende a La Rioja y Navarra.

Los parámetros de construcción aplicados han sido muy exigentes para permitir el desarrollo de velocidades máximas de 350 kilómetros por hora en servicio comercial y garantizar la interoperabilidad de esta infraestructura de acuerdo a la normativa europea.

Además de una importante reducción en los tiempos de viaje, esta moderna infraestructura aporta un aumento de la seguridad con la adopción de tecnologías punta en los sistemas de conducción automática de trenes, así como con el vallado a ambos lados de la vía y la ausencia de pasos a nivel; un notable incremento de la capacidad y la regularidad del tráfico ferroviario, resultado de las especificaciones técnicas y de diseño de la línea, así como un mayor confort para los viajeros, al establecerse una condiciones óptimas de rodadura.

En el tramo Barcelona-Figueres ya se encuentran en ejecución 7 tramos entre La Roca y Ruidellots que se finalizarán en 2008.

c) Proyectos licitados

Durante 2007 han finalizado los proyectos y licitado todos los tramos pendientes entre Barcelona y Figueres quedando por adjudicar únicamente tres: Sants-Sagrera, Sagrera-Nudo de La Trinidad (I-Sector Sagrera, II-Sector Sant Andreu). La adjudicación de estos últimos tramos se producirá en el 1er trimestre de 2008. Por otra parte se ha adjudicado, también, la base de montaje de Sant Feliu de Boixabeus y se han terminado los proyectos de montaje de vía, electrificación, subestaciones e instalaciones de seguridad y telecomunicaciones. Asimismo, se han finalizado los proyectos del futuro soterramiento de la línea convencional a su paso por Girona, que se ejecutará cuando la alta velocidad entre en servicio, y se haya iniciado el estudio acústico y vibratorio del tramo La Roca-Ruidellots.

<u>Línea de alta velocidad Madrid-Valladolid-Norte.</u>

a) Madrid-Segovia-Valladolid.

Como acción más relevante en el año 2007 hay que destacar la puesta en servicio comercial entre Madrid y Valladolid, pasando por Segovia, que con sus 179,5 kms de longitud reduce la distancia por vía convencional en 68,5 kms y una hora y media menos de tiempo de viaje con un tiempo total para los servicios AVE de 56 minutos. La relación con Segovia supone una reducción de tiempos de viaje de más de una hora, pasando a ser de 35 minutos. El resto de capitales del Norte y Noroeste de España ven igualmente mejorados sus tiempos de viaje



entre una hora y una hora veinte minutos. Su puesta en servicio beneficia a una amplia zona de influencia que representa más del 30 por ciento de la población y superficie de España, con unos niveles altos de seguridad y confort.

Como infraestructuras singulares destacar: el viaducto Arrollo del Valle, en el tramo Soto del Real-Miraflores de la Sierra, con una longitud de 1.755 metros; los túneles de Guadarrama que se componen de dos tubos paralelos de 28,4 kms de longitud cada uno conectados por galerías de emergencia situadas cada 250 metros y que disponen de una sala de emergencia de 500 metros de longitud equidistante de las bocas; la estación de Segovia-Guiomar que garantiza un óptimo acceso a la ciudad de Segovia y el cambiador de anchos dual de Valdestillas, conjunto de instalaciones para poder realizar el cambio de ancho de los trenes dotados de ejes de ancho variable, que permite la conexión de la línea de alta velocidad con la convencional entre Madrid y Hendaya.

b) Otras actuaciones.

Otras actuaciones destacadas a lo largo del año 2007 han sido la continuidad en la contratación de diferentes tramos de plataforma de la Y Vasca, alcanzándose un total de 13, de los que se encuentra en ejecución el correspondiente al subtramo II de Arrazua/Ubarrundia-Legutiano. Igualmente se procedió a la adjudicación e inicio de las obras correspondientes a la fase previa de integración del ferrocarril en la ciudad de Logroño y el inicio de las obras correspondientes a la ejecución del proyecto de construcción de plataforma y vía del subtramo Río Duero-Túnel de Pinar de Antequera del tramo Accesos a Valladolid e Integración de su R.A.F.

Línea de alta velocidad SUR.

a) <u>Puestas en explotación Nuevo acceso ferroviario Córdoba-Málaga, tramo</u> Antequera Santa Ana-Málaga.

Se ha finalizado y se puso en servicio el 23 de diciembre de 2007 el tramo de 55 kms. entre Antequera Sta Ana-Málaga. Con esta puesta en servicio queda concluido y puesta al trafico ferroviario la totalidad de la línea Córdoba-Málaga(trayecto Almodóvar del Río-Málaga). El proyecto de acceso a Málaga (3 kms) ha permitido la entrada de la línea de alta velocidad, formada por dos yías de ancho internacional, a través de un túnel de 1.932 m. de longitud. Con las nuevas instalaciones, los tiempos de viaje Madrid-Málaga se reducen notablemente, pasando a realizarse los trayectos directos en 2 h. 30 en lugar de las 3 h. 53 que se empleaban con anterioridad.



Como elementos singulares destacar: los túneles de Abdalajís, Álora y Cártama, dotados con las instalaciones de seguridad y protección necesarias; los viaductos sobre los arroyos de las Piedras, Espinazo y Jévar; el cambiador de ancho de Antequera-Santa Ana, que da servicio a cualquier tren que circule tanto por la línea Córdoba-Málaga como por la relación Madrid-Algeciras, al tiempo que constituye el elemento de conexión con la línea de Bobadilla a Granada; y las estaciones de Puente Genil-Herrera y Antequera-Santa Ana.

b) Obras en curso:

1. Tramo Antequera-Málaga.

Obras de ejecución del proyecto de protección acústica y vibratoria en el tramo Antequera-Málaga y la ejecución del proyecto de construcción de los caminos de acceso a los túneles de Álora, Espartal, Tevilla, Gibralmora y Cártama. Asimismo se encuentra en ejecución las actuaciones complementarias del trayecto Antequera-Arroyo de las Piedras y Arroyo de las Piedras-Málaga. La segunda fase del proyecto de integración del ferrocarril en Málaga, para el ancho ibérico, esta prevista la conclusión de la mayoría de las obras de este proyecto para finales de 2.008. Asimismo, se encuentra en ejecución las obras del proyecto constructivo de plataforma y vía "Incremento de sección del túnel de acceso y remodelación de andenes en la estación de Cercanías de Málaga" obras que se iniciaron el 29 de julio de 2.007.

2. LAV Antequera-Granada.

Comenzadas las obras en los siguientes tramos: Peña de los Enamorados-Archidona, Archidona-Arroyo de la Negra y Valderrubio-Pinos Puente; y adjudicadas las obras en espera de las expropiaciones en los siguientes tramos: Arroyo de la Negra-Arroyo de la Viñuela y Tocón-Valderrubio.

3. LAV Madrid-Extremadura.

Tramo Mérida-Badajoz, subtramo Montijo-Badajoz iniciadas las obras en este tramo el 11 de Septiembre de 2.007 y subtramo Mérida-Montijo, adjudicadas las obras a la espera de las oportunas expropiaciones.

c) Proyectos finalizados:

Se encuentran concluidos los siguientes proyectos: la demolición del paso superior de Almodóvar y las actuaciones complementarias Córdoba-Antequera en sus tramos Fuente Palmero-Puente Genil, Puente Genil-Herrera, Herrera-La Roda y falso túnel de Humilladero. Desde Antequera a Málaga las obras de plataforma están terminadas, a excepción de la integración del Ferrocarril en Málaga en ancho convencional. Se ha concluido la electrificación de todo el tramo Antequera-Málaga, asimismo solo queda pendiente el parque de alta de la



subestación de Cártama, estando a la espera de la puesta en servicio del mismo por parte de Red Eléctrica. En cuanto a señalización, está concluida la señalización lateral y el LZB, estando pendiente de las pruebas finales del RTMS nivel 1 y 2.

Línea de alta velocidad Madrid-Levante.

a) Actividades de plataforma.

En el año 2007 se han recepcionado un total de 108,6 kms de los 10 tramos que a continuación se indica: Fuentes-Monteagudo de las Salinas, Monteagudo-Solera de Gabaldón, Solera de G.-Motilla del Palancar, Villanueva de la Jara-Villalgordo del Júcar, Motilla del Palancar-Iniesta, Iniesta-Minglanilla, Xátiva-Novetlé-Xátiva, Xátiva-L'Enova, Algemesí-Benifaió y Monóvar-Novelda. Y se han contratado un total de 99,94 kms. con la siguiente distribución por tramos: Torrejón de Velasco-Seseña, Torrejón de Velasco-Seseña, Villarrubia-Santa Cruz de la Zarza, Santa Cruz-Tarancón, Accesos a la estación de Albacete, R.A.F. Valencia-Nudo Sur, Caudete-Villena, Villena-Sax y La Alcoraya-Alicante. Con estas nuevas contrataciones, en la relación directa Madrid-Valencia únicamente quedará por contratar el acceso a Valencia, actuación que se efectuará en el año 2008.

b) Actividades de montaje de vía.

Para el montaje de vía en la relación directa Madrid-Valencia y su extensión a Albacete se ha programado la construcción de las siguientes bases de montaje: Villarrubia de Santiago, Gabaldón, Requena, Almussafes y Albacete. Durante el año 2007 se han redactado los proyectos y adjudicadas las obras de las bases de Albacete y Requena y se ha finalizado la redacción de los proyectos constructivos de las tres restantes; la licitación de las obras correspondientes están previsto de realizar en el primer trimestre de 2008.

Asimismo, se han redactado todos los proyectos de montaje de vía de la relación directa Madrid-Valencia y su extensión a Albacete. La distribución geográfica de estos proyectos ha sido la siguiente: Madrid (Torrejón de Velasco)-Cuenca, Cuenca-Gabaldón, Gabaldón-Siete Aguas, Siete Aguas-Valencia (Almussafes) y Gabaldón-Albacete. Las obras recogidas en los 4 últimos proyectos se licitarán en el primer semestre de 2008, mientras que del primero está programada su licitación para el segundo semestre del citado año.

c) <u>Actividades de instalaciones</u>.

Se han redactado todos los proyectos de instalaciones de la relación directa Madrid-Valencia y su extensión a Albacete: catenaria; señalización y telemando de energía; señalización, control de tráfico y telecomunicaciones fijas; y radiotelefonía GSM-R. Para las cuatro especialidades en que se han dividido las instalaciones de la Línea, la distribución



geográfica de los proyectos ha sido la siguiente: Madrid (Torrejón de Velasco)-Motilla y Motilla-Valencia/Albacete. En total son, pues, 8 proyectos constructivos en los que se han recogido las actuaciones de instalaciones a realizar en la línea directa Madrid-Valencia y su extensión a Albacete. Está programado que todos ellos se liciten y adjudiquen en el primer semestre de 2008.

Línea de alta velocidad Noroeste.

a) <u>Línea de alta velocidad Orense-Santiago</u>

Se encuentra en ejecución la totalidad de la plataforma de la línea, excepto las entradas en Orense y en Santiago que se encuentran en fase de proyecto. Esto supone que de un total de 87,5 kms, estándo en ejecución el 93 %. La línea se ha subdividido en nueve subtramos de obra, cuya construcción dio comienzo a lo largo del año 2005, salvo los subtramos VII y VIII que comenzaron en el 2006; encontrándose todos ellos en fase avanzada de construcción. Las obras prevén la ejecución de 35 viaductos, con una longitud total de 19.898 m.; 31 túneles, con una longitud total de 27.985 m.; siendo el resto del trazado de la plataforma sobre tierras, tanto de desmonte como de terraplén.

Durante el ejercicio de 2007 se han ejecutado 182 cimentaciones de pilas de viaductos, 168 pilas de viaductos, 5.141 metros lineales de tableros de viaductos, habiéndose completado la construcción de 4 viaductos. En cuanto a los túneles se ha realizado la excavación de 11.569 metros lineales de túneles en fase de avance, 6.939 metros lineales en fase de destroza; completándose la excavación de 4 túneles.

b) Línea de alta velocidad León-Asturias

En la Variante de Pajares se ha continuado la ejecución de los ocho subtramos en los que se divide esta actuación ferroviaria, con un total de 50 kms de nueva plataforma ferroviaria en ejecución. Estos subtramos pueden dividirse en dos grupos. En el primero de ellos estarían comprendidos los cuatro que completan los túneles de base, compuestos por dos tubos de 25 kms de longitud cada uno y en el segundo los cuatro restantes: La Robla-Túneles de Pajares (en la vertiente leonesa), Túneles de base-Sotiello, Sotiello-Campomanes y Campomanes-Pola de Lena, los tres en la vertiente asturiana, que sumarían los 25 kms restantes.

En cuanto a los subtramos del primer grupo en este año 2007 se han finalizado los trabajos de excavación de los 10,7 kms de los dos túneles principales correspondientes al subtramo lote 1, así como la galería de acceso intermedio de Buiza y los 4 kms del tubo Este correspondientes al subtramo lote 2. De este modo, la excavación de los túneles de base,



principal actuación de la nueva Variante ferroviaria de Pajares se encuentra en un grado de avance del 60 % de la longitud total a excavar.

De los cuatro subtramos del segundo grupo, el más avanzado es el que se encuentra en la vertiente leonesa: La Robla-Túneles de Pajares. En los tres subtramos de la vertiente asturiana se han comenzado los trabajos de los emboquilles donde comenzarán a trabajar las dos tuneladoras previstas. Se están ejecutando los emboquilles de cuatro túneles que se construirán por métodos convencionales y se hallan en fase de cimentación cuatro viaductos.

Como resumen el grado de ejecución de la red de alta velocidad al final del año 2007 se refleja en los cuadros siguientes:

EN SERVICIO	LONGITUD	
	(km)	
Madrid-Sevilla	471	
Madrid-Roda de Bará	576	
Córdoba-Málaga	155	
Zaragoza-Huesca	79	
Madrid-Valladolid	180	
Madrid-Toledo	21	
TOTAL	1.482	

EN EJECUCIÓN	LONGITUD
	(km)
Roda de Bará-Figueres	219
Cáceres-Mérida-Badajoz	36
Bobadilla-Granada	53
Madrid-Levante	623
Vitoria-Bilbao-San Sebastián	54
Variante de Pajares	50
Ourense-Santiago	82
Otros	63
TOTAL	1.180

2.2. PROYECTOS Y CONSTRUCCIÓN RED CONVENCIONAL.

Las actuaciones más significativas del año 2007 se han llevado a cabo en aplicación de las encomiendas que el Ministerio de Fomento ha realizado al Adif en cumplimiento del Contrato Programa firmado entre la AGE y Adif. Teniendo en cuenta las fechas de las encomiendas (junio, octubre y diciembre de 2007), los plazos forzosos de elaboración de proyectos, contratación, replanteo e inicio de las obras no ha sido posible alcanzar algunos de los indicadores de inversión previstos. Sin embargo, el grado de adjudicación de los contratos y el porcentaje de avance de las obras al finalizar el ejercicio, permite deducir que en el próximo ejercicio se alcanzarán los objetivos previstos.

La gran mayoría de las actuaciones forman parte de programas de carácter continuo a lo largo del tiempo, compartidos con otros organismos y entidades del sector público, con la distribución en la red ferroviaria que figura en las encomiendas del M° de Fomento y que se financian con los recursos económicos anuales que figuran en las mismas y con cargo al Contrato Programa.



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. En el ejercicio 2007 se han suprimido 74 pasos a nivel, se ha mejorado la seguridad en 15, mediante diferentes tipos de protección, y se han realizado actuaciones complementarias en otros 48 pasos a nivel protegidos.

Renovación de vías e instalaciones del ferrocarril.

Mediante estas actuaciones 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.

Entre las actuaciones más significativas del ejercicio 2007 se pueden destacar:

- Renovaciones de vía: obra de renovación de vía Caminoreal Ferreruela. Corredor Noreste de A.V. Línea Teruel Zaragoza; renovación de vía y sustitución de aparatos en el tramo: Zafra Fregenal, L/ Zafra Huelva (dentro del convenio con la Junta de Extremadura); obra de duplicación A.V. tramo Sangonera Librilla, línea Alcantarilla Lorca; obra de racionalización y renovación de vía y aparatos en la estación de Teruel; adjudicación de las renovaciones de Escorial Santa Ma de la Alameda, Variante de Manuel Enova y Villasequillas –Villacañas; redacción de los proyectos constructivos de Huelva-Fregenal, Roda-Cortes y Cortes-San Pablo, Xativa-Silla, Caldearenas-Jaca y obra de construcción de un apeadero en Zafra, L/ Mérida Los Rosales, dentro del convenio con la Junta de Externadura.
- Modernización y renovación de catenaria: conexión norte con la L.A.V. Córdoba Málaga, electrificación Eje Transversal de Andalucía, tramo Fuente Piedra km 50/700 y estación de Sta. Ana; redacción de los proyectos constructivos de modernización o rehabilitación de la línea aérea de contacto: El Escorial Guimorcondo, Avila Mingorría, Pola de Lena Soto de Rey, Mataporquera Reinosa, Cegama Alsasua, Gallur Castejón y San Vicente de Calders Prat de Llobregat.
- Subestaciones eléctricas: redacción de los proyectos constructivos de construcción, modernización o rehabilitación de las Subestaciones: Villaverde Alto, nueva SE de Vallecas, Valchillón, nueva SE de Blanes, nueva SE de Cunit (Cubelles), nueva SE de San Cugat, Venta de Baños, Las Navas y San Sadurni.



- Supresión de bloqueos telefónicos en 194km:70kms en el tramo Palencia-Mataporquera, 36kms en el tramo Sevilla-Huelva y 88kms en el tramo Fuente de Ebro-Mora.
- Control de tráfico centralizado, redacción de proyectos y tramitación de los mismos para su contratación en los tramos: Miranda de Ebro-Orduña, Monforte-Orense, León-Astorga, Pola de Lena-Oviedo, Cáceres-Valencia de Alcántara y BAB y CTC del tramo Miranda de Ebro-Manzanos
- Otras: adjudicación de la obra del centro de tratamiento técnico en ancho ibérico de la red arterial de Valencia e instalación de 44 enclavamientos electrónicos.

Otras actuaciones.

Como actuaciones de integración del ferrocarril en el entorno urbano realizadas en el ejercicio 2007, mencionar: la adjudicación de las obras de las nuevas estaciones en el núcleo de Zaragoza y en Sevilla, La Cartuja; redacción del proyecto constructivo de la infraestructura de la nueva estación de Huelva; traslado del parque de telecomunicaciones de Zaragoza-Portillo a Zaragoza-Delicias y traslado de instalaciones y servicios en Alicante Término con motivo de la línea de A.V. en la red arterial ferroviaria.

2.3. MANTENIMIENTO DE INFRAESTRUCTURA.

El mantenimiento de la infraestructura ferroviaria gestionada por Adif, tanto la red convencional propiedad del Estado como la red de alta velocidad, propiedad de Adif, supone tres tipos básicos de actuaciones: mantenimiento preventivo, mantenimiento correctivo y actuaciones de mejora en la infraestructura, con el objetivo de 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 el año 2007, en línea con lo establecido en el Plan Estratégico de Adif, se ha profundizado en una mayor integración organizativa de las áreas de mantenimiento de la red convencional y de la red de alta velocidad. Merece especial mención el esfuerzo realizado, tanto en recursos económicos como humanos, para minimizar la afectación al tráfico ferroviario y culminar con éxito la entrada de la línea de alta velocidad en Barcelona. En la red convencional hemos asistido a una modernización significativa de los medios propios a disposición de la organización territorial de mantenimiento con la adquisición de 14 dresinas de vía y 17 dresinas con castillete para las labores de mantenimiento de la electrificación. En



la red de alta velocidad se ha realizado un importante esfuerzo para asumir el mantenimiento de las líneas nuevas en explotación, Antequera-Málaga y Madrid -Valladolid y se han anticipado todos los requisitos para asumir con éxito el mantenimiento de línea de alta velocidad en el tramo hasta su llegada a Barcelona, evento que se ha producido a principios de 2008.

En cuanto a la accidentalidad laboral, hemos asistido a una reducción significativa en el número de accidentes: ningún accidente mortal, disminución del nº de accidentes con baja e importante descenso del índice de gravedad en los accidentes. Se han cumplido los objetivos del Plan de Accidentalidad 0, al que se han dedicado más de 58.800 horas de formación. El índice de accidentalidad bajo criterio UIC (frecuencia de accidentes imputables a mantenimiento de Infraestructura / millones de kilómetros recorridos) se ha situado en 0'14, índice que continúa bajando desde la referencia de partida en 1.999, que era de 0'35. En materia de seguridad y salud laboral, se ha realizado la auditoría de seguimiento por parte de AENOR del sistema de gestión de seguridad y salud laboral, según la norma OHSAS 18.001, con el resultado de evaluación conforme.

Como continuación de los trabajos realizados en años anteriores, hay que destacar los trabajos preventivos en la lucha contra incendios forestales. En esta línea se ha suscrito un convenio-marco con TRAGSA (medio propio instrumental y servicio técnico de la Administración General del Estado y de las Administraciones de las Comunidades Autónomas que así lo dispongan) en virtud del cual se ha realizado un estudio para priorizar la defensa del territorio y planificar las actuaciones en materia de prevención de incendios a realizar en el periodo 2008-2010.

Respecto de las actuaciones de inversión en activos del Estado en 2007 se realizaron más de 1000, suponiendo una certificación acumulada en el ejercicio de 161 millones de €, destacando las siguientes:

- Tratamiento de vía y sustitución de materiales en el tramo de doble vía banalizada Pola de Lena – Soto de Rey de la línea de Venta de Baños a Gijón Cercanías.
- Sustitución del enclavamiento de la estación de Villabona de Asturias en la línea de Venta de Baños a Gijón Cercanías.
- Sustitución de traviesas monobloc por PR-01en el t/Cubelles-Barcelona Sants (1º fase).
- Rehabilitación y aumento de potencia de la subestación eléctrica de tracción de Garraf.
- Sustitución de traviesas RS por PR-01 varios trayectos L/ Madrid-V. Alcántara.



- Rehabilitación progresiva de vía con sustitución de carril pk. 51/795-62/450 L/
 Aljucen-Cáceres.
- Instalación de enclavamientos electrónicos BAU y CTC tramo Cercedilla-Segovia.
- Rehabilitación de vías de circulación y sustitución de desvíos por híbridos en estaciones de San Vicente de A. y V. de Alcántara. Importe 1.270.000 €.
- Instalación del sistema de transmisión para proveer circuitos protegidos de explotación ferroviaria t/ Massanet-Port Bou.
- Sustitución de equipos de transmisión por obsolescencia tecnológica T/ Linares-Moreda-Granada-Almería.
- Sustitución equipos de transmisión en línea c-5 por obsolescencia tecnológica instalación de equipos t/ Villaverde Alto-Parla-Humanes.
- Modernización y mejora de instalaciones móviles de tracción, 1ª Fase.
- Revisión y ajuste de subestaciones eléctricas de tracción.
- Mejora de la fiabilidad y disponibilidad del CTC de Barcelona, instalando una nueva arquitectura de comunicaciones.
- Modernización del P.U.A. (Puesto Unificado de Atocha) y mejora de la fiabilidad y disponibilidad de Atocha (Cercanias y Largo Recorrido).
- Renovación vía L/Córdoba-Almorchón. tramos Córdoba-Bélmez y Almorchón-Bélmez.
- Nuevo enclavamiento electrónico con circuitos de vía de audiofrecuencia en la estación de Donostia-San Sebastián. L/ Madrid - Hendaya.
- Plan de renovación de juntas aislantes de madera por fibra de vidrio o encoladas "in situ" a nivel red. Subplan correspondiente al ámbito de la JM de Burgos.
- Sustitución de travesías tipo "A" por "B" en vía general Irún-Paseo Colón.
- Colaboración en la modificación de secuencia de señales con desvío a la entrada y a la salida en estaciones banalizadas y bifurcaciones, asumiendo la dirección de obra.

En la red de alta velocidad se han ejecutado inversiones por importe de 23 millones de €, de las cuales las más significativas son las siguientes:

- Construcción y acondicionamiento de los caminos de acceso a los túneles existentes en Línea de Alta Velocidad Madrid-Barcelona-F. Francesa. Tramo Madrid-Lérida.
- Mejora y acondicionamiento de desmontes entre los PP.KK 130+993 y 417+240 de la Línea de Alta Velocidad Madrid-Barcelona-F. Francesa. Tramo Madrid-Lérida.
- Unificación de la señalización lateral en la L/A.V. Madrid-Sevilla.



 Adaptación del sistema ASFA a la nueva señalización lateral de la L/A.V. Madrid-Sevilla.

En otro tipo de actuaciones destacar en el área de la telecomunicaciones la realización de los proyectos de cableado estructurado y los traslados de conexiones telefónicas de todas las nuevas sedes y las necesarias para traslados de personal de Adif y Renfe Operadora. Además se han acometido mejoras en la red tren tierra y se ha procedido a la migración y realizado actuaciones de modernización de la red de conmutación. En el área de calidad se ha realizado la integración de los sistemas de calidad de alta velocidad en el sistema integral de gestión de la red convencional.

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, prestación de servicios que en 2007 ha tenido como novedad el inicio del servicio comercial de mercancías de empresas privadas, en concreto, Acciona Rail Services, Continental Rail y Comsa Rail Transport.

Además, el escenario de gestión ha tenido como hechos relevantes:

- Elevación de la velocidad máxima a 300 km/h en la línea Madrid-Camp de Tarragona el 7 de Mayo.
- Comienzo del servicio comercial de los nuevos trenes de alta velocidad serie 103 (ICE) en el mes de Junio.
- Puesta en explotación comercial del trayecto de alta velocidad Antequera-Málaga en diciembre, que sustituye al TALGO 200 anterior.
- Puesta en explotación comercial del trayecto de alta velocidad Madrid-Valladolid y reordenación del corredor Norte, con la incorporación de trenes Alvia (ancho variable) que supone importantes mejoras en tiempos de viaje (más de una hora en la mayoría de las relaciones del corredor).
- Nueva línea de cercanías del núcleo de Murcia, C3 Alicante San Vicente Centro (13 de febrero).
- Nuevo ramal mercancías Castellbisbal Barcelona Can Tunis (5 de febrero).



- Variaciones en el equipamiento de la red, tanto de alta velocidad como red convencional orientadas a mejorar la seguridad en la circulación:
- Alta velocidad: aumento del bloqueo de control automático (BCA) en 57,8 km, aumento del bloqueo de señalización lateral (BSL) en 180,5 km. y aumento de la comunicación tren tierra GSM-R en 238,3 km.
- Red convencional: aumento de banalización en 226,2 km, disminución del bloqueo telefónico (BT) en 362,1 km, extensión del control de tráfico centralizado (CTC) en 305,2 km., aumento del sistema de anuncio de señales y frenado automático (ASFA) en 136,65 km., y aumento de la comunicación tren-tierra convencional en 18,8 km.
- Suspensión de la circulación entre Bellvitge y Barcelona Sants por ambas vías entre el 20 de octubre y el 17 de noviembre por deslizamiento del terreno, causado por incidencias en las obras de la futura línea de alta velocidad. Se establecieron planes alternativos de transporte con los servicios afectados. El 17 de noviembre se reanudó la circulación por vía I y el 1 de diciembre por vía II. Además del corte de vía mencionado, en el entorno de Barcelona se han venido produciendo numerosas incidencias relevantes con afectación al tráfico a lo largo del año.
- Suspensión de la circulación en el túnel del trayecto Madrid-Chamartín Atocha-Cercanías, por ambas vías, del 7 al 22 de agosto, por obras de acondicionamiento en el acceso de alta velocidad a Chamartín y nuevo túnel de Sol.

En 2007, Circulación ha gestionado 185,6 millones de kms.-tren, lo que supone un incremento del 0,3% sobre el año anterior (185,1 mill.km-tren). De este tráfico, 319.981 km-tren corresponden a operadores ferroviarios privados. En cuanto al tráfico por tipo de red, se ha producido un crecimiento del 18,3% en la red de alta velocidad (de 18,8 mill.km-tren en 2006 a 22,2 mill.km-tren en 2007), a la vez que un descenso del 1,8% en la red convencional (de 166,3 mill.km-tren en 2006 a 163,4 mill.km-tren en 2007), destacando la pérdida de tráfico de mercancías Renfe, que ha quedado un 4,2% por debajo del año anterior (de 38,7 mill.km-tren en 2006 a 37,1 mill.km-tren en 2007).

En cuanto a los niveles de puntualidad conseguidos, se han cumplido prácticamente todos los objetivos establecidos por operador y producto, salvo la relación de alta velocidad Madrid-Tarragona con umbral de 3 minutos, debido a incidencias en la puesta en servicio de los nuevos vehículos serie 103.



- Servicio de alta velocidad en larga distancia: AV Madrid Sevilla (3 min.) cerró con 99,6% superando su objetivo. AV Madrid Camp de Tarragona (3 min.) alcanzó 98,1%, (-0,7 puntos por debajo de su objetivo) y el Talgo 200 (5 min.) Madrid Málaga superó su objetivo con 97,8%, que es el mejor valor de su historia.
- Servicio de larga distancia convencional, supera objetivos: puntualidad de llegada global con umbral 10 min., 96,1%, y puntualidad de llegada por productos, con umbral 5 min (Euromed 94,8%, Alaris 96,5%, Altaria 92,2% y Alvia 95,5%).
- Servicio de alta velocidad en media distancia Madrid Toledo, Madrid Puertollano y Córdoba - Sevilla (umbral 3 min.) alcanza 99,6%, superando su objetivo.
- Servicio de media distancia convencional, supera el objetivo global de puntualidad (umbral 5 min.) con 96,4%.
- Mercancías, tanto Renfe como las empresas ferroviarias privadas superan el 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 el ámbito de la liberalización del sector, además de la adjudicación de capacidad a las nuevas empresas ferroviarias, formación y prácticas de su personal de conducción, pruebas de sus vehículos, etc., Circulación ha desarrollado la segunda fase del sistema de asignación de capacidad, que ha consistido en un estudio de la capacidad y grado de saturación de las líneas, la elaboración de normas técnicas para casos especiales de carga y velocidad y condiciones de acceso para circulación de material histórico, y adaptación del sistema de asignación de capacidad al entorno multioperador. Asimismo, ha desarrollado el sistema de trazabilidad de la información de las circulaciones de trenes en un entorno multioperador.

Como parte del desarrollo del Plan Estratégico, se ha colaborado con Seguridad en la Circulación en la elaboración del mapa de riesgos, identificando riesgos derivados del tránsito de viajeros por los pasos entre andenes, y confeccionando el mapa de puntos de riesgo permanentes de fallo humano en estaciones y mapa de puntos de riesgo temporales de fallo humano por degradación temporal de funcionamiento de instalaciones de seguridad.



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 2007 la actividad ha venido marcada de forma muy especial por la realización de obras y adaptación de las instalaciones en las estaciones afectadas por la puesta en funcionamiento de los nuevos tramos de alta velocidad de las líneas de Madrid-Barcelona Sants, Madrid-Málaga y Madrid-Valladolid. En este sentido, a lo largo de todo el año se han continuado las obras de ampliación de Barcelona Sants, consistentes en la adaptación de vías y andenes e incremento de la superficie destinada al viajero, minimizando los efectos de las mismas sobre las condiciones de prestación de servicios a los clientes en la estación. Por otro lado, derivado de los problemas surgidos en la construcción de la línea y su repercusión en los servicios de Cercanías, se han acentuado los servicios de información y atención a los viajeros en Barcelona Sants y França, con el objetivo de reducir los efectos negativos sobre los viajeros. Igualmente, con motivo de la inauguración de las líneas de alta velocidad de Madrid a Málaga y a Valladolid, se ha efectuado la adecuación de las instalaciones de Vialia Estación María Zambrano y Valladolid, así como las de Segovia-Guiomar, de nueva construcción, para una adecuada prestación de servicios a los clientes.

Con objeto de contribuir al desarrollo del transporte ferroviario ofreciendo a los viajeros y operadores un servicio de calidad en las estaciones, se ha elaborado un catálogo de servicios ferroviarios a prestar en estaciones multioperador, de forma que las estaciones quedan clasificadas en función de su tipología, características y prestaciones, a fin de dejar definido el mapa de servicios (básicos, a operadores, a clientes y comerciales) que constituyan la oferta de Adif a los clientes y operadores. Por otro lado, para maximizar la rentabilidad de los espacios en las estaciones a través del desarrollo de la actividad comercial, se ha presentado el "Plan de Mejora Comercial de Estaciones" en el que se recoge la propuesta de implantación de tienda multiproducto bajo una misma marca comercial en el ámbito de todas las estaciones, en el que se seguirá profundizando a lo largo de 2008. Asimismo, se ha



llevado a cabo la adaptación de las instalaciones en los aparcamientos para la adecuación a la nueva legislación sobre cobro por minutos.

Respecto al área de inversiones, cabe destacar el inicio en los trabajos de mejora de accesos y adecuación del centro de transformación de la intermodal Vialia Abando Indalecio Prieto, de Bilbao, para racionalizar el espacio comercial y mejorar los flujos peatonales; el tratamiento de fachadas exteriores, pavimento y rehabilitación de espacios destinados a información, venta de billetes y atención al cliente en Valencia Nord, así como diversas actuaciones en Castellón. A su vez, hay que señalar la puesta en servicio de la nueva estación de Llamaquique, el avance de obras en la estaciones de nueva construcción de Tarrasa Este y Miribilla, los trabajos de remodelación y mejora en Martorell, Fuencarral, Parla y Castellbisbal y las actuaciones en materia de protección civil en Ávila, Ronda, Port Bou y Barcelona França, entre otras. En la línea de ofrecer la mejor calidad de servicio y prestaciones a los usuarios de las estaciones, se ha iniciado la instalación y comercialización de Internet mediante comunicación inalámbrica (Wi-Fi).

Durante el ejercicio 2007, se ha puesto en marcha el programa "Estación abierta", cuyo objetivo es potenciar iniciativas en estaciones de Adif con criterios de responsabilidad social corporativa (RSC), contribuyendo a desarrollar las estaciones como centros cívicos, potenciando su uso social. Por otro lado, en colaboración con CERMI, ONCE, FUNDACIÓN ONCE, Ministerio de Fomento y Renfe Operadora, se ha editado la Guía de servicios ferroviarios para viajeros con discapacidad, con detalle del servicio prestado de forma conjunta por Adif y Renfe para lograr que un viajero con discapacidad que tenga dificultades en su desplazamiento pueda realizar su viaje en tren, atendido desde la estación de origen hasta la estación de destino, y cuya implantación se inició el 16 de julio de 2007.

En otro orden de cosas, se ha puesto en marcha el proceso de implantación del modelo integral de excelencia en la gestión. Asimismo, las auditorias de calidad de AENOR han revelado que el sistema de gestión de calidad de la Dirección Ejecutiva es un sistema maduro y eficaz en la implantación de las herramientas según norma ISO 9001:2000, renovándose todas las certificaciones existentes..

En cuanto al sistema de gestión ambiental, a final de 2007 se ha alcanzado un total de 14 estaciones certificadas, interesando destacar que se encuentra bastante avanzado el proceso de integración de los sistemas de gestión de calidad y medioambiente, siendo prueba de ello la existencia de dos gerencias territoriales, en cuyas estaciones disponen de la certificación integrada emitida por AENOR.



2.6. TERMINALES DE MERCANCÍAS.

Durante 2007, la actividad ha tenido como hito relevante el inicio de la prestación de servicios en las terminales de mercancías a las primeras tres empresas ferroviarias privadas (Continental Rail S.A., Acciona Rail Services S.A. y Comsa Rail Transport S.A.) una vez que obtuvieron la licencia de empresa ferroviaria y el certificado de seguridad que establece la normativa. Respecto de la facturación de los servicios adicionales y complementarios prestados se han aplicado las tarifas en régimen de provisionales aprobadas en el Consejo de Administración de Adif de fecha 28 de octubre de 2005, avanzándose en el establecimiento de nuevos criterios y nueva unidad de medida para los servicios complementarios de maniobras (con y sin vehículo motor), aprobándose en el Consejo de Administración de Adif de fecha 30/11/07 el marco general tarifario, para ser aplicado en 2008.

Para la mejora de la eficiencia operativa se ha implantado la cuenta de resultados para cada una de las Terminales y se ha licitado el proyecto para la implantación de un nuevo sistema de medición/facturación de los servicios prestados. En el marco de las relaciones con Renfe-Operadora, durante 2007 se han medido por primera vez los indicadores de calidad acordados con Mercancías y Logística de Renfe Operadora, lo que supone la medición de la calidad del servicio prestado con criterios objetivos.

En cuanto a las certificaciones de calidad y medioambiente: se ha renovado la certificación, conforme a la norma UNE-EN ISO 9001:2000, para el proceso logístico de carga, transporte, descarga de cloruro de vinilo estabilizado entre Martorell e Irún-Hernani, con participación de Mercancias y Logística de Renfe-Operadora, Vinilis S.A., Transportes Teifer S.L., Arkema Química y Adif Terminales de Mercancías; se ha obtenido la certificación medioambiental ISO 14000 en 15 terminales del grupo I y se ha extendido la certificación de calidad AENOR, inicialmente obtenida por 35 terminales, a otras 15 del grupo II, lo que establece que el sistema de gestión de la calidad adoptado para los servicios adicionales, complementarios y auxiliares prestado en las terminales de mercancías, es conforme a la exigencia de la Norma UNE-EN ISO 9001:2500. Asimismo se ha elaborado el manual del sistema de gestión de la prevención de riesgos laborales que sirve de base para la certificación en OSHAS 18001 durante 2008, conforme a lo establecido en el plan de accidentalidad cero.

En el capítulo de nuevas infraestructuras destacan las obras de construcción de la nueva terminal intermodal en Lugo y la puesta en servicio de la 1º fase de la nueva terminal de Zaragoza Plaza; habiéndose realizado otras inversiones, tanto en activos propios como obras



por cuenta del Estado, para la adquisición, regeneración y modernización del equipamiento interno.

2.7. PATRIMONIO Y URBANISMO.

En primer lugar señalar que en el año 2007 se ha producido un cambio legal importante y que afecta a la actividad que desarrolla la Dirección, con la publicación de la Ley 8/2007 del Suelo que entró en vigor el 1 de Julio de 2007 y que modifica el marco general legislativo que regula la actividad estatal en materia de suelo.

Respecto a la participación en las sociedades creadas para el desarrollo de las redes arteriales ferroviarias de alta velocidad y su integración urbana, en este año se han iniciado o licitado obras en Valladolid, Barcelona, Logroño, León y Zaragoza, en donde, al igual que en el resto de sociedades, se ha seguido avanzando en la redacción y aprobación de los instrumentos urbanísticos necesarios, así como en el establecimiento de acuerdos que permiten el desarrollo de las operaciones de integración de las infraestructuras. En cuanto a las 15 sociedades inmobiliarias en las que ADIF participa, se ha continuado con el desarrollo de las promociones, habiéndose prácticamente concluido las situadas en Ciudad Real, Xátiva, Zaragoza, Pamplona, Pontevedra, Tolosa y Ponferrada. En general, estas sociedades han mejorado los resultados esperados inicialmente, si bien, durante el segundo semestre, se ha notado la disminución en el ritmo de ventas que afecta al sector inmobiliario.

En el capítulo de establecimiento de acuerdos con otras administraciones, se han formalizado Convenios Urbanísticos – Ferroviarios en Ayamonte, Guadalajara, La Rinconada, Sanlúcar la Mayor, Segovia, Sevilla, Zaragoza, L'Hospitalet de LLobregat, Lérida, Montcada y Rexac, Basauri y Logroño.

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.



En cuanto a la actividad de producción de suelos y comercialización, durante este año se han patrimonializado 412.000 m² y se han enajenado 79 inmuebles (215.671 m²), habiéndose realizado 434 nuevos contratos de arrendamiento.

Por otra parte y dentro de la actividad de mantenimiento y actualización del inventario de bienes inmuebles de Adif, se han incluido los tramos de alta velocidad Madrid – Toledo y Lérida – Roda de Bará y se ha incorporado la documentación de la líneas Puertollano – Córdoba, Sotana – La Pinilla – Cartagena, Tortosa – San Carlos de la Rápita, Mequinenza – Teruel y Arcos de la Frontera – Almargén. Así mismo, se inicia el proceso de identificación sobre cartografía catastral de las líneas cerradas o de construcción abandonada, según la disposición adicional séptima de la Ley del Sector Ferroviario, que permitirá el establecimiento de convenios para el desarrollo de Vías Verdes. Dentro del programa anual de mantenimiento se han actualizado un total de 384 unidades de inventario, de las cuales 220 corresponden a recintos ferroviarios situados en ciudades.

En cuanto a la actividad de administración y gestión patrimonial, se ha desarrollado el plan estratégico de desarrollo del patrimonio inmobiliario adscrito a Adif, definiendo el programa de racionalización de recintos ferroviarios, y se continúa la segregación de activos a Renfe Operadora, centrada en las oficinas de uso administrativo y operativo y los talleres. Asimismo, se ha desarrollado el "Plan de la Vivienda" para cambiar el actual parque de viviendas que gestiona Adif por otro más moderno, perfectamente mantenido y rentabilizado. Para ello se están realizando diversos programas de desafectaciones, rehabilitaciones, demoliciones, enajenaciones y de detección de suelos aptos para futuras edificaciones de viviendas con algún tipo de protección. Por otra parte, en el último trimestre del año se ha impulsado y puesto en marcha el archivo central de Adif, físico e informático, que pretende crear una nueva cultura empresarial de gestión documental y de creación de fondos documentales históricos.

Finalmente, señalar que el sistema de gestión de calidad de la Dirección ha sido auditado por AENOR en las fechas previstas, manteniendo las certificaciones de acuerdo a la Norma ISO 9001/2000, de los procesos de gestión del inventario, desafectación y enajenación de bienes inmuebles, y se han iniciado las acciones necesarias para certificar un cuarto proceso "Control Económico de la Expropiaciones", habiéndose concluido además el proceso de auto evaluación de la Dirección según el modelo E.F.Q.M.



2.8. TELECOMUNICACIONES Y ENERGIA.

Telecomunicaciones.

En el año 2007 ha continuado el período de estabilidad de los dos años anteriores, lo cual ha contribuido al cumplimiento de todos los objetivos económicos establecidos. De acuerdo 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, así como mejorar la información y atención al cliente.

Entre las realizadas, destacan por su importancia:

- Coordinación de los trabajos de instalaciones y de equipamiento necesario para dotar de telefonía GSM y servicio UMTS a la LAV Madrid – Segovia – Valladolid y al tramo Antequera – Málaga de la LAV Córdoba – Málaga.
- Extensión del sistema de supervisión y control de suministro de energía eléctrica a 70
 parques de telecomunicaciones, con lo cual se da por finalizado el proyecto que se ha
 venido desarrollando progresivamente en los últimos años.
- Obras de mejora y robustecimiento en los túneles de Debelitres, La Pineda, Grifeu, Sant Antoni, La Cañada y La Pedriza.
- Cerradas las negociaciones con los operadores de telecomunicaciones móviles para la firma de un acuerdo marco para la prestación por parte de Adif de servicios para telecomunicaciones móviles tanto en las líneas de alta velocidad actuales como futuras.
- Finalizadas las negociaciones para la firma de los correspondientes acuerdos marco de red troncal, una vez vencidos los contratos que estaban en vigor, con dos de nuestros clientes más importantes.
- Cerradas las negociaciones de un acuerdo marco de cable metropolitano y anillos metropolitanos con uno de nuestros principales clientes.
- Alcanzado un preacuerdo de ampliación del contrato actual con uno de nuestros clientes más importante.

En el ámbito de la gestión del negocio, se ha realizado la II encuesta que ha permitido conocer el grado de satisfacción de los clientes con los productos y servicios de telecomunicaciones de Adif, así como su grado de fidelización, además de proporcionar información sobre los puntos fuertes y áreas de mejora de la calidad de los productos y



servicios, de acuerdo a las necesidades de los clientes. Asimismo, se continúa con los proyectos de desarrollo del cuadro de mando integral, habiéndose realizado el desarrollo completo de los mapas estratégicos de telecomunicaciones y energía, y se está en fase de análisis de la herramienta de software que automatice su gestión.

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 energía eléctrica, los aspectos más relevantes han sido:

- Implantación de nuevos equipos de tele medida en más de 250 puntos de suministro.
- Implantación de un concentrador secundario para la captura y almacenamiento de medidas eléctricas.
- Del análisis del Real Decreto de fecha 29 de diciembre de 2006, por el que se establece la tarifa eléctrica para el año 2007, se ha procedido a negociar con los adjudicatarios del suministro de energía eléctrica para el año 2007 una reducción de las tarifas de acceso que ha permitido a Adif obtener un ahorro en la factura.
- Se ha modificado el procedimiento de adjudicación del suministro de energía eléctrica para el año 2008, separando las tarifas de acceso a redes de distribución y transporte, de los costes de energía. Este nuevo procedimiento, junto con algunas otras actuaciones, han permitido a Adif reducir la factura de energía para el año en cuestión.

En el ámbito de gestión de combustible:

- Elaborado un plan de adecuación de las instalaciones a la normativa legal vigente, que además se orientará a mejorar y modernizar los elementos que componen las mismas.
- Cerrado un convenio de servicio de suministro de combustible de tracción con dos nuevos clientes.
- Se ha dejado sin servicio y clausurado la instalación fija de suministro de gasóleo B en
 Port Bou, siguiendo las normativas técnica y medioambiental al efecto.



 Se ha analizado la viabilidad de establecer un plan de ampliación del sistema de captura de datos de entradas y suministros por telegestión a todos los almacenes fiscales

3. ACTIVIDAD ECONÓMICA.

3.1 INGRESOS Y GASTOS.

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

CONCEPTO	2007	2006	Variación	Variación
	(millones €)	(millones €)	(millones €)	%
Prestaciones de servicios	1.576,0	1.142,7	433,3	37,9
Trabajos efectuados por la empresa para su inmovilizado	14,6	9,6	5,0	52,1
Otros ingresos de explotación	627,2	605,5	21,7	3,6
INGRESOS DE EXPLOTACIÓN	2.217,8	1.757,8	460,0	26,2
Aprovisionamientos	-161,4	-154,4	-7,0	4,5
Gastos de personal	-648,6	-630,0	-18,6	3,0
Dotaciones para amortización de inmovilizado	-1 <i>75</i> ,8	-149,9	-25,9	17,3
Variación de la provisión de tráfico	21,1	1,1	20,0	
Otros gastos de explotación	-1.406,9	-952,2	-454,7	47,8
GASTOS DE EXPLOTACIÓN	-2.371,7	-1.885,4	-486,3	25,8
PÉRDIDA DE EXPLOTACIÓN	-153,9	-127,6	-26,3	20,6
Ingresos financieros	176,4	121,5	54,9	45,2
Gastos Financieros	-161,6		-74,3	85,1
RESULTADOS FINANCIEROS	14,8		-19,5	-56,9
RESULTADO DE LAS ACTIVIDADES ORDINARIAS	-139,1	-93,3	-45,8	49,1
Ingresos extraordinarios	<i>77</i> ,1	65,2	11,9	18,3
Gastos extraordinarios	-34,3	-56,2	21,9	-39,0
RESULTADOS EXTRAORDINARIOS	42,8	9,0	33,8	375,6
IMPUESTO SOBRE SOCIEDADES	7,7	HEE	7,7	
RESULTADO DEL EJERCICIO	-88,6	-84,3	-4,3	5,1



Sobre los ingresos por prestaciones de servicio, 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 y por inversiones de reposición y mejora en dicha red, conceptos estos últimos que derivan de las aportaciones económicas de la AGE que figuran en el Contrato Programa firmado con Adif. En todos ellos se ha producido un incremento significativo respecto a las cifras del año anterior, que si en el caso de los cánones se debe fundamentalmente a la puesta en explotación a finales del año 2006 de tramos de alta velocidad, para el resto de conceptos son consecuencia de la fijación de los compromisos económicos por parte del Estado que derivan del Contrato Programa.

En los gastos de explotación destaca el aumento respecto al año anterior de consumos de materiales y gastos externos, que tienen su contrapartida en los ingresos por administración de la red de titularidad del Estado y por inversiones de reposición y mejora en dicha red.

El resultado financiero, ingreso menos gastos, es inferior a la cifra del año anterior fundamentalmente por la disminución de los activos financieros, saldos en cuentas corrientes e inversiones financieras, y por el aumento de los pasivos financieros, prestamos del BEI.

Por último, la cifra de ingresos y gastos extraordinarios ha sido debida a diversos conceptos: intereses de demora de la devolución del IVA, ingresos de telecomunicaciones correspondientes a ejercicios anteriores, litigios, etc.

La cuenta de resultados por actividades se detalla en el cuadro siguiente:



(cifras en millones de euros)

CONCEPTO		Contruc, Vía e Instalación de L.C.		Gestión Otros Activos Propios	Comunes	TOTAL
Canon Infraestructura Red Ferroviaria	38,1		90,6			128,7
Canon Estaciones y otras Infraestructuras	0,3		2,3			56,4
Administración de la Red Convencional	675,1					675,1
Actuaciones por cuenta del Estado	207,5	214,6	272,5	4,2	3,7	702,5
Otros ingresos comerciales	24,1	6,9	2,5	580,5	13,2	627,2
Trabajos realizados por empresa para inmovilizado y almacenes	3,7	3,4	7,4			14,5
Tasa de seguridad ferroviaria					13,3	13,3
Ingresos Propios	948,8	225,0	375,3	638,5	30,2	2.217,8
Ingresos por transferencias	26,9		0,8	15,4	42,8	86,0
TOTAL INGRESOS DE EXPLOTACIÓN	975,7	225,0	376,1	653,9	73,0	2.303,8
Gastos de Personal y E.R.E.	-367,2	-23,3	-20,5	-155,5	-82,1	-648,6
Energía de Tracción	33.72	2070		-233,0		-233,0
Materiales y servicios	-496,9	-211,2	-392,3			
- Servicios exteriores y otros	-299,6	-			-	-654,2
- Actuaciones Cuenta Estado	-197,3	+				-681,1
	-1,4		0,9		21,6	21,1
Variación de provisiones	-865,6					-2.195,9
Gastos Propios					_	
Gastos por transferencias	-15,4					-86,0
TOTAL GASTOS DE EXPLOTACIÓN	-881,0	-235,4	-417,2	-550,4	-197,8	-2.281,9
RESULTADO BRUTO DE EXPLOTACIÓN	94,7	-10,4	-41,1	103,5	-124,8	21,9
Amortizaciones	-16,1	-0,1	-77,9	-67,6	-14,1	-175,9
Subv. de capital traspasadas al ejercicio	0,4		32,5		-	
RD. NETO EXPLOT. ANTES COMUNES	79,0					
Comunes por distribución	-86,5	5 -4,1	-3,8	-44,1	138,5	
RESULTADO NETO DE EXPLOTACIÓN	-7,5					
					140	146
Resultados Financieros					14,8	
RDO. DE LAS ACTIV. ORDINARIAS	-7,5	-14,6	-90,3	-3,6	14,8	-101,2
Resultados Extraordinarios					4,8	4,8
RD. ANTES IMPUESTO S/ SOCIEDADES	-7,5	-14,6	-90,3	-3,6	19,6	
Impuesto de Sociedades					7,7	7,7
RESULTADO	-7,5	-14,6	-90,3	3 -3,6	27,3	-88,6

3.2 INVERSIONES.

Las cifras económicas de las inversiones realizadas durante el ejercicio 2007, cuotas del IVA soportado incluidas, figuran en los cuadros adjuntos:



LÍNEAS	IMPORTE
	(millones €)
Líneas de alta velocidad	3.483
Madrid-Frontera Francesa	720
Madrid- Valladolid	856
Córdoba-Málaga-Granada	358
Madrid-Levante	979
LAV a Asturias	525
Otras inversiones	45
Obras por cuenta del Estado (*)	812
Ourense-Santiago	316
Resto	496
Otros activos propios	411
TOTALES	4.706

NATURALEZA	IMPORTE
	(millones €)
Plataforma	2.642
Vía	554
Electrificación	209
Instalaciones de telecomunicaciones	103
Instalaciones de seguridad	448
Estaciones	296
Equipamientos y resto de actuaciones	454
TOTALES	4.706

(*) Cifras de la liquidación del Contrato Programa para el 2007

Respecto de las líneas de alta velocidad en construcción (se incluyen las líneas y secciones inauguradas al final de 2007) el grado de ejecución de las actuaciones contratadas desde origen a 31 de diciembre de 2007, se refleja en el siguiente cuadro:

LÍNEAS	CONTRATADO	REALIZADO	REALIZADO
	(millones €)	(millones €)	(%)
Madrid-Frontera Francesa	10.945	9.294	85
Madrid-Lleida	5.054	4.901	97
Lleida-Barcelona (Sants)	4.171	3.897	93
Barcelona (Sants)-Figueras	1.720	496	29
Madrid- Valladolid	3.943	3.734	95
Córdoba-Málaga-Granada	2.794	2.431	87
Madrid-Levante	4.127	2.572	62
Madrid-Valencia(acceso Sur)	2.162	1.249	58
Acceso Alicante y Murcia/Cartagena	657	417	64
Acceso Norte a Valencia/Castellón	1.308	906	69
LAV a Asturias	2.062	1.315	64
Ourense-Santiago	1.063	643	60
Otras inversiones	1.109	172	16
TOTALES	26.043	20.161	77



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

EJE FERROVIARIO	ACTIVOS PROPIOS	ACTIVOS ESTADO	TOTAL
	(millones €)	(millones €)	(millones €)
Eje O. Madrid Atocha- Sevilla Santa Justa (A.V.)	30		30
Eje 1. Madrid Chamartín-Irún-Hendaya	10	59	69
Eje 2. Madrid Chamartín-Zaragoza-Lérida-Barcelona-Cerbere	134	97	231
Eje 3. Madrid Chamartín-Valencia-San Vicente de Calders	20	70	90
Eje 4. Alcazar de San Juan-Córdoba-Sevilla-Cádiz	102	73	175
Eje 5. Madrid Atocha-Cáceres-Badajoz	3	12	15
Eje 6. Venta de Baños-León-Orense-Vigo	13	66	79
Común a varios ejes o no asignable a ejes	99	119	218
TOTAL	411	496	907

Y la distribución por tipo de red:

TIPO DE RED	ACTIVOS PROPIOS	ACTIVOS ESTADO	TOTAL
	(millones €)	(millones €)	(millones €)
Cercanías	248	112	360
Red A	244	86	330
Red B	4	20	24
Red C		6	6
Red general	34	265	299
Red A	13	106	119
Red B	3	62	65
Red C	18	97	115
Red alta velocidad	30		30
Común a varios ejes o no asignable	99	119	218
TOTAL	411	496	907
Red A	257	192	449
Red B	7	82	89
Red C	18	103	121
Red alta velocidad	30		30
Común a varios ejes o no asignable	99	119	218
TOTAL	411	496	907

3.3. EJECUCIÓN DEL CONTRATO PROGRAMA.

El cuadro inferior recoge los datos relevantes que enmarcan la gestión de este primer ejercicio del Contrato Programa, comparando las previsiones con los datos reales:



RESUMEN

Datos en millones de €

Datos en millones de €			<u> </u>
DATOS	PREVISTO CONTRATO PROGRAMA	REAL	DIFERENCIA
Resultado ADIF	-105,1	-88,6	-16,5
Resultado Administración Red Convencional	-9,7	-7,5	-2,2
Plantilla ADIF (plantilla media ejercicio 2007 en nº de personas)	14.581	14.141	440
Plantilla ADIF (al cierre del ejercicio 2007, en nº de personas)	14.291	14.177	114
Productividad (Ingresos comerciales/plantilla media) (miles de €)	57,2	58,4	-1,2
Coste del ERE (Expediente regulación de empleo)	37,6	34,3	3,3
Mantenimiento, Explotación y Gestión de la Red Estado	783,1	783,1	
Inversiones en la red Convencional	481,1	496,2	-15,1
Inversiones en la línea de alta velocidad MADRID - GALICIA, tramo OURENSE - SANTIAGO	439,9(*)	329,9	110
Aportaciones patrimoniales	1.204,0	1.204,0	
Endeudamiento	704,7	346,1	358,6

^{(*) 295.903} según presupuesto Adif.

Como aspectos relevantes destacar:

Resultado de Adif

El Contrato Programa establece para el ejercicio 2007 un resultado neto de explotación negativo de 105,1millones de €, mientras que el resultado real ha sido de 88,6 millones de € pérdidas, lo que supone una mejora de 16,5 millones de €..

Además del resultado total de Adif, el Contrato Programa establece el resultado de la Administración de la Red Convencional formada por Mantenimiento de Infraestructura, Circulación y Seguridad en la Circulación. El resultado neto de explotación real ha mejorado al previsto según el siguiente detalle:

RESULTADO ADMINISTRACION RED CONVENCIONAL

Datos en miles de €

	DATOS 2007
Manten	imiento infraestructura
Circula	ción
Segurid	ad en la circulación
Total A	dministración Red Convencional
Total A	dmón. Red Convencional (sin ERE)

Previsto Contrato Programa
-12.201
1.689
799
-9.714

Resultado Real 2007		
	18.325	
	8.344	
	186	
	26.855	
	-7.452	



Plan de recursos humanos.

Respecto de las previsiones del Contrato Programa la plantilla media desciende en 440 personas, la plantilla a cierre del ejercicio desciende en 114 personas y el coste del ERE ha sido ligeramente inferior al previsto en 3,4 millones de €. A su vez el Contrato Programa planteaba alcanzar en 2007 la productividad que figura en el cuadro siguiente, basado entre otras acciones en la contención de los gastos de personal, habiéndose logrado un resultado por encima de las previsiones.

PLAN DE RECURSOS HUMANOS

Datos económicos en miles de €

PRODUCTIVIDAD 2007		
Ingresos come	rciales	
Plantilla medic	1	
Ingresos come media de Adil	rciales (excluidas las aportaciones) / plantilla	
Coste del ERE	(Expediente regulación de empleo)	

CONTRATO PROGRAMA	REAL
833.735	825.659
14.581	14.141
57,2	58,4
37.616	34.307

Si bien los ingresos comerciales han sido inferiores a los previstos, la plantilla media ha sido 440 personas menos que la prevista en el Contrato Programa, por lo que la productividad por persona ha sido ligeramente superior a la prevista.

Inversión realizada en 2007.

Las inversiones de reposición y mejora en la Red de titularidad del Estado ejecutadas en el año 2007 han sido:

DESCIPCIÓN	IMPORTE (millones de €)
Actuaciones en Cercanías	0,4
Mejora seguridad y funcionalidad	24,9
Actuaciones modernización activos	22,2
Plan de renovaciones integrales	57,2
Supresión y protección de pasos a nivel	36,7
Inversiones puntuales	169,5
Actuaciones anteriores a 1-1-2005	86,3
Inversiones prioritarias 2005 – 2006	24,6
	421,8

Añadiendo a la cifra anterior el 2% de costes indirectos y gastos generales de Adif, la cuota del IVA repercutido y deduciendo los importes cobrados durante el ejercicio en concepto de ayudas europeas y de las Comunidades Autónomas y otros organismos de la administración



territorial, se obtiene la cantidad total liquidada que asciende a 496,2 millones de €, cifra superior a la de 481,1 prevista en el contrato Programa, lo que representa un grado de cumplimiento del 103,1%.

El esfuerzo inversor en la red de titularidad del Estado se mide por el volumen de ejecución económica y por un conjunto de indicadores físicos de avance de obra como los kilómetros de vía renovados, los pasos a nivel suprimidos o las subestaciones eléctricas puestas en explotación. Teniendo en cuenta las fechas de las dos primeras encomiendas, junio y octubre de 2007, los plazos forzosos de elaboración de proyectos, contratación, replanteo e inicio de obra no ha sido posible alcanzar alguno de los indicadores. Sin embargo, la adjudicación de obras y el porcentaje de avance de obra permite prever que en el próximo ejercicio se alcanzarán los objetivos previstos.

Las inversiones realizadas en el año 2007 en el tramo Ourense-Santiago de la Línea de Alta Velocidad Madrid – Galicia, perteneciente a la red de altas prestaciones incluidas en la Red de titularidad del Estado, incluyendo el porcentaje de coste indirectos y gastos generales y el IVA repercutido, alcanza la cifra de 315,9 millones de €. Añadiendo la cifra de 14,1 millones de € correspondiente a inversiones anteriores a 1 de enero de 2005 se obtiene la cifra total de la liquidación por este concepto que es de 329,9 millones de €.

Indicadores de prestación de servicios.

El Contrato Programa establece un seguimiento de la prestación de los servicios cuya cuantificación se realiza a partir de una serie de indicadores vinculados tanto al confort, fiabilidad y disponibilidad de las instalaciones de la infraestructura ferroviaria, como a sus repercusiones sobre el tráfico en términos de accidentalidad y puntualidad atribuibles a Adif. Estos indicadores valoran la prestación efectiva del servicio, por lo que no están definidos para el caso en que no haya tráfico en una línea, independientemente de la causa que haya provocado ese cierre.

En el cuadro adjunto figuran las previsiones del Contrato programa y las cifras reales de estos indicadores para el ejercicio 2007.



CUADRO DE SITUACIÓN GLOBAL - INDICADORES DE PRESTACIÓN DE SERVICIO

Previsto en CP 2007

REAL 31/12/2007

	PORCENTAJE DE VIA CALIFI	CADO COMO BIEN + ACEPTABLE		
		Al	65,1	67,3
CONFORT	CALIDAD DE VIA	A2	57,4	60,8
		В	53,5	57,6
		ES A1 + A2		
FIABILIDAD	N° INCIDENCIAS CON AFECTA	ACIÓN A LA CIRCULACIÓN	4.376	3.261
(Imputable a ADIF)	Cercanías A	Madrid y Barcelona		
	N° INCIDENCIAS CON AFECTA	ACIÓN A LA CIRCULACIÓN	912	774
	RED	ES A1 + A2		
	HORAS TOTALES FUERA DE SE	RVICIO con afectación a la circulación	11.676	8.461
DISPONIBILIDAD		sin afectación a la circulación	15.512	10.975
(Imputable a ADIF)	Cercanías A	Madrid y Barcelona		
	HORAS TOTALES FUERA DE SE	RVICIO con afectación a la circulación	1.766	1.330
		sin afectación a la circulación	1.793	1.768
	Ţ	OTAL ADIF		
ACCIDENTALIDAD	ACCIDENTES DE TRENES	N° de Accidentes	30	27
	LARGA DISTANCIA (Llegada <	10 min.}	2,13	1,88
	Euromed (Llegada < 5 min.)		5,50	2,80
	Alaris (Llegada < 5 min.)		1,75	1,66
PUNTUALIDAD	Altaria (Llegada < 5 min.)		4,00	3,69
	CERCANIAS (Llegada < 3 min.)		0,70	0,54
	MEDIA DISTANCIA (Llegada <		2,25	1,56
	MERCANCIAS (Puntualidad Res	stringida) (*) Llegada < 60 min.	1,65	1,40

^(*) Puntualidad Restringida = Llegada con retraso inferior o igual a 60 minutos, para trenes que salieron de origen con un retraso inferior o igual a 15 minutos.

3.4 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 2007 se han recibido ayudas del Fondo de Cohesión según el siguiente detalle:



LÍNEA	COSTE ELEGIBLE	AYUDA CONCEDIDA	% AYUDA	COBROS	% COBROS
	(millones €)	(millones €)		(millones €)	
Madrid-Frontera Francesa	4.690,7	3.389,1	72,25	3.008,7	88,7
Madrid-Lleida	2.919,3	2.109,3	72,25	2.011,3	95,3
Lleida-Frontera Francesa	1.771,4	1.279,8	72,25	997,5	77,9
Madrid- Valladolid	1.853,1	1.575,1	85,0	1.225,9	77,8
Madrid-Levante	718,5	574,8	80,0	390,1	67,8
TOTAL	7.262,3	5.539,1	76,28	4.624,7	83,5

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 2007 se refleja en el siguiente cuadro:

PROGRAMA OPERATIVO	COSTE ELEGÍBLE	AYUDA CONCEDIDA	% AYUDA	COBROS	% COBROS
	(millones €)	(millones €)		(millones €)	
ANDALUCIA	1.675,0	915,0	54,6	806,9	88,1
LAV Córdoba-Málaga	1.550,0	852,5	55,0	758,9	89,0
Red convencional	125,0	62,5	50,0	48,0	76,8
ASTURIAS	130,7	65,3	50,0	53,0	81,1
LAV León-Asturias	89,0	44,5	50,0	33,2	74,6
Red convencional	41 <i>,7</i>	20,8	50,0	19,8	95,2
CASTILLA Y LEÓN	866,3	512,7	59,2	461,5	90,0
LAV Madrid-Valladolid	322,1	193,2	60,0	120,1	62,1
LAV León-Asturias	473,3	284,0	60,0	307,7	108,3
Red convencional	70,9	35,5	50,0	33,7	94,9
CASTILLA LA MANCHA: LAV M-Toledo	103,3	67,1	65,0	63,8	95,0
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	45,3	50,1
LAV Madrid-Levante	50,2	25,1	50,0	16,5	65,7
Red convencional	130 <i>,7</i>	65,3	50,0	28,8	44,1
VALENCIA	276,6	138,3	50,0	58,3	42,1
LAV Madrid-Levante	198,8	99,4	50,0	28,8	28,9
Red convencional	77,9	38,9	50,0	29,5	75,8
TOTAL	3.637,3	1.991,2	52,54	1615,8	84,5



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 2007 alcanza la cifra de 159,6 millones de € de los que se habían cobrado a dicha fecha 128,8.

3.5 CONTRATACIÓN.

Durante el ejercicio 2007 se han aprobado los Pliegos Tipo de Cláusulas administrativas particulares del procedimiento negociado sin publicidad para obras, servicios y suministros. Asimismo, se han aprobado e implantado los manuales de usuario del Texto Refundido de la Ley de Contratos de las Administraciones Públicas; de la Ley 48/98 y art, 13.3 y el manual de usuario de la aplicación GECO. Todos ellos han sido puestos a disposición de los usuarios a través de la Intranet de Compras y Contratación, mediante el desarrollo de una aplicación informática en la que se encuentran todos los modelos de documentos, flujos normativos, etc.

Por otro lado se ha elaborado la normativa reguladora del Registro Voluntario de Licitadores. También se desarrolla el procedimiento en el que se establece los fundamentos sobre la operativa a seguir para el Sistema de Clasificación de Proveedores de Adif.

Respecto de la actividad contractual, en los cuadros siguientes se facilita un resumen del ejercicio.

Cuadro resumen de licitaciones.

DIRECCION	N° EXPEDIENTES	IMPORTE
Plataforma, Vía y Pasos a Nivel Programación y Coordinación Técnica Alta Velocidad Telecomunicaciones y Energía Mantenimiento Infraestructura Líneas Convencionales Mantenimiento Infraestructura Alta Velocidad Estaciones de Viajeros Resto	243 183 208 3.691 111 1.250 4.147	(millones €) 1.042 3.179 211 382 83 102 736
TOTALES	9.833	5.735

Cuadro resumen de adjudicaciones.

DIRECCION	N° EXPEDIENTES	IMPORTE
		(millones €)
Plataforma, Vía y Pasos a Nivel	212	687
Programación y Coordinación Técnica Alta Velocidad	192	2.467
Mantenimiento Infraestructura Líneas Convencionales	3.712	314
Mantenimiento Infraestructura Alta Velocidad	111	128
Resto	5.581	<i>7</i> 36
TOTALES	9.808	4.332



Cuadro resumen de licitaciones por procedimiento.

PROCEDIMIENTO	N° EXPEDIENTES	IMPORTE	% / Imp.
ABIERTO "Concurso		(millones €)	73,4
Subasta RESTRINGIDO	483 174	4.208	0,7 %
■Concurso ■Subasta NEGOCIADO	57 804	353 345	6,2 % 6,0 %
Con PublicidadSin Publicidad	45	243	4,2 %
o Complementarios 141.d TRLCAP o Vinculación Tecnológica o Otras Causas Contratos Menores PEDIDOS A CONTRATO MARCO	5 368 955 5.941 1.001	30 159 144 48 167	0,5 % 2,8 % 2,5 % 0,8 % 2,9 %
TOTALES	9.833	5.735	

De los datos reflejados se desprende que durante el ejercicio 2007 se ha producido un incremento significativo de la actividad contractual, tanto en número de expedientes como en el importe adjudicado que los mismos representan.

	N° expedientes	Importes (MM €)
Año 2006	8.467	3.715
Año 2007	9.833	5.735

3.6 PARTICIPACIONES DE ADIF.

A 31 de diciembre de 2007 Adif tenía participaciones directas en 52 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 56,6 millones de €. En conjunto, durante el ejercicio 2007, se obtuvieron ingresos por importe de 142,8 millones de €, con un incremento respecto



al año anterior del 29,2%, y un beneficio global después de impuestos de 15,1 millones de €, que supone un incremento del 32,4% respecto al año anterior.

En los cuadros siguientes se detallan estos importes:

SOCIEDAD	PARTICIP.	CAPITAL	F. PROPIOS
	(%)	(millones €)	(millones €)
COMFERSA	51	5,9	16,6
EQUIDESA	100	5,5	6,9
TIFSA	51	0,6	24,1
EMFESA	65	0,1	3,9
REDALSA	52	0,6	5,1
TOTAL		12,7	56,6

SOCIEDAD	INGRESOS	%	RESULTADOS	%
	(millones €)		(millones €)	
COMFERSA	24,9	17,7	3,0	19,9
EQUIDESA	0,0	0,0	-0.6	0,0
TIFSA	100,2	71,1	9,7	64,2
EMFESA	7,2	5,1	2,3	15,2
REDALSA	8,7	6,1	0,7	4,6
TOTAL	141,0	100,0	15,1	100,0

Destacan las sociedades Tifsa y Comfersa con unos ingresos que suponen el 71,1% y el 17,7% del total, representando sus beneficios el 64,2% y el 19,9% sobre el total.

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 54,5 millones de € y los fondos propios a 79,0 millones de €. En conjunto durante el ejercicio 2007 se obtuvieron ingresos por importe de 142,8 millones de €, con un incremento respecto al año anterior del 12%, y un beneficio global después de impuestos de 16,9 millones de €, que representa un incremento del 92,4% respecto al año anterior.

En los cuadros siguientes se detallan estos importes:



SOCIEDAD	CAPITAL	F. PROPIOS
	(millones €)	(millones €)
AGUILAS RESIDENCIAL	1,8	5,6
BANO REAL	3,6	4,3
CENTRO ESTACIÓN MIRANDA	3,0	3,1
DESAR.INM.CASTLLA LA MANCHA	1,2	2,6
INARENAS	0,9	1,1
MOSAICO	16,8	16,5
NECSOREN	0,1	0,1
RENFAPEX 2000	1,2	2,1
renfosuna	0,3	0,4
RENFURBIS	1,1	10,7
RESIDENCIAL LANGA	0,4	0,4
SOFETRAL	3,5	6,5
TERRALBINA	2,1	6,7
TRICÉFALO	9,0	7,6
VÍAS Y DESARROLLOS URBANOS	9,5	
TOTAL	54,5	79,0

Ha reducido su capital Renfurbis.

SOCIEDAD	INGRESOS	%	RESULTADOS	%
	(millones €)		(millones €)	
AGUILAS RESIDENCIAL	33,5	23,5%	1,8	10,6%
BANO REAL	9,4	6,6%	0,5	2,9%
CENTRO ESTACIÓN MIRANDA	0,0	0,0%	0,0	0,0%
desar.inm.castlla la mancha	7,3	5,1%	1,2	7,0%
INARENAS	0,0	0,0%	0,0	0,0%
MOSAICO	12,1	8,5%	-0,1	0,0%
NECSOREN	0,0	0,0%	0,0	0,0%
RENFAPEX 2000	0,9	0,6%	0,0	0,0%
renfosuna	1,2	0,8%	0,0	0,0%
RENFURBIS	26,0	18,2%	7,3	43,1%
residencial langa	0,1	0,0%	0,0	0,0%
SOFETRAL	2,6	1,8%	0,2	1,2%
TERRALBINA	24,1	16,9%	4,6	27,2%
TRICÉFALO	7,5	5,3%	0,5	2,9%
VÍAS Y DESARROLLOS URBANOS	18,1	12,7%	0,9	5,1%
TOTAL	142,8	100,0%	16,9	100,0%

Sociedades y consorcios relacionados 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	F. PROPIOS
	(%)	(millones €)	(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	1,3
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.

<u>Sociedades relacionadas con estaciones de viajeros y terminales de</u> mercancías.

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

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

SOCIEDAD	PARTICIP.	CAPITAL	F. PROPIOS
	(%)	(millones €)	(millones €)
AREAS COMERCIALES	40	2,3	2,2
NECSA	40	31,8	35,4
NEFSA	40	10,0	10,0
EUSKOMODAL	1,2	0,1	0,1
SLISA	40,3	0,9	2,0
TOTAL		45,1	49,7



Durante el ejercicio 2007 la cifra de ingresos del conjunto ha sido de 109,7 millones de €, con un aumento de 55,6 millones de € respecto al año anterior, y los beneficios de 1,5 millones de €, correspondiendo fundamentalmente a Necsa.

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.

En consonancia con los principios comentados, en el presente ejercicio se ha aprobado el Plan de I+D+i 2007-2010 para Adif, donde se especifican las actividades, recursos y resultados necesarios para alcanzar los objetivos establecidos, procediéndose a la definición y aprobación del sistema de seguimiento de proyectos singulares. Asimismo se han firmado 7 convenios de colaboración con empresas, OPI's y universidades, y 5 acuerdos de consorcio como instrumentos de colaboración con otras entidades públicas y privadas para la



consecución de intereses comunes en materia de investigación, desarrollo tecnológico e invención.

Sobre proyectos singulares en el año 2007 se ha continuado en el proceso de implementación y desarrollo de nuevos diseños y sistemas de construcción de la infraestructura ferroviaria, entre los que destacan:

- <u>Sistema Da Vinci</u>. 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. A final de 2007 se ha implantado en las líneas de alta velocidad Madrid-Barcelona, Córdoba-Málaga y Madrid-Valladolid.
- Detector de caída 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.
- 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.
- Almacenador cinético de energía. El proyecto singular estratégico SA²VE, 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 se instalará en subestaciones eléctricas de tracción.

- 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. Durante el presente ejercicio los trenes auscultadores que gestiona Adif han realizado pruebas de validación para las nuevas líneas puestas en explotación.
- 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.

Por último en 2007 se solicitaron ayudas del Plan Nacional de I+D+i 2004-20107 para diversos proyectos, habiéndose adjudicado, entre otros, a los siguientes: ELECRAIL, referente a eficiencia energética en ffcc. de tracción eléctrica; ALERTALUD, investigación sobre técnicas para la predicción de hundimiento de taludes y estructuras civiles y desarrollo de una red de control en tiempo real; MIFFO, monitorización en tiempo real de infraestructuras ferroviarias utilizando tecnologías basadas en fibra óptica y AVIZOR, sistema global de supervisión de zonas de riesgo potencial para circulación ferroviaria y seguridad de las personas..

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 actualización de las especificaciones técnicas y funcionales del Sistema Asfa Digital, el comienzo de la implantación de los nuevos equipos en el material de Adif y Renfe Operadora y su operación en modo Asfa Básico, y la continuación en el trabajo de 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 elaboración de documentación para la ejecución de pruebas para la homologación y validación de material rodante (loc.TRAV-CA y automotor CIVIA) y señalización, y la actualización de normativa experimental para regular los sistemas de detección de impacto en vía y sobrepeso por eje. Entre los documentos publicados mas destacados se encuentran el Proyecto del nuevo Reglamento General de Circulación. Por último se llevaron a cabo las actuaciones que establece la Orden FOM 333/2006 respecto del estudio y aprobación de los informes de inicio de la autorización de puesta en servicio de material, que traslada la D.G. de Ferrocarriles, la emisión de autorizaciones provisionales y definitivas, y habilitaciones de centros de mantenimiento.

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 2007 los objetivos del "Plan de Accidentalidad Cero" se han cubierto con éxito, alcanzándose un 28,93 % en el índice de incidencia, frente al 33,45 del objetivo; y un 0,90 % en el índice de gravedad frente a un objetivo de 0,97. Asimismo, se han realizado todos los programas previstos en el citado plan, superándose los objetivos marcados en la realización de inspecciones y en las horas de formación impartidas.

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.



Protección civil y seguridad.

Entre las actuaciones más importantes llevadas a cabo destacar: en túneles de las nuevas líneas de alta velocidad, San Pedro y Guadarrama, la definición y seguimiento de ejecución de subsistemas e instalaciones de seguridad y protección y la puesta en servicio del centro de control de Segovia; la elaboración del procedimiento de ejecución de instalaciones de protección civil y seguridad en las nuevas líneas de alta velocidad y colaboración en la elaboración de los proyectos; puesta en explotación del sistema de seguridad del proyecto Atocha y elaboración del proyecto y seguimiento de la ejecución de las obras e instalaciones de seguridad el la terminal de mercancías de Zaragoza-Plaza. En materia de Protección Civil es fundamental la formación y comunicación, siendo de destacar en el año 2007: las jornadas que sobre seguridad en túneles singulares (Guadarrama, Abdalajis) se ha impartido a personal de cuerpos y fuerzas de seguridad, bomberos y servicios sanitarios; los cursos de seguridad en el transporte de mercancías peligrosas y la realización de simulacros técnicos.

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 Calidad (PC) de las obras, que es aprobado por el director de obra y por la Dirección de Calidad, Seguridad y Supervisión (DCSS) cuyo cumplimiento es controlado con posterioridad por las Auditorías de Calidad, dando lugar a la emisión de los informes correspondientes. Otros procesos clave en el ámbito de la calidad de construcción de las obras de plataforma para líneas de alta velocidad son: auditorías y comprobaciones generales (comprobaciones topográficas y de adaptación a proyecto; ensayos de contraste); gestión de No Conformidades, comprobando su resolución con anterioridad a la recepción de las obras; informes de auditorías de calidad de subtramo; inspecciones y pruebas de carga estáticas y dinámicas en las estructuras, antes de su puesta en servicio; inventario de todas las obras según se han construido, y base de datos sobre documentación de calidad, para integrar ambas cosas en el Sistema Ferroviario de Información Geográfica, SFINGE, que forma parte del inventario de activos de Adif. Asimismo, se ha dado redacción a nuevos manuales de calidad con la implantación progresiva del sistema de gestión de calidad y la supervisión de los proyectos: básicos, constructivos, modificados y complementarios; certificaciones finales y liquidaciones de obra.



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 materia, habiéndose avanzado durante este año en el desarrollo de las líneas estratégicas del Plan en cuanto a normalización, con la edición y posterior aprobación por el Presidente de Adif, en noviembre de 2007, del "Manual de Dirección de Obras de Plataforma"; y con la licitación de un concurso de asistencia y apoyo en el "diseño, implantación, certificación y mantenimiento de un Sistema Integrado de Gestión (ISO 9001 / 14001)" con una duración prevista de 4 años.

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 de evaluadores del modelo EFQM, 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.

Asimismo, se ha participado durante este año en la implantación del Modelo Europeo de Excelencia en la Gestión EFQM, mediante la realización de autoevaluaciones de distintos ámbitos de la DGGPAV. Como resultado se establecieron un total de 34 Planes de Acción para el horizonte 2008-2009 que acometen 22 áreas de mejora detectadas durante la autoevaluación y que se plasman en 48 hitos a llevar a cabo en dicho periodo.

Medio ambiente.

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, de obligado cumplimiento, se incorpora a los proyectos básicos y constructivos



mediante la redacción del Anejo de Integración Ambiental, 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. Durante el ejercicio 2007 se han emitido: 26 certificados de cumplimiento de la DIA en contratos principales y 91 en modificados de obras, 198 informes semestrales de la DIA y 162 mensuales de cumplimiento; se han aprobado 11 planes de calidad medioambiental a empresas adjudicatarias de obras de plataforma; y se han tramitado 77 nuevos expedientes de impacto medioambiental.

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.

El Real Decreto 9/2005 señala los criterios para detectar actividades potencialmente contaminantes del suelo. Sobre esta base, Adif está realizando los informes preliminares de situación de suelos con posible afectación por almacenamiento de combustibles para uso propio, ciertas subestaciones de tracción y además en tres estaciones de viajeros y terminales de mercancías del País Vasco, por ser obligadas por la legislación vasca, aunque no por la estatal.

Asimismo, la promulgación del Real Decreto 1513/2005 obliga al Ministerio de Fomento a evaluar el impacto de ruido ambiental en los grandes ejes ferroviarios. Para ello ADIF está realizando desde el año 2005 un Mapa Estratégico de Ruidos para una vez detectados los puntos críticos desarrollar un Plan de Acción de acuerdo con el Ministerio de Fomento. Durante el ejercicio 2007 se ha elaborado el Mapa Estratégico de Ruidos en 686 Km de líneas afectadas por la 1ª fase (líneas con más de 60.000 circulaciones /año) para iniciar los procesos de aprobación de las acciones a desarrollar en estrecha colaboración con el Ministerio de Fomento.

4.4. RECURSOS HUMANOS.

<u>Plan de recursos humanos</u>

Contempla el desarrollo de manera integrada de planes específicos que permitan disponer de los recursos humanos para desarrollar las funciones encomendadas de manera



eficiente. Durante el año 2007 una de las iniciativas estratégicas desarrolladas ha sido el plan de necesidades que contiene acciones dirigidas al ajuste de los recursos humanos, con los siguientes objetivos: rejuvenecer la plantilla; incrementar la productividad por empleado y equilibrar los recursos humanos funcionales y geográficamente.

El Plan Social constituye la principal herramienta para lograr los citados objetivos, habiéndose elaborado una memoria justificativa para su presentación ante el Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales, junto con el acuerdo con los representantes de los trabajadores.

El 24 de febrero se firmó con la representación del personal de Adif el Plan 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.

El resultado alcanzado se describe en el cuadro siguiente:

	Estructura	MMII y C	P. Operativo	TOTAL
Prejubilaciones	50	63	233	346
B. Incentivadas		4	19	23
TOTAL	50	67	252	369

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 2007, se incorporaron a sus puestos de trabajo los 120 trabajadores procedentes de la Oferta de empleo público de 2006. La Oferta de empleo público aprobada para el año 2007 ha sido de 300 plazas, con un incremento del 250% sobre la del año anterior. La distribución se realizó atendiendo a las necesidades detectadas por todas las áreas de la entidad, prestando especial atención a la cobertura de necesidades de la nueva estructura organizativa diseñada en el Plan Estratégico.

Desarrollo directivo.

Durante el año 2007 se implantó el nuevo modelo de desarrollo directivo, un proyecto que tiene como objetivo dar respuesta conjunta a necesidades de la organización y expectativas de las personas que la configuran. Criterios organizativos transparentes, gestión por competencias, evaluación del desempeño, formación para el desarrollo, sucesión planificada de puestos críticos y retribución del desempeño sobresaliente son los atributos que definen y articulan el modelo.



Elemento clave del modelo es la gestión por competencias que se definen como el conjunto de conocimientos, habilidades y actitudes necesarias para desempeñar con éxito un rol profesional. La capacidad de hacer de los directivos, que identifica el centro de evaluación se complementa y se contrasta con lo que realmente hace cada uno de ellos a través de la evaluación del desempeño. Este proceso se realiza internamente y consiste en la evaluación por cada responsable de equipo de los miembros que lo componen tomando como referencia el perfil competencial del rol profesional que ocupan. El nuevo modelo de desarrollo directivo se implanta en un escenario de renovación generacional de Adif que demanda la gestión del conocimiento y experiencia atesorada y su trasmisión a los directivos que serán protagonistas de ese relevo. El proyecto Mentor es un proceso que apoya el desarrollo del talento a través de la trasmisión de conocimientos que realizan personas con mucha experiencia (mentores) a personas con potencial (mentorizados).

Otros temas.

<u>Formación</u>. 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 en el año 2007 cabe citar los programas de formación de nuevos gestores, dirigido a directivos y predirectivos juniors, el programa de perfeccionamiento directivo dirigido a directivos seniors y el programa de equipos de alto rendimiento dirigido a comités de dirección. Para la estructura de apoyo se ha desarrollado el programa de formación integral para técnicos, con el objetivo de impulsar el cambio hacia el nuevo modelo de gestión.

Sistema de gestión integrada de Recursos Humanos. Durante el año 2006 se desarrollaron los trabajos necesarios para seleccionar la plataforma (SAP) que pudiera ser incorporada a la estrategia global de los sistemas de información de Adif. En el año 2007 se han llevado a cabo las fases de análisis, diseño y parametrización que han culminado en la implantación de los módulos de organización, administración, nóminas y expediente de regulación de empleo. El grado de avance en los trabajos ha seguido el calendario previsto, lo que ha supuesto la elaboración con el sistema SAP de la nómina de enero 2008 de Adif.

Comunicación interna. Las acciones más relevantes del Plan director de comunicación interna de Adif desarrolladas durante el año se encuentran la II convención de directivos celebrada en Valencia, los desayunos de trabajo a nivel dirección general, las reuniones de estructura y las jornadas de comunicación interna. La revista "Líneas" y el portal INICIA han



sido mejorados con diversas actuaciones como la creación de nuevas secciones y contenidos (Investigación, desarrollo e innovación) y contenidos (seguridad, laboralia, sostenibilidad, portal del empleado, etc.).

Cuadros de distribución de trabajadores a 31 de diciembre.

Por áreas de gestión y grupos profesionales:

ÁREAS DE GESTIÓN	EFECTIVOS
Presidencia	11
D.G. de Seguridad, Organización, y RR.HH.	506
D.G. Económica Financiera y de Control	590
D.G. de Planificación Estratégica	62
D.G. de Explotación de la Infraestructura	7.419
D.G. de Desarrollo de la Infraestructura	5.175
D.G. de Grandes Proyectos de Alta Velocidad	161
Dirección de Comunicación y Relaciones Exteriores	47
Secretaría General y del Consejo	37
Otros	169
TOTAL	14.177

GRUPOS PROFESIONALES	EFECTIVOS
Personal operativo	10.016
Mandos intermedios	2.448
Estructura de apoyo	830
Estructura de dirección	844
Alta dirección	39
Printer and the Relieu	14.177

La edad media de los trabajadores es de 47,6 años y la antigüedad media en la entidad es de 24,9 años.

EDAD	%
Hasta 25 años	0,90
Entre 26 y 30 años	1,15
Entre 31 y 35 años	1,76
Entre 36 y 40 años	5,25
Entre 41 y 45 años	27,09
Entre 46 y 50 años	31,78
Entre 51 y 55 años	20,65
Entre 56 y 60 años	10,42
Mas de 61 años	1,00



ANTIGÜEDAD	%
Entre 0 y 12 años	6,1
Entre 13 y 19 años	4,7
Entre 20 y 27 años	61,9
Entre 28 y 35 años	20,5
Más de 36 años	6,6

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

COMUNIDAD AUTÓNOMA	EFECTIVOS
Andalucía	1.954
Aragón	700
Asturias	306
Cantabria	174
Castilla y León	1.795
Castilla La Mancha	795
Cataluña	1.790
Extremadura	297
Galicia	688
Madrid	3.351
Murcia	212
Navarra	210
País Vasco	665
La Rioja	74
Comunidad Valenciana	1.166
TOTAL	14.177

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 2007-2007.

Durante el año 2007, en la línea iniciada en 2005 y continuada en 2006, se han firmado dos nuevos Convenios: Convenio Marco de Colaboración entre Renfe Operadora y ADIF en materia de Gestión Ambiental y fomento de la Movilidad Sostenible (07/02/07) y Convenio de Constitución de los Grupos de Trabajo Adif-Renfe Operadora contemplados en la Orden FOM/2909/2006 (12/03/07).



4.6. OTROS CONVENIOS Y ACUERDOS DE COLABORACIÓN.

Además de los convenios con Renfe Operadora durante el ejercicio 2007 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:, Segovia, Guadalajara, Autoridad Portuaria de Vigo, Generalitat de Catalunya y Ayuntamiento de Lleida y RENFE O., Junta Castilla La Mancha y Ayuntamiento de Talavera de la Reina, Generalitat de Catalunya (Sitges), Generalitat de Catalunya (Arc del Triomf), FEVE, Generalitat de Catalunya y SEITTSA.
- Convenios urbanísticos con Ayuntamientos: Amurrio, Basauri y BILBAO RÍA 2000 S.A.,
 Cártama, Hospitalet de Llobregat, Valle de Abdalajís.
- Para la remodelación de las redes arteriales ferroviarias y convenios entre el Ministerio de Fomento, Adif y SEITTSA en la promoción del AVE Orense-Santiago de C. y entre el Ministerio de Fomento, Adif, Junta de Andalucía y Ayuntamiento de Cádiz.
- Convenios de colaboración con UNIVERSIDADES y Centros de Investigación:
 Universidad Complutense de Madrid, Colegio de Ingenieros de Caminos ,Canales y
 Puertos, Centro de Innovación del Transporte (CENIT), I+D+i y TALGO.
- Convenios específicos de colaboración en materia de prevención y lucha contra incendios forestales: Generalitat Valenciana, Comunidad de Castilla La Mancha y Comunidad de Cantabria.
- Convenio con la Fundación de los Ferrocarriles para la difusión del programa "Vías Verdes" mediante "Vive la Vía".
- Convenios relacionados con aspectos sociales o internacionales: Cruz Roja Española, Confederación estatal de personas sordas, YA.com, Sociedad Estatal de Gestión Inmobiliaria del Patrimonio (SEGIPSA), Larrunek S.A.U., Oficina Nacional de Caminos de Hierro de Marruecos (ONCE), TP FERRO CONCESIONARIA S.A. y Ferrocarriles Rusos.



5.CONSEJO DE ADMINISTRACIÓN Y DIRECCIÓN A 31 DE DICIEMBRE DE 2007.

Consejo de Administración

PRESIDENTE:

Sr. D. Antonio González Marín.

VOCALES:

Sra. Da. Carmen Alcaide Guindo.

Sr. D. José Juan Blasco Lang

Sr. D. Juan Carlos Cáceres Díez.

Sr. D. Miguel Ángel Cilleros Sánchez

Sr. D. Diego Chacón Ortiz.

Sr. D. Luis de Santiago Pérez.

Sr. D. Evencio González de Dios.

Sr. D. Juan José Granado Martín.

Sr. D. Fernando Gurrea Casamayor.

Sr. D. Antonio Lanchares Asensio.

Sr. D. Juan Ángel Mairal Lacoma.

Sr. D. Eduardo Molina Soto.

Sr. D. Fernando Palao Taboada.

Sra. D^a. Mercedes Rodríguez Arranz.

Sra. D^a. Consuelo Sánchez Naranjo.

Sra. Da. Encarnación Vivanco Bustos.

Sr. D. José Antonio Zamora Rodríguez.

Sr. D. Antonio Serrano Rodríguez

SECRETARIA:

Sra. Da. María Rosa Sanz Cerezo.

Dirección

PRESIDENTE:

Sr. D. Antonio González Marín

SECRETARIA GENERAL

Sra. Da. María Rosa Sanz Cerezo

DIRECTOR GRAL, SEGURIDAD

ORGANIZACIÓN, RR.HH.

D. Mariano Garrido García

DIRECTOR GRAL. ECONÓMICO

FINANCIERA Y DE CONTROL

D. Ricardo Bolufer Nieto.

DIRECTOR GRAL. DE GRANDES

PROYECTOS DE ALTA VELOCIDAD

D. Luis Pérez Fábregat

DIRECTOR GRAL, DE

PLANIFICACIÓN ESTRATÉGICA

D. Vicente Gago Llorente

DIRECTOR GRAL. DE DESARROLLO

DE LA INFRAESTRUCTURA

D. Manuel Sánchez Doblado

DIRECTOR GRAL, EXPLOTACIÓN

DE LA INFRAESTRUTURA

D. Manuel Benegas Capote

DIRECTOR COMUNICACIÓN Y

RR.EE

D. Henry Alexis Pryzbyl Vivas

Madrid, 1 de julio de 2008

EL PRESIDENTE

Fdo.: Antonio González Marín