



**ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS
(ADIF)**

**INFORME DE GESTIÓN
EJERCICIO 2008**





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.....	2
1.3. Plan Estratégico de Infraestructuras y Transportes 2005-2020 (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.....	11
2. Actuaciones en las diversas áreas de actividad.....	12
2.1. Red de alta velocidad.....	12
2.2. Red convencional.....	21
2.3. Circulación.....	23
2.4. Estaciones de viajeros	27
2.5. Servicios logísticos.....	29
2.6. Patrimonio y urbanismo.....	32
2.7. 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. Convenios de financiación.....	46
3.6. Contratación.....	47
3.7. Participaciones de Adif.....	49
4. Otras actuaciones de gestión.....	52
4.1 Actividades de I+D+i.....	52
4.2. Seguridad.....	55
4.3. Calidad y medioambiente.....	57
4.4. Recursos humanos.....	59
4.5. Convenios con Renfe Operadora.....	62
4.6. Otros convenios y acuerdos de colaboración.....	63
5. Consejo de Administración y Dirección.....	65



1. NUEVO MODELO FERROVIARIO.

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

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

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

- a) La aprobación de los proyectos básicos y de construcción de infraestructuras ferroviarias que deben formar parte de la Red Ferroviaria de Interés General, si así se establece en la correspondiente resolución del Ministerio de Fomento que determine su establecimiento o modificación, y su construcción siempre que se lleve a cabo con sus propios recursos y, en todo caso, con arreglo a lo que disponga el Ministerio de Fomento.
- b) La construcción de las infraestructuras ferroviarias, con recursos del Estado o de un tercero, conforme al correspondiente convenio.
- c) La administración de las infraestructuras de su titularidad y de las que se le encomienden mediante el oportuno convenio.
- d) El control e inspección de la infraestructura ferroviaria que administre, de sus zonas de protección y de la circulación ferroviaria que sobre ella se produzca.
- e) La explotación de los bienes de su titularidad, de los que le sean adscritos y de aquellos cuya gestión se le encomiende.
- f) La elaboración y publicación de la declaración sobre la red, en los términos previstos en la Ley del Sector Ferroviario y en sus normas de desarrollo.
- g) La adjudicación de capacidad de infraestructura a las empresas ferroviarias que lo soliciten y la celebración de acuerdos marcos con aquellas.
- h) La emisión de informes con carácter previo al otorgamiento, por el Ministerio de Fomento, de las licencias de empresas ferroviarias y de las autorizaciones para prestar servicios que se hayan declarado de interés público, en los casos previstos en la Ley del Sector Ferroviario.



- i) El otorgamiento de los certificados de seguridad, cuando así se determine por el Ministerio de Fomento.
- j) La elaboración de las instrucciones y circulares necesarias para determinar, con precisión, las condiciones de operación sobre la Red Ferroviaria de Interés General.
- k) La prestación de servicios adicionales, complementarios y auxiliares al servicio de transporte ferroviario, la fijación de las tarifas por su prestación y el cobro de las mismas.
- l) El cobro de los cánones por utilización de las infraestructuras ferroviarias.
- m) La gestión, liquidación y recaudación de las tasas, de conformidad con lo establecido en la Ley del Sector Ferroviario.
- n) La cooperación con los organismos que en otros Estados miembros de la Unión Europea administren las infraestructuras ferroviarias, para establecer y adjudicar capacidad de infraestructura que abarque más de una red nacional.
- o) La celebración, con las empresas ferroviarias, de acuerdos marco.
- p) El establecimiento de las pautas que regulen el procedimiento para realizar la investigación de los accidentes ferroviarios que le correspondan.
- q) La elaboración de un informe anual que contemple todos los incidentes y accidentes producidos como consecuencia de la prestación del servicio de transporte ferroviario.
- r) La elaboración de un plan de contingencias que recoja las medidas necesarias para reestablecer la situación de normalidad en caso de accidente, de fallo técnico o de cualquier otra incidencia que perturbe el tráfico ferroviario.
- s) La resolución de las reclamaciones de responsabilidad patrimonial que se formulen respecto de la actuación del mismo.
- t) Cuantas otras le atribuya la normativa aplicable.

1.2. LEY DEL SECTOR FERROVIARIO

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

Los ejes sobre los que gira la reforma realizada por la ley son la separación de las actividades de administración de la infraestructura y de explotación de los servicios y la



progresiva apertura del transporte ferroviario a la competencia lo que supone la eliminación del monopolio público que existía hasta la fecha. La consecución de estos objetivos requería una profunda modificación de las estructuras y funciones de los agentes del sector ferroviario, así como la creación de otros nuevos que velen por la debida aplicación de la nueva normativa.

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

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

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

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



1.3. PLAN ESTRATÉGICO DE INFRAESTRUCTURAS Y TRANSPORTES 2005-2020.

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 de infraestructuras



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

El ferrocarril en el PEIT.

El ferrocarril es la gran apuesta del PEIT para el futuro del sistema de transportes, ya que se pretende que este modo sea el elemento central del sistema 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 2005-2020, 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 en función de los diferentes negocios, una red de altas prestaciones y otra convencional. En el horizonte de 2010 existirá una red de altas prestaciones de 2.200 km que tendrá que cubrir los corredores clave y operar de forma autosuficiente, para dar respuesta a las demandas del mercado; y otra convencional.

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

Cifras económicas.

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

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

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



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

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

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

Objetivos.

Se persigue los siguientes objetivos:

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

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

Aportaciones económicas del Estado.

El contrato programa asegura aportaciones económicas por valor de 11.884 millones de €. A la red convencional se dedicarán 5.565,7 millones de € destinados al mantenimiento, explotación y gestión de la Red de titularidad del Estado (3.438,5 millones), y a las inversiones en la red convencional que encomiende a Adif el Ministerio de Fomento a través de la Secretaría de Estado de Infraestructuras y Planificación (2.127,1 millones). El Estado realizará también aportaciones por valor de 1.194,3 millones para cubrir las inversiones de reposición y mejora llevadas a cabo por Adif en la Red durante los ejercicios de 2005 y 2006. Para la financiación de la línea de alta velocidad Madrid-Galicia



en su tramo Ourense-Santiago, encomendada a Adif por el Ministerio de Fomento, se fija una partida de 1.715,2 millones de €. En lo referente a las líneas de alta velocidad el Contrato Programa fija unas aportaciones patrimoniales por parte del Estado por valor de 3.408,8 millones de €.

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 refieren 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 a 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 a 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.

Hasta finales del ejercicio 2008 el Ministerio de Fomento ha efectuado a Adif cuatro encomiendas para la mejora de la red convencional, con los siguientes importes totales para el periodo del Contrato Programa:

Una primera encomienda de fecha 27 de junio de 2007, por 1.523,5 millones de €.

Encomienda de 16 de octubre de 2007 por un importe total de 229,2 millones de €.

Tercera encomienda firmada el 17 de diciembre de 2007 de 132,4 millones de €.

Cuarta encomienda de fecha 2 de diciembre de 2008 por importe de 169,4 millones de €.

En conjunto estas cuatro encomiendas suponen una inversión de 2.054,5 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 72,6 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. ACTUACIONES BÁSICAS DE DESARROLLO DEL MODELO FERROVIARIO.

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

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

En cumplimiento de la mencionada orden se elaboró el citado documento 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 de 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 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, modificada por la Orden FOM/385/2007 de 20 de diciembre, 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 2008 habían presentado solicitudes de licencia de empresa ferroviaria para el transporte de mercancías 12 empresas, habiéndose concedido a 11 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., English Welsh & Scottish Raylway International Limited (EWSI) (homologación de licencia europea), Logitren Ferroviaria S.A., Arcelormittal Sideral S.A. y Ferrocarriles del Suroeste S.A. (FESUR); estando a final del año otra más pendiente de subsanación de la documentación presentada. Asimismo, 5 empresas habían obtenido la concesión de habilitación para la adjudicación de capacidad de infraestructura ferroviaria como operador distinto de las empresas ferroviarias: Transfesa; Logística y Transporte Ferroviario S.A., Conte Rail S.A., Sicsa Rail Transport S.A. (antes Container Rail S.A.) y Pecova S.A.

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 final de 2008 seis de las empresas con licencia ferroviaria tenían el certificado de seguridad: Renfe Operadora, Comsa Rail Transport S.A., Continental Rail S.A., Acciona Rail Services S.A., Tracción Rail S.A. y English Welsh & Scottish Raylway International Limited (EWSI).

2. ACTUACIONES EN LAS DIVERSAS ÁREAS DE ACTIVIDAD.

2.1. RED 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-Badajoz (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 Ourense-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 2008 y la situación al cierre del ejercicio se describe a continuación.

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

a) Madrid-Zaragoza-Barcelona.

El 20 de febrero de 2008 se puso en servicio comercial el tramo Roda de Bará-Barcelona Sants de 88km, permitiendo completar el trayecto Madrid-Barcelona con un total de 664km incluidos los by-pass de Zaragoza y Lleida. A lo largo del año 2008 se han ido incrementando los servicios tanto directos (Madrid-Barcelona) como los que prestan servicio a las estaciones intermedias (Guadalajara-Calatayud-Zaragoza-Lleida-Camp de Tarragona) para, finalmente, introducir los servicios de media distancia en alta velocidad entre Lleida y Barcelona (con parada en Camp de Tarragona). A finales del año más de 5 millones de pasajeros habían utilizado la línea, de los cuales más de 2 millones utilizaron la relación directa Madrid-Barcelona, habiéndose superado el índice de puntualidad del 98%.

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 en torno a las 2 horas y 40 minutos. Asimismo, 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, 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.

Asimismo, dentro de este tramo en explotación en 2008 se ha concluido la ampliación del puesto de mando CRC en el edificio Gutiérrez Soto de Zaragoza, así como obras complementarias de integración urbana, como la primera fase del cubrimiento de la travesía urbana de Lleida o, de carácter logístico, como la estación de Plaza en Zaragoza. Igualmente se procedió a la puesta en servicio de los nuevos enclavamientos electrónicos y telemandos de Vinaixa, L' Espluga de Francolí, La Granada y Sant Sadurní, enmarcados en el ámbito de protección y mejora de las instalaciones de señalización de ancho convencional por las perturbaciones producidas por la catenaria de la línea de alta velocidad. En el acceso en ancho 1435 mm al Puerto de Barcelona en la terminal de Can Tunis, se han redactado los proyectos relativos al tercer hilo y las instalaciones de electrificación y señalización y comunicaciones fijas.

b) Barcelona-Figueres.

A lo largo de 2008 se han iniciado los tramos de plataforma que estaban pendientes entre Barcelona Sants y Figueres: Túnel Sants-Sagrera, La Sagrera-Nudo de la Trinidad. Sectores Sagrera y Sant Andreu, Montcada-Mollet, Riudellots-Joan Torró, Joan Torró-Rotonda Más Gri, Túneles Urbanos de Girona, Sarria de Ter-Sant Julia de Ramis, Pontós-Borrasá y Borrasá-Figueres.

De los 23 tramos en que se ha dividido la plataforma, los de más relevancia son:

- el túnel urbano de Barcelona que discurrirá entre las estaciones de Sants y la futura de Sagrera;
- los dos tramos en que se divide el área ferroviaria entre Sagrera y el Nudo de la Trinidad y que incluye la remodelación de toda el área de Sagrera-Sant Andrés



Condal, no solo para posibilitar el paso de la línea de alta velocidad sino también para liberar el espacio que ocupará la futura estación de Sagrera y los nuevos talleres previstos para los trenes de alta velocidad; y

- el túnel y estación soterrada de Girona que a lo largo de 7km permitirá remodelar la red ferroviaria de Girona, una vez que se soterre en una 2ª fase la línea convencional.

En 2008 se han terminado 5 de los tramos de plataforma, los 4 entre La Roca del Valles y Massanes y el tramo Sils-Riudellots, estando previsto que los demás finalicen a lo largo de 2009-2010 y primavera 2011.

En el año 2008 se han adjudicado los contratos de vía (1ª fase) y base de montaje, así como los de electrificación, instalaciones de seguridad y telecomunicaciones fijas y móviles, habiéndose iniciado en todos ellos los trabajos de replanteo y previos de ejecución. A lo largo del año 2009 deben finalizarse los proyectos de montaje de vía (2ª y 3ª fase) así como el correspondiente a instalaciones de protección civil y seguridad. También durante el año 2009 se licitarán los proyectos de adaptación de vía a la circulación con dos anchos entre Girona-Mercancías y Vilamallá, para permitir una explotación provisional en ancho UIC entre Can Tunis y Figueras desde finales de 2010. Esta actuación precisa de la incorporación de vía con tres hilos a diferentes tramos: Can Tunis-Castellbisbal, Castellbisbal-Mollet y Girona-Vilamallá.

Por otra parte, se adjudicaron los contratos de obra y mantenimiento de las subestaciones eléctricas de tracción y centros de autotransformación asociados y el telemando de energía; así como los contratos relativos a las instalaciones de señalización, control del tráfico, telecomunicaciones y sistemas de detección de caída de objetos a la vía.

Línea de alta velocidad Madrid-Valladolid-Norte.

a) Madrid-Segovia-Valladolid.

Una vez puesta en servicio la línea a finales del año 2007, de las actuaciones llevadas a cabo en el año 2008 destacar que en abril se puso en servicio la primera de las vías del enlace entre Olmedo y Medina del Campo, completándose la actuación con la puesta en servicio de la segunda en el mes de octubre. Esta actuación ha consistido en la ejecución de la conexión entre la línea de alta velocidad Madrid-Valladolid y la Olmedo-Medina-Zamora-Lubián-Ourense-Santiago en doble vía, con una longitud de 3,3 km, que a su vez enlaza, en vía única, con el tramo de ensayo de tres carriles entre Olmedo y Medina del Campo, con una longitud adicional de 16,6 km. Esta operación incorpora un cambiador de anchos en Pozal de Gallinas, antes de la entrada en la estación de Medina del Campo, permitiendo que las circulaciones entre Madrid-Zamora-Galicia se beneficien del trazado de alta velocidad entre Madrid y Olmedo. La conexión ejecutada en Olmedo entre las dos líneas de alta velocidad formaba parte del proyecto del tramo Olmedo-Villaverde de Medina de los



accesos a Galicia que desarrolla SEITSA, habiéndose separado del mismo para su ejecución dentro de la operación anteriormente indicada.

Asimismo, han continuado las obras del proyecto de construcción de plataforma y vía del subtramo Río Duero-Pinar de Antequera del tramo Accesos a Valladolid e Integración de su R.A.F., destacando la puesta en servicio de las variantes de las vías únicas en ancho ibérico y UIC establecidas en la zona de afección de las obras y que están permitiendo la ejecución de las dos líneas de pantalla correspondientes al primero de los dos túneles que se recogen en el proyecto.

En el tramo Madrid-Tres Cantos han finalizado las pruebas del sistema de protección ERTMS N1.

b) Valladolid-Burgos-Vitoria.

Las obras de los primeros tramos de plataforma entre el Nudo Norte de Valladolid y Quintana del Puente se han licitado, estando en redacción los proyectos de otros 5 que completan el trazado hasta Burgos. Se han preparado los pliegos de condiciones para la contratación de la asistencia técnica para la redacción de los proyectos básicos y constructivos entre Burgos y Vitoria, así como los relativos a los proyectos constructivos de electrificación (línea aérea de contacto, subestaciones y centros de autotransformación asociados y telemando de energía) entre Valladolid-Venta de Baños y Burgos. En cuanto a las instalaciones, está en fase de redacción el proyecto de señalización, telecomunicaciones fijas y control del tráfico del tramo Valladolid-Venta de Baños-Burgos.

c) Vitoria-Bilbao-San Sebastián.

A lo largo del año 2008 se han ido iniciando las obras en sucesivos tramos de la Y Vasca hasta alcanzar un total de 9 de los 13 contratados, destacando dentro de las actuaciones el cale del primer túnel en el mes de octubre dentro del tramo Arrazua-Legutiano, subtramo I, túnel de Luko de 970 m de longitud. En el ejercicio se han elaborado los pliegos relativos a la contratación de los proyectos básicos y constructivos de subestaciones eléctricas de tracción y centros de autotransformación asociados.

d) Otras actuaciones.

En octubre fue puesta en servicio la fase previa de integración del ferrocarril en Logroño que permitirá el desarrollo posterior del soterramiento de su estación y accesos. En el mismo mes se adjudicaron las obras del proyecto del traslado de instalaciones auxiliares desde la estación de Logroño a la de Arrabal, obras que quedarán finalizadas dentro del presente año y que al igual que la anterior forman parte de la integración del ferrocarril en Logroño. Por último en octubre se adjudicaron las obras de conexión ferroviaria en ancho UIC entre las estaciones de Atocha y Chamartín, proyecto de plataforma y vía.



Línea de alta velocidad Sur.

a) Córdoba-Málaga.

El proyecto de integración del ferrocarril en Málaga (3Km) se compone de dos fases, la primera para ancho UIC concluida en diciembre de 2007 con la entrada de la alta velocidad en Málaga y la segunda para el ancho ibérico que permitirá el acceso a Málaga a través de un túnel de 1.932m de longitud, estando prevista la conclusión de las obras de este proyecto para finales de 2009. También 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 2007 y cuya terminación está prevista para el segundo semestre de 2009. Las obras del proyecto de mejora del drenaje en el arroyo del Anís y las del proyecto de estabilización del desmonte 4, tramo 5 Puente Genil-Herrera, continúan su realización.

Se han concluido las obras de los siguientes proyectos: 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 encuentran concluidas las actuaciones complementarias del trayecto entre Antequera y Málaga.

En cuanto a señalización, la finalización de las actuaciones en el RTMS nivel 1 permitió su puesta en servicio el 1 Marzo de 2009, habiéndose iniciado la implantación del ERTMS nivel 2 en toda la línea.

b) Antequera-Granada.

Durante el presente ejercicio han comenzado las obras en los tramos entre Peña de los Enamorados y Quejigares, y entre Tocón y Pinos Puente. El total de las obras en construcción alcanza la cifra de 41,1km.

c) Madrid-Extremadura.

Las obras de plataforma en el tramo Cáceres-Mérida- Badajoz (77km), a excepción de los accesos a las ciudades, han comenzado desarrollándose sin especiales incidencias. En cuanto al tramo Talayuela-Cáceres se han iniciado las licitaciones para la redacción de los proyectos básicos y constructivos.

d) Murcia-Almería.

Se han adjudicado las obras, en espera de las expropiaciones, de los 2 tramos entre Alhama y Lorca, encontrándose en el proceso de licitación los 2 tramos entre Sorbas y Los Arejos. Lo anterior junto con la finalización de un subtramo de 7km supone haber impulsado de forma determinante las actuaciones en esta línea.



Línea de alta velocidad Madrid- Levante.

a) Madrid-Cuenca-Valencia/Albacete.

En el año 2008 se han recepcionado las obras de plataforma correspondientes a los tramos que se indica a continuación: Santa Cruz de la Zarza-Tarancón, Villalgordo del Júcar-La Gineta, Venta del Moro-Caudete de las Fuentes, San Antonio de Requena-Requena, Villargordo del Cabriel-Venta del Moro y Alzira-Algemesí. Y se han contratado las obras del RAF de Valencia, canal de acceso, fase I y fase II, con lo que queda finalizada la contratación de la relación Madrid-Valencia.

Asimismo, se han puesto en operación las bases de montaje de vía (bases reguladoras en las que se acopia y distribuye por la traza carril, desvíos y balasto) de Albacete y Requena, y se han iniciado los trabajos de construcción de las correspondientes a Villarrubia de Santiago, Gabaldón y Almussafes; desde todas ellas se dispensará el material de vía para la relación directa Madrid-Valencia y su extensión a Albacete.

Por otra parte, durante 2008 se contrató el montaje de vía en los tramos: Gabaldón Albacete y entre Gabaldón y Valencia-Almussafes y se licitaron los restantes del trayecto Madrid-Valencia; es decir entre Torrejón de Velasco y Gabaldón. El avance de los trabajos al final del año, porcentaje de tendido de vía, es el siguiente: Gabaldón-Albacete (89%), Gabaldón-Siete Aguas (45%), Siete Aguas-Valencia-Almussafes (2%).

Sobre las actividades de instalaciones en 2008 se ha contratado la totalidad de las distintas especialidades de instalaciones en los siguientes conceptos: catenaria, subestaciones de tracción, líneas de acometida de REE, señalización/telecomunicaciones fijas y radiotelefonía GSM-R. En todas las especialidades se han iniciado los trabajos desarrollándose de acuerdo con la programación prevista.

b) Albacete-Alicante/Murcia.

En el año 2008 se han recepcionado las obras de plataforma de los tramos: Sax-Elda, Elda-Monóvar, Novelda-Monforte del Cid, Monforte del Cid-La Alcoraya, Accesos a Murcia. Y se han contratado las obras de los tramos: Albacete-Variante de Alpera, fase I, Monforte del Cid-Aspe, Aspe-El Carrús, El Carrús-Elche y Elche-Crevillente. Al final del ejercicio estas obras están en ejecución. En fase de redacción se encontraban los proyectos relativos a la línea aérea de contacto y subestaciones eléctricas de Albacete-La Encina y Valencia-La Encina-Alicante, así como los de las instalaciones de señalización, telecomunicaciones fijas y CTC.

c) Otras actuaciones.

La conexión en ancho UIC entre las estaciones de Atocha y Chamartín es una actuación de gran relevancia ya que representará un incremento en la capacidad de explotación de todas las líneas con origen/destino en Madrid. Las obras de dicha conexión, túnel urbano de 7,3km, han sido licitadas y adjudicadas en el presente ejercicio. A su vez el proyecto de la primera fase de ampliación del complejo de Atocha aprobado en diciembre de 2008, se preve la licitación de las obras en el primer trimestre de 2009.



Línea de alta velocidad Noroeste.

a) Ourense-Santiago.

La construcción de la línea de alta velocidad entre Ourense y Santiago con una longitud de 87,5 Km., significará la vertebración socioeconómica de la Comunidad Autónoma de Galicia reduciendo notablemente los tiempos de viaje actuales, mejorando la seguridad de la circulación ferroviaria con la aplicación de las últimas tecnologías del sector y la supresión de los pasos a nivel a lo largo de la vía. Se encuentra en ejecución la totalidad de la plataforma de la línea, excepto los accesos a Ourense y a Santiago. La redacción de los proyectos de dichos accesos se ha licitado durante el año 2008 en previsión de que las obras de estos importantes enclaves puedan dar comienzo en el 2009, según está planificado. Esto supone que en el ejercicio 2008 se encuentran en ejecución un total de 82 Km, es decir el 92,7 %. Las obras consisten esencialmente en la ejecución de 35 viaductos, con una longitud total de 19,9km, y de 31 túneles, con una longitud total de 28km, siendo el resto del trazado de la plataforma sobre tierras, tanto en desmonte como en terraplén. Durante el ejercicio de 2008 se ha alcanzado la cifra de 23 viaductos terminados, que supone un porcentaje del 66% del total. En este momento se encuentran en ejecución el resto de viaductos, excepto uno, con un avance del 75% de la longitud de tableros y el 95% de pilas y estribos. En cuanto a los túneles, se han alcanzado los 20,8km de excavación, lo que supone un 75% del total de la obra en fase de avance, habiéndose terminado un total de 7 túneles.

Por otro lado, respecto al resto de subsistemas, cabe destacar la licitación de los proyectos constructivos de las subestaciones eléctricas de Amoeiro y Silleda y de los centros de autotransformación asociados, de tal manera que las obras de dichas subestaciones puedan comenzar en el próximo ejercicio. El proyecto de construcción de la línea aérea de contacto y sistemas asociados tiene previsto su comienzo a primeros del próximo año 2009. En cuanto a las instalaciones de seguridad, se han redactado los pliegos de condiciones para la redacción del proyecto básico y constructivo de las instalaciones de seguridad y comunicaciones de la línea de telefonía y de las Instalaciones de GSM-R.

b) León-Asturias.

En la línea de alta velocidad entre León y Asturias, la Variante de Pajares, con una longitud de 49,3 km, supondrá una disminución de 33km en la distancia del recorrido entre León y Oviedo, además de la reducción del tiempo de viaje entre ambas capitales, así como las correspondientes mejoras en el confort y la seguridad que proporcionará la nueva línea. La orografía y la complejidad técnica que supone salvar el macizo montañoso han obligado a la división del conjunto en ocho subtramos.

Los túneles de Pajares suponen un gran reto de ingeniería por la complejidad geológica y morfológica del macizo montañoso a superar. Se trata de dos túneles paralelos para vía única de 24,5 km cada uno, lo que los convierten en uno de los más largos de



Europa y del mundo. En este año se ha finalizado la excavación del tubo lado este, así como el 93% de las galerías transversales.

Las obras de construcción de La Robla-Túneles de Pajares y Túneles de Pajares-Pola de Lena, en la vertiente leonesa 9,5 km y en la vertiente asturiana 15,3 km, consisten esencialmente en la ejecución de 9 viaductos y 11 túneles. Respecto a los viaductos, 3 se construyen para doble vía y 6 se desdoblan para vía única, de entre los cuales uno de ellos corresponde al puesto de adelantamiento y estacionamiento de trenes (PAET) de Campomanes. En definitiva, la longitud total de viaductos es de 1,8km. Sobre los túneles, la longitud total suma 16km aproximadamente, de los cuales algo más de la mitad se ejecutan en sección bi-tubo para vía única cada uno, mientras el resto corresponde a sección completa para doble vía.

El trazado de la nueva línea cuenta actualmente con un porcentaje de ejecución en el entorno del 74% y que en el caso concreto de los túneles de Pajares se sitúa por encima del 94%.

c) Palencia-León.

La construcción del Corredor Norte-Noroeste de alta velocidad, en su tramo entre Palencia y León, supondrá el establecimiento de una nueva relación ferroviaria de alta velocidad entre ambas ciudades, al tiempo que representa la prolongación de la red de alta velocidad en territorio castellano-leonés del corredor Madrid-Segovia-Valladolid en dirección hacia Asturias. Aportará además un aumento de la seguridad con la disposición del cerramiento perimetral y la ausencia de pasos a nivel a lo largo de todo el trazado de la línea. También supondrá un incremento de la capacidad y la regularidad al disponer de doble vía en todo el trayecto, sin olvidar el aumento del confort, y un ahorro del tiempo de viaje entre Madrid y León.

Las obras se dividen en 11 tramos que suman los 111,6 km de la nueva conexión. Durante el ejercicio 2008 se han adjudicado 3 tramos (Grijota-Becerril de Campos, Río Cea-Bercianos del Real Camino y Onzonilla-Estación de León) y está previsto que durante el año 2009 se adjudiquen el resto de los tramos. Se inició en 2008 la licitación de los proyectos constructivos de electrificación (línea aérea de contacto, subestaciones eléctricas de tracción y centros de autotransformación asociados y telemando de energía) entre Palencia y León; la redacción de los proyectos básico y constructivo de las subestaciones eléctricas entre La Robla y Pola de Lena; así como los relativos a las instalaciones de señalización, telecomunicaciones fijas y CTC, encontrándose en fase de licitación la redacción del proyecto constructivo de la línea aérea de contacto y sistemas asociados.

Como resumen el grado de ejecución de la red de alta velocidad al final del año 2008 se refleja en los cuadros siguientes:



EN SERVICIO	LONGITUD	EN CONSTRUCCIÓN	LONGITUD
	(km)		(km)
Madrid-Sevilla	471	Barcelona-Figueres	131
Madrid-Barcelona Sants	664	Cáceres-Mérida-Badajoz	77
Córdoba-Málaga	155	Bobadilla-Granada	53
Zaragoza-Huesca	79	Madrid-Levante	661
Madrid-Valladolid	184	Vitoria-Bilbao-San Sebastián	57
Madrid-Toledo	21	Variante de Pajares	50
TOTAL	1.574	Ourense-Santiago	82
		Valladolid-Burgos-Vitoria	83
		Palencia-León-Asturias	77
		Otros	54
		TOTAL	1.325

Por último, en cuanto al mantenimiento 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, evento que se produjo a principios de 2008. Respecto al resto de la red de alta velocidad se ha realizado un importante esfuerzo para asumir el mantenimiento de las líneas y trazados nuevos que entraron en explotación a finales del año 2007: Antequera-Málaga y Madrid – Valladolid.

2.2. RED CONVENCIONAL.

Construcción.

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, según la distribución en la red ferroviaria que figura en las encomiendas del Mº de Fomento, en cumplimiento del contrato programa firmado entre la AGE y Adif, y que se financian con los recursos económicos anuales que figuran en las encomiendas y con cargo al citado contrato programa.

a) 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 2008 se han suprimido 112 pasos a nivel y se ha mejorado la protección de otros 78.

b) Renovación de vías.

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 2008 se pueden destacar las renovaciones de vía en los tramos: Celrá-Variante de Figueres (incluyendo tercer



carril entre Girona y Figueres); Ronda-Cortes de la Frontera; Zafra-Fregenal de la Sierra; variante de Manuel Enova; El Escorial-La Cañada; San Sebastián-Pasajes Irún; Valladolid Campo Grande-Venta de Baños; Caldearenas-Jaca; Xátiva-Puebla Larga-Silla; Arroyo de Malpartida-San Vicente de Alcántara y San Vicente de Alcántara-Valencia de Alcántara.

c) Mejora de la seguridad y funcionalidad de la red ferroviaria.

Entre las instalaciones más significativas cabe destacar las referentes al control de tráfico centralizado (CTC) de los tramos: Monforte-Orense; León-Astorga; Pola de Lena-Oviedo y Miranda-Orduña y el CTC centro tratamiento Valencia. Asimismo mencionar las inversiones en la mejora de la señalización y en cerramientos y pantallas antiruidos.

d) Otras inversiones

En el campo específico de la ingeniería civil citar como obra singular de la misma, la sustitución de tres puentes metálicos, situados en los puntos kilométricos 148/990, 149/400 y 149/924 de la línea Tarragona-Barcelona-Francia, por puentes metálicos en acero Corten con vía embalastada. Y en relación a las actuaciones en túneles, sobresale la reconstrucción del revestimiento en el tramo inicial del túnel de Aloria en la línea Castejón-Bilbao por su complejidad técnica, al estar situado bajo un edificio y en un entorno arcilloso, no habiendo afectado a la puntualidad del tráfico ferroviario.

Destacar también la instalación de enclavamientos electrónicos, bloqueo automático banalizado (BAB) y control de tráfico centralizado (CTC) en el trayecto Magaz-Quintanilleja de la línea Madrid-Hendaya, así como la realización de un plan de renovación tecnológica de accionamientos eléctricos de agujas.

En el área de electrificación, se ha desarrollado una intensa labor en el estudio de las tensiones inducidas en la catenaria de red convencional por la catenaria de la red de alta velocidad, así como en la resolución de armónicos de tensión, inducidos por igual motivo, en el núcleo de cercanías de Barcelona, actuación que ha ido encaminada a subsanar la problemática sobre la aparición de armónicos generados desde las líneas de alta velocidad en las unidades de cercanías CIVIA, que desconectaban los equipos de tracción dejándolas paralizadas.

En el área de las telecomunicaciones se han desarrollado labores tanto para la centralización telefónica de los puestos de mando, como para la modernización de los sistemas de telefonía de explotación especialmente ligada a la circulación y regulación del tráfico ferroviario. Se ha procedido a la instalación de grabadores en 150 gabinetes de circulación y la integración de 34 nuevos equipos detectores de caldeo en sus correspondientes bandas de regulación. Y en el campo de los sistemas de transmisión, se han llevado a cabo proyectos relevantes de equipamiento PDH y redes de acceso y troncal en SDH. Se ha coordinado la implantación de una red troncal en alta velocidad, haciendo posible la comunicación entre líneas concebidas como islas, interconectando este núcleo a la red convencional que ya estaba interconectada a la red de gestión. Este trabajo ha hecho



posible la comunicación entre dos puntos cualquiera de la red ferroviaria bajo responsabilidad de Adif.

Mantenimiento.

El mantenimiento de la infraestructura ferroviaria gestionada por 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 la red convencional, continuando con el proceso de modernización de los medios propios a disposición de la organización territorial, en 2008 entre otras inversiones se adquirieron 4 máquinas perfiladoras distribuidoras de balasto destinadas a los grupos de trabajo de maquina pesada de vía.

Enmarcado en el compromiso de compatibilización de nuestra actividad con el patrimonio ambiental, y de hacer de la infraestructura ferroviaria un espacio con mayor valor añadido para el ciudadano y su entorno, se ha llevado a cabo un esfuerzo en todo el ámbito territorial para la ejecución del Plan de Prevención de Incendios Forestales. Se ha contratado a empresas especializadas en desbroce y tratamientos selvícolas. Igualmente se ha contado con la colaboración de TRAGSATEC, empresa dependiente del Ministerio de Agricultura especialista en temas medioambientales, para garantizar una óptima ejecución del Plan y realizar un seguimiento de los trabajos y sus resultados. Para mostrar el amplio alcance del Plan, indicar que se han llevado a cabo los primeros desbroces en zonas no tratadas hasta la fecha por un importe de más de 23 millones de € en la red convencional y 2,5 millones en la red de alta velocidad. En cuanto a los tratamientos efectuados en zonas ya tratadas en años anteriores, el gasto ha sido de 9 millones de € en la red convencional y de medio millón de € en la red de alta velocidad.

En cuanto a la accidentalidad laboral hemos asistido a una reducción significativa en el número de accidentes, ningún accidente mortal ni grave, siendo la reducción de accidentes del 20% con respecto al ejercicio anterior. Se han cumplido los objetivos del Plan de Accidentalidad Cero al que se han dedicado más de 41.500 horas de formación.

2.3. CIRCULACIÓN.

Los procesos que configuran la función básica de Circulación van dirigidos a la asignación de capacidad y la gestión de la circulación de trenes en la red ferroviaria administrada por Adif, todo ello asegurando el trato no discriminatorio a empresas ferroviarias y candidatos que acceden a la red. Los procedimientos que se aplican están enfocados a la satisfacción de la demanda de servicios de empresas ferroviarias y candidatos, el uso eficiente de la red y la gestión eficiente de los recursos.



La gestión de la circulación de los trenes comprende las actividades diarias de regulación del tráfico ferroviario, gestión de incidencias encaminada a la minimización de su impacto y aplicación de plan de contingencias, coordinación entre operadores y mantenimiento de la red etc.

Además, la D.E. de Circulación entre otras, tiene competencias en:

- Puesta en servicio de nuevas líneas, tanto la colaboración desde el punto de vista operacional como la competencia recientemente incorporada que comprende los trámites administrativos ante el Ministerio de Fomento.
- Servicios a clientes en estaciones gestionadas de forma integral por Circulación (592 estaciones) que incluye el mantenimiento y rehabilitación de las mismas.
- I+D+i, con el desarrollo de nuevas tecnologías que ayudan a la planificación y gestión del tráfico ferroviario (GIF0, DaVinci, SITRA, MALLAS...)
- Cálculo de cánones por uso de la infraestructura, que se soporta en los sistemas de asignación de capacidad y gestión de la circulación de la Dirección. El nivel de conformidad de las empresas ferroviarias con las liquidaciones emitidas sobre la base de estos cálculos ha sido del 99'97%.
- Modernización de los centros de regulación y control del tráfico: gabinetes de circulación, puestos de mando y centros de regulación y control.
- Certificación de interoperabilidad de nuevas líneas.
- Programación de las instalaciones.

Tráfico gestionado:

Durante 2008 se han gestionado 192'7 millones de kms.-tren, asegurando los niveles de calidad de servicio y de seguridad en la circulación comprometidos en objetivos.

De este tráfico hay que destacar:

- Supone un incremento del 3'9% sobre el año anterior.
- Las empresas ferroviarias privadas (Acciona, Continental, Comsa, Tracción Rail y EWS) han realizado 570.787 kms.-tren, que supone un incremento del 84% sobre el año anterior.
- En la red de alta velocidad se gestionaron 32 millones de kms.-tren, es decir un 44% más que el año anterior. Por otra parte en la red convencional se ha producido un descenso del -1,6%, que queda en 160,7 millones de kms-tren, destacando la pérdida de tráfico de mercancías de Renfe Operadora que, con 33,9 Mkms-tren, queda -8,7% por debajo del año anterior.
- El 82% del tráfico global en la red se ha gestionado mediante C.T.C. (control de tráfico centralizado), con sistemas de bloqueo automatizados (BA, BLA, BCA, BSL). Por otro lado, sólo el 4% del tráfico se ha realizado al amparo de bloqueos telefónicos.



Escenario de gestión

La gestión del tráfico en 2008 se resume en los siguientes apartados:

- **Incidencias.** Durante 2008 se han gestionado una media de 84 incidencias/día con afectación al tráfico, de las cuales 38 correspondieron al ámbito de gestión de las empresas ferroviarias, 30 al de Adif, y 16 se debieron a causas externas (meteorología, orden público...). En relación con el año 2007, se ha producido un incremento global en el número de incidencias medias por día del 8'1 %, mientras que el tráfico en su conjunto creció un 3'9 %. En la red de alta velocidad se gestionaron 4'6 incidencias/día con afectación al tráfico: 2'49 correspondieron al ámbito de gestión de la empresa ferroviaria, 1'31 al de Adif, y 0'79 a causas externas; lo que supuso un incremento del 142 % sobre 2007, aunque debe tenerse en cuenta que la longitud de la red AV aumentó un 8% y el tráfico sobre ella un 44'2 %. De acuerdo con el plan de contingencias de Adif, se ha coordinado la aplicación de planes alternativos de transportes (P.A.T.) para aquellas incidencias que conllevaron disminuciones significativas de la capacidad, el despliegue de planes preventivos de verano-invierno y otras medidas de carácter preventivo y correctivo.
- **Incendios.** La aplicación del "Plan de Prevención de Incendios en la Vía y en sus Proximidades 2008" ha presentado buenos resultados, 26 incendios debidos a trenes o trabajos frente a los 40 producidos en 2007, es decir una reducción del 35%.
- **Limitaciones de velocidad.** El número medio de limitaciones de velocidad que afectaron al tráfico diariamente a lo largo de 2008 fue de 590 (-0'2% sobre el año anterior) con una repercusión media sobre 1.054 kms. de línea (-6'1% respecto a 2007). El impacto sobre el tiempo de viaje de los trenes fue de 808 minutos por día (+1'7% sobre el ejercicio anterior).
- **Mejora de equipamientos.** En esta área sobresale el incremento del C.T.C. en Red Convencional de 422 kms. y descenso del bloqueo telefónico en 362 kms. La remodelación y puesta en funcionamiento de las mejoras en el puesto de mando de Madrid-Chamartín y en el CRC de Zaragoza. Y el inicio de la remodelación del puesto de mando de Madrid Puerta Atocha A.V. y de los puestos de mando de Valencia Fuente San Luis y Barcelona Estación de Francia.
- **Nuevos servicios.** Durante el ejercicio 2008 destacan los siguientes: de alta velocidad y de larga distancia con trenes de ancho variable en las nuevas líneas de alta velocidad; puesta en servicio de los trenes de media distancia en alta velocidad Sevilla – Córdoba/Málaga y Madrid – Segovia, en febrero; servicios de media distancia A.V. entre Lleida Pirineus – Barcelona Sants y entre Calatayud – Zaragoza – Huesca, en abril; nuevo servicio de cercanías con la creación del



núcleo de Zaragoza (línea C1 Miraflores – Casetas) en junio; el inicio del servicio comercial de mercancías de dos nuevas empresas ferroviarias: Tracción Rail (abril 2008) y EWS (English Welsh & Scottish Railway Holding Limited) (octubre 2008) y la implantación de nuevos servicios entre Barcelona – Irún/Int. Abando Indalecio Prieto con vehículos de ancho variable (serie 120) circulando por ancho UIC entre Barcelona y Zaragoza, en diciembre.

- **Otros.** Respecto de las suspensiones de circulación en 2008 se produjo la suspensión definitiva de la circulación entre Vara de Quart (que pasa a denominarse Valencia Sant Isidre) y Valencia Nord en abril, por obras para la entrada de la línea de alta velocidad en Valencia; el servicio entre Torralba y Soria fue suspendido desde el 17 de agosto hasta el 12 de noviembre por renovación de vía y entre Cáceres y Valencia de Alcántara desde el 23 de enero hasta el 12 de diciembre también por trabajos de renovación de vía. Finalizaron las obras del by-pass sur de Madrid-Atocha el 30 de diciembre, enlazando directamente las líneas de AV Madrid-Sevilla-Málaga y MBF y permitiendo la creación de dos nuevas relaciones transversales: Sevilla-Barcelona y María Zambrano – Barcelona sin necesidad de entrada de los trenes a la estación de Madrid Puerta de Atocha a partir del mes de enero de 2009.

Calidad de servicio

En cuanto a niveles de puntualidad conseguidos se han cumplido todos los objetivos por operadores y productos, con la salvedad del corredor de alta velocidad Madrid – Sevilla que alcanza el 99'4% (-0'2 puntos del objetivo) y las cercanías en hora punta que obtienen el 98'3% (-0'2 puntos del objetivo), ambos medidos con umbrales de 3 minutos.

Superan objetivos el resto:

- Servicios de alta velocidad en larga distancia con umbral de puntualidad a 3 min.: AV Madrid – Barcelona cerró con 98,8%, AV Madrid – Málaga alcanzó 98,6% y AV Madrid – Valladolid 98,8%
- Servicio de larga distancia convencional, puntualidad de llegada global, con umbral de 10 min., 95,9%.
- Puntualidad de llegada por corredores con umbral 5 min.: Mediterráneo 94,1%, Madrid – Levante 94,2%, Norte vía AV 93,2%, Noreste vía MBF 94,8% y corredor Sur vía AV 95,4%.
- Puntualidad de llegada por productos, con umbral 5 min.: Euromed 96%, Alaris 95,7%, Altaria 93,7% y Alvia 94,2%.
- Servicios de alta velocidad en media distancia, 99,4%.
- Servicio de media distancia convencional (umbral 5 min.), 95,8%.
- Mercancías tanto Renfe Operadora como las empresas ferroviarias privadas superan objetivos.



Todos los objetivos de velocidad comercial fijados para el 2008 se han superado.

Sobre la impuntualidad debida a Adif en seis de los siete indicadores fijados en el Contrato Programa se ha superado el objetivo previsto. Sólo se ha incumplido en el caso de los trenes de media distancia convencional medidos con un umbral de 5 min. que, con un objetivo de contribución a la impuntualidad de 1'75 puntos, se situó en 1'78.

En el ámbito de la calidad y el medioambiente la contribución de la D.E. de Circulación al desarrollo del PECYMA y el Plan de Empresa Ciudadana de Adif se puede resumir en: la presentación al EFQM Excellence Award (EEA, Premio Europeo de Excelencia Empresarial) organizado por la European Foundation for Quality Management (EFQM) y obtención del reconocimiento 5 estrellas de la EFQM que supone la consolidación del nivel de excelencia EFQM con Sello de Oro 500+ en el ámbito europeo; la renovación del certificado del Sistema Integrado de Gestión (calidad, medio ambiente, seguridad y salud en el trabajo) superando la auditoría de Aenor y la renovación del certificado del sistema de gestión ética y socialmente responsable según Norma SGE 21 de Forética. Asimismo, se editó la Memoria EFQM 2008 y el informe anual de Gestión de Calidad y Prácticas de Excelencia.

2.4. ESTACIONES DE VIAJEROS.

Las principales acciones acometidas a lo largo del 2008 quedan enmarcadas en la adaptación de los servicios a las demandas del mercado, tanto por los nuevos desarrollos ferroviarios como en la atención al viajero, y la consolidación de las estaciones como centros de referencia dentro del espacio urbano en el que se encuentran, ofreciendo servicios y calidad a los operadores ferroviarios, a viajeros, a comerciantes y a la ciudad en su conjunto.

En febrero de 2008 llegó la alta velocidad a Barcelona habiéndose producido la adecuación a la misma de la estación de Sants mediante la adaptación de sus vías y andenes, reestructuración del vestíbulo con la creación de una zona de embarque y la redistribución de espacios para reordenar el tráfico de cercanías y de alta velocidad, a la vez que se han mejorado los sistemas de información al viajero y el equipamiento de la estación, así como la construcción de un aparcamiento subterráneo con capacidad para 928 vehículos. Todas las actuaciones se han llevado a cabo manteniendo el funcionamiento y la operatividad de la estación, minimizando los efectos de las mismas sobre las condiciones de prestación de servicios al cliente. Con este proyecto, y con la ejecución de las fases aún pendientes, Barcelona Sants se convertirá en un moderno centro intermodal de viajes más amplio, con mayores servicios y completamente adaptado para personas con discapacidad.

Zaragoza Delicias también se tuvo que adaptar para la celebración de la Exposición Universal, donde no sólo se reforzaron los servicios de información y atención al viajero, sino que también se inauguró una nueva línea de cercanías que, junto con la estación de



autobuses, convierten a Zaragoza Delicias en un centro de intermodalidad y funcionalidad neurálgico para la ciudad.

Asimismo, el 14 de diciembre tuvo lugar la puesta en servicio de la nueva estación de Burgos Rosa de Lima, ubicada en la nueva variante de Burgos, que se integrará en la futura línea de alta velocidad entre Madrid, Valladolid y la frontera francesa a través del País Vasco. En la nueva infraestructura se han tenido en cuenta aspectos de funcionalidad y utilidad para el usuario, ya que se trata de la futura estación de alta velocidad de Burgos.

En el ámbito de cercanías, se han construido nuevas estaciones en Terrassa Este (Barcelona), Entrevías (Madrid), Llamaquique (Oviedo), Universidad (Valencia) y Miribilla (Bilbao).

Otro aspecto fundamental durante 2008 ha sido la aprobación en el seno del Comité de Dirección de Adif del Plan de Accesibilidad de Estaciones, que contempla una inversión de 250 millones de €, con actuaciones que garantizan la plena accesibilidad a la práctica totalidad de los clientes que transitan por nuestras estaciones. El Plan prevé que todas las estaciones con más de mil viajeros/día y una parte importante de estaciones comprendidas entre setecientos y mil viajeros/día, estarán adaptadas para 2012, garantizando itinerarios accesibles para el acceso a los recintos de la estación, la movilidad en la misma, la accesibilidad a los andenes a través de rampas y ascensores y de andén - tren a través del recrecido y prolongación de andenes. En esta línea, en colaboración con Renfe Operadora, se presta el servicio Atendo de ayuda a los viajeros para accesibilidad al tren. Dentro de este plan se han efectuado o están en ejecución actuaciones de mejora para su utilización por personas discapacitadas (recrecido de andenes, instalación de ascensores, eliminación de barreras arquitectónicas, etc) en las estaciones de Ronda, Lorca, Benicarló, Vinaroz, Sabadell, Barberá del Vallés, Mongat Nord, Castelldefells-Centro, Platja-Castelldefells, Vilanova i la Geltrú y Montcada-Santa María, entre otras. Asimismo, aprovechando la realización de trabajos de modernización de estaciones tendentes a conseguir la mejora de la imagen, el confort de los edificios, distribuciones más funcionales de los servicios destinados a clientes, renovación de instalaciones, etc. se han llevado a cabo obras de este tipo en Valencia Nord, Mérida, Irún, Sevilla Santa Justa, Alcazar de San Juan, Teruel, Ripoll, Lugo, Caldes de Malavella, La Laguna, Elche-Parque ...

En línea con el reforzamiento de la implantación de la marca corporativa de Adif en la sociedad, se ha llevado a cabo la rotulación interior y exterior de las 95 estaciones adscritas a la D. E. de Estaciones de Viajeros y la rotulación exterior de las 465 estaciones de los núcleos de cercanías de la red.

Sobre las actuaciones destinadas al incremento del aprovechamiento comercial en las estaciones hay que destacar que, con motivo de las obras para la construcción del nuevo centro VIALIA, en la estación de Albacete ha sido necesaria la construcción de una estación provisional a fin de compatibilizar las obras referidas con la prestación de los servicios



ferroviarios a clientes. Igualmente se finalizaron las obras de primer establecimiento del hotel ubicado en Zaragoza Delicias, con la puesta en servicio del mismo para la inauguración de la Expo de Zaragoza, a la vez que se ha efectuado la propuesta de remodelación de los locales comerciales de dicha estación.

En materia medioambiental, con objeto de evitar vertidos accidentales procedentes de los autobuses en la red de recogida de aguas pluviales situada en la zona de tránsito y estacionamiento de autobuses de la estación intermodal de Almería, se ha adjudicado la instalación de un separador de hidrocarburos.

Adif, a través de la D. E. de Estaciones de Viajeros, ha sido premiada con la bandera Aenor de gestión ambiental, un reconocimiento al compromiso de la empresa con el medio ambiente, materializado entre otros logros, en la obtención de certificaciones ISO 14000 para todas las gerencias territoriales. En cuanto al apartado de calidad se refiere, se han vuelto a renovar en su totalidad las certificaciones ISO 9001:2000 de gestión de calidad de las 8 gerencias territoriales y de la dirección ejecutiva.

2.5. SERVICIOS LOGÍSTICOS.

Un hito relevante ha sido la presentación al Comité de Dirección de Adif del resumen ejecutivo relativo al "Modelo de Negocio de la Dirección Ejecutiva de Servicios Logísticos", informando sobre los antecedentes, el análisis de la situación actual, las fases y tareas del modelo de negocio propuesto, así como de la propuesta de calendario para su implantación.

En el año 2008 se concluye la segunda fase de la puesta en servicio del complejo ferroviario de Zaragoza Plaza, instalación que se ubica en una parcela de un millón de metros cuadrados, disponiendo de una zona para actividades logísticas de 290.000 m². Esta obra es el resultado del convenio suscrito por el Gobierno de Aragón, Ministerio de Fomento y el Ayuntamiento de Zaragoza. Asimismo, en febrero de 2008 se pone en servicio el nuevo centro logístico ferroviario de mercancías en As Gandaras de Piñeiro (Lugo), que ocupa una superficie de 108.000 m² y dispone de una superficie destinada a actividades logísticas de 18.000 m². Su construcción es fruto del convenio urbanístico suscrito entre Adif y el Ayuntamiento de Lugo, y el proyecto es cofinanciado por el Fondo Europeo de Desarrollo Regional (FEDER).

Para la mejora de la eficiencia operativa se contrata el desarrollo e implantación de un sistema a aplicar en los centros e instalaciones logísticas, que posibilite una mayor agilidad en el proceso de solicitud de los servicios, mejore la calidad en la prestación de los mismos, para conseguir un mayor grado de transparencia y fiabilidad del proceso de facturación. Dicho sistema ha sido denominado con el acrónimo AGYL (Aplicación para la Gestión Y la Logística).



Se aprueban las tarifas provisionales 2009 de los servicios A.C.A. en instalaciones logísticas, con los siguientes principios:

- Redefinición de los servicios adicionales, separando las operaciones relacionadas con el control de las instalaciones y la seguridad en la circulación de las operaciones que se realizan sobre el tren. Además se suprime el suplemento por vagones con materias peligrosas.
- Creación de un servicio complementario con las operaciones sobre el material asociadas al acceso y/o expedición.
- Se establece una clasificación única de instalaciones logísticas principales de mercancías.
- Igualmente, en línea con las medidas de incentivar el transporte de mercancías por ferrocarril, para 2009 se han mantenido las tarifas sin ningún incremento respecto al 2008.

Como nuevas infraestructuras o mejoras en las instalaciones existentes destacar:

- Con motivo de la afectación en la instalación logística de Albacete Mercancías por la línea de alta velocidad Madrid – Valencia – Murcia, se modifica la configuración de sus haces de vías, se construye una playa de carga y descarga de contenedores de 12.000 m² con tres nuevas vías y se dota a esta instalación con un nuevo edificio para el personal de Adif.
- En febrero de 2008 se ultima la actuación de renovación y mejora del pavimento en el área de tránsito y almacenamiento de contenedores en el centro logístico de Constantí en Tarragona. Dicha actuación consistió en la demolición y sustitución de la losa de hormigón armado existente por una nueva con capacidad para soportar la carga de tres contenedores cargados apilados sobre sí mismos.
- En marzo de 2008 se contrata el desarrollo e implantación de un sistema de medición, facturación a aplicar en los centros e instalaciones logísticas que posibilite una mayor agilidad en el proceso de solicitud de los servicios, mejore la calidad en la prestación de los mismos, para conseguir un mayor grado de transparencia y fiabilidad al proceso de facturación. Dicho sistema ha sido denominado con el acrónimo AGYL (Aplicación para la Gestión Y la Logística).
- En abril de 2008 se concluye la segunda fase de la puesta en servicio del complejo ferroviario de Zaragoza Plaza, esta instalación se ubica en una parcela de un millón de metros cuadrados, disponiendo de una zona para actividades logísticas de 290.000 m². Esta obra es el resultado del convenio suscrito por el Gobierno de Aragón, Ministerio de Fomento y el Ayuntamiento de Zaragoza.
- La finalización de los trabajos de la primera fase de instalación de elementos de señalización corporativa en las 15 principales instalaciones adscritas a Servicios



Logísticos. Igualmente en este año se licitan y adjudican los trabajos para la señalización de la 2ª fase, afectando a otras nuevas 30 instalaciones, iniciándose los primeros trabajos y la redacción de los proyectos de su diseño en noviembre de 2008.

- La renovación y mejora del pavimento de hormigón armado del centro logístico de Madrid Abroñigal se contrata en julio de 2008. Esta actuación consiste en la reconstitución y refuerzo de las zonas menos dañadas, así como de la nueva construcción de las no recuperables, encontrándose en fase de ejecución al final del ejercicio.
- En julio de 2008 se contrata el acondicionamiento de superficies en el complejo logístico de mercancías de Córdoba, consistente en la prolongación de la actual losa de hormigón para el tratamiento de contenedores en 150 metros lineales, generando una ampliación de 6.000 m², así como en la dotación de iluminación y servicios auxiliares en la misma.
- Y en noviembre de 2008 se formaliza la contratación de la implantación de nuevas zonas de instalaciones logísticas en el centro de Sevilla La Negrilla. La actuación consiste en rehabilitar los espacios no utilizados en la actualidad para su puesta en actividad como zona logística.

En cuanto a las certificaciones de medioambiente y calidad, AENOR auditó, con resultado satisfactorio, la revisión de la certificación, conforme a la norma UNE-EN ISO 14001: 2000, del sistema de gestión medioambiental implantado en 15 instalaciones logísticas. Igualmente, se auditó la ampliación de esta certificación a 6 nuevas instalaciones con igual resultado, pasando a ser en la actualidad 21 las instalaciones logísticas certificadas. Asimismo, AENOR, previa realización de las pruebas pertinentes, certifica satisfactoriamente conforme a la norma UNE-EN ISO 9001:2000, el sistema de gestión de calidad implantado en Servicios Logísticos, que comprende los servicios prestados en 50 de sus instalaciones. También durante este mismo año 2008 se ha preparado la documentación del sistema de prevención para poder certificarlo, según la norma OHSAS 18001:2007, e igualmente, se firma un convenio de colaboración entre Adif y la Agencia Pública de Puertos de Andalucía (APPA) para la contratación de estudios sobre interoperatividad de áreas de transporte de mercancías y terminales ferroviarias. Por último durante el ejercicio 2008 Servicios Logísticos ha participado con su representación en el stand de Adif de los principales certámenes logísticos nacionales, SIL de Barcelona del 3 al 6 de junio y LOGITRANS en Madrid del 10 al 12 de noviembre.



2.6. PATRIMONIO Y URBANISMO.

En primer lugar señalar que en el año 2008 se ha producido la publicación del Real Decreto Legislativo 2/2008, de 20 de junio, Texto Refundido de la Ley del Suelo, que modifica el marco general legislativo que regula la actividad estatal en materia de suelo.

Las sociedades creadas para el desarrollo de las redes arteriales ferroviarias de alta velocidad y su integración urbana, en este año han iniciado o licitado obras en Alicante, Barcelona, León, Logroño, Valencia, Valladolid 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 la gestión de suelos destaca la transmisión de 198.660 m² de suelo y/o aprovechamientos a la sociedad Zaragoza Alta Velocidad 2002, S.A. en el ámbito de Zaragoza-Delicias. Sobre las 15 sociedades inmobiliarias participadas mencionar que han continuado sus actividades aunque en un entorno más complicado dada la situación del sector inmobiliario.

Se han establecido acuerdos con otras administraciones públicas, formalizados en Convenios Urbanístico-Ferrovial, en Almería, Andoaín, Antequera, Benalmádena, Bilbao, Cádiz, Cardedeu, Dos Hermanas, Gavá, Gijón, Granada, Irún, Málaga, Ripoll, Donostia-San Sebastián, Sitges y Villena.

En el ámbito de la gestión urbanística, se ha participado en el seguimiento de los procesos de revisión y modificación del planeamiento general, así como en los del planeamiento de desarrollo, de aquellos municipios por los que discurren las redes ferroviarias, formulando propuestas, sugerencias y alegaciones en los casos en los que se ha considerado procedente, con objeto de conseguir la adecuada calificación de los terrenos administrados por Adif, tanto desde el punto de su idoneidad para el correcto funcionamiento del ferrocarril como de rentabilidad económica, todo ello de acuerdo con criterios económico-sociales de integración urbana del ferrocarril. En este capítulo destacan las aprobaciones definitivas en los municipios de Segovia, Logroño en el ámbito del PERI nº 3 "Ferrocarril", Gijón en el ámbito ferroviario y en Santiago de Compostela.

Dentro de la actividad de gestión del inventario de bienes inmuebles de Adif, se ha incluido en el mismo la documentación correspondiente a las nuevas líneas de alta velocidad Madrid-Valladolid y Córdoba-Málaga. El proceso de identificación sobre cartografía catastral de las líneas cerradas o de construcción abandonado, a las que se refiere la disposición adicional séptima de la Ley 39/2003 del Sector Ferroviario, ha continuado y se ha iniciado la incorporación de los expedientes de reversión de terrenos de dichas líneas tramitados por los antiguos Gobiernos Civiles. También se ha incorporado al inventario la información relativa a edificios en recintos ferroviarios de las CC.AA. de Galicia, Asturias, País Vasco, Cantabria, Navarra y La Rioja. Sobre el programa anual de



mantenimiento, se han actualizado un total de 307 unidades de inventario de las cuales 132 corresponden a recintos ferroviarios situados en ciudades.

En relación a los expedientes de fijación de la línea límite de edificación en zonas urbanas concretas, cuyas facultades fueron objeto de delegación a favor del Presidente de Adif por Orden FOM 2893/2005, de 14 de septiembre, en el año 2008 se han recibido 83 solicitudes de reducción resultando autorizados 77.

En el seno del grupo de trabajo de talleres, constituido en cumplimiento de la Orden FOM 2909/2006, de 19 de septiembre, durante el ejercicio de 2008 se ha trabajado en la definición planimétrica de un total de 60 talleres, habiéndose acordado la delimitación de un total de 17 recintos de taller.

Respecto al proceso de racionalización de oficinas administrativas, se ha avanzado en la agrupación de dependencias por direcciones generales en los diferentes ámbitos de Madrid. Por otra parte se ha iniciado el plan de actuaciones en edificios protegidos financiado por el Ministerio de Fomento con cargo al 1% cultural.

Sobre la actividad de gestión patrimonial destacar el inicio de la andadura del archivo central de Adif, diseñándose un sistema informático de archivo digital. También continúa el ambicioso plan de viviendas fundamentalmente en lo referente al saneamiento jurídico y físico. Por otra parte se han realizado las primeras pruebas que determinaba el proyecto de saneamiento del inventario de gestión patrimonial. Los proyectos de recopilación documental y digitalización de todos los actos de disposición habidos en la historia de Adif (antes Renfe) continúan a un ritmo ligeramente superior al proyectado. Las relaciones contractuales con los operadores de telefonía y los explotadores de los aparcamientos han sido modificados, incrementándose los beneficios para Adif. Por último mencionar los arrendamientos con las administraciones públicas para usos sociales, municipales y culturales, y con organizaciones no gubernamentales, como el firmado en Valencia que ha permitido la rehabilitación del antiguo edificio del Cabanyal, en donde se realizan actividades para personas con parálisis cerebral.

En la actividad de producción de suelos, enajenación y arrendamientos, durante este año se han patrimonializado 673.362 m². Asimismo, se han formalizado 554 nuevos contratos de arrendamiento, bajo la aplicación de gestión GPA que permite la tasación electrónica de cada inmueble y su control por distintos organismo de la dirección.

Finalmente, en materia de calidad en el año 2008 Patrimonio y Urbanismo ha renovado los tres procesos certificados por la Norma ISO 9001:2000 (inventario de bienes inmuebles, desafectación del servicio público ferroviario de bienes inmuebles incluidos en el inventario y la gestión de bienes patrimoniales de Adif), así como se ha procedido a certificar un cuarto proceso, denominado control económico de las expropiaciones. En el marco del sistema de calidad EFQM, una vez realizadas las autoevaluaciones se ha procedido a elaborar el plan de acciones que se derivan de la mencionada autoevaluación. Con



relación a la gestión medioambiental, se ha trabajado en colaboración con otras áreas de la entidad en la comisión que ha modificado el "Procedimiento General de Gestión y Coordinación de Actividades Ambientales (PG-22)" en aspectos fundamentales como, por ejemplo, en el tratamiento de suelos contaminados por gestión histórica. Los principios que informan este nuevo procedimiento se fundamentan en una maximización de los recursos que permitan salvaguardar de una forma efectiva los intereses de Adif. También se ha seguido desarrollando la política de creación de Vías Verdes, habiéndose firmado durante el año 2008 convenios para nuevas actuaciones en Merindades, Bureba y la ampliación de la Ruta del Aceite, lo que permitirá la ampliación en 155 kilómetros la red de Vías Verdes.

2.7. TELECOMUNICACIONES Y ENERGIA.

La dirección ejecutiva ha avanzado, dentro de la estrategia de Adif, en el desarrollo e implantación de un sistema de calidad, con la obtención de la certificación por AENOR conforme a las normas ISO 9001:2000 de los dos procesos incluidos en el alcance previsto inicialmente: realización de la oferta comercial a clientes de telecomunicaciones y conformación de las facturas a clientes (operadores ferroviarios) por el servicio de energía de tracción (combustible y energía eléctrica).

Energía

En el área de servicios energéticos las principales actuaciones han estado encaminadas a la mejora en los procesos de gestión de la compra y en la racionalización de la gestión de las instalaciones tanto de la energía eléctrica como del combustible.

Sobre la gestión de energía eléctrica los aspectos más relevantes han sido:

- Convocatoria y adjudicación del procedimiento para la compra del consumo de energía eléctrica para 2009 por un importe total estimado de 233,4 millones de €, incorporando nuevos tipos de ofertas entre otras y, por primera vez en Adif, a precios variables. La adjudicación finalmente se realizó referenciando los precios de la energía al mercado diario OMEL con la posibilidad, recogida en los pliegos, de optar durante el año 2009 a fijar precios según el mercado a futuros de OMIP.
- El establecer la gestión directa por Adif de los ATRs (derechos de acceso al sistema eléctrico) sin intervención de las compañías eléctricas comercializadoras.
- Elaboración de un procedimiento general de gestión de suministros de energía eléctrica (altas, bajas y modificaciones) de aplicación en todo el ámbito territorial de Adif.
- Implantación de la aplicación informática para la gestión integral de accesos a las redes eléctricas (GIAR) que permite a Adif optimizar los costes de los ATRs, así como controlar y validar la facturación de los mismos al haber separado la contratación de la energía de los ATRs.



- Instalación de módems de última generación en 320 puntos de suministro y trafos en 15 subestaciones, para mejorar la calidad de la medida del sistema de telemedida.
- Optimización de parámetros de contratación en la línea de alta velocidad Madrid- Barcelona, previa consecución de informes favorables de Red Eléctrica de España, para hacer posibles las ampliaciones de derechos necesarias.

En el ámbito de gestión de combustible:

- Convocatoria y adjudicación del procedimiento para la compra del consumo para 2009 de gasoleo B exento y bonificado por un importe total estimado de 81,2 millones de €.
- Recepción de la instalación de combustibles de Vara de Quart (San Isidre) en Valencia para dar servicio a media distancia y cercanías.
- Abandono y desmantelamiento de las instalaciones de Valencia Norte (vía 19) y puesta en funcionamiento, en coordinación con los responsables de las obras de alta velocidad, de una instalación fija temporal en Valencia (Filipinas).
- Desmantelamiento de la instalación del T. C. R. de Villaverde.

Telecomunicaciones

Durante el año 2008 la actividad principal ha estado determinada por el mantenimiento de los sistemas que garantizan los estándares de calidad, así como el cumplimiento de los objetivos económicos:

- Coordinación de las actuaciones para implantación y puesta en funcionamiento de la telefonía móvil en el último tramo de la LAV Barcelona-Madrid.
- Coordinación de las actuaciones para la implantación de la telefonía móvil en el túnel de cercanías Atocha-Sol-Chamartín.
- Integración en el sistema de supervisión de fibra óptica (SSFO) de la supervisión de las fibras de las líneas de alta velocidad: Lleida-Barcelona, Córdoba-Málaga y Madrid-Segovia-Valladolid.
- Red troncal: terminación de la instalación del nuevo cable troncal en los tramos Córdoba-Sevilla y Córdoba-Andujar.
- Coordinación de las actuaciones con el resto de áreas de la entidad y los operadores de telefonía móvil para solventar los problemas de interferencias radioeléctricas entre las señales de GSM y GSM-R, en los túneles de El Prat y Sants, necesario para la puesta en servicio del sistema ERTMS nivel 2.
- Instalar e iniciar las pruebas del nuevo sistema de gestión avanzada de clientes.
- Consolidar las redes metropolitanas de cable dedicado, derivado de la fusión realizada entre dos de nuestros clientes.
- Establecimiento del VII protocolo con uno de nuestros clientes, para la ampliación y regularización de la red que actualmente tiene contratada con Adif.



3. ACTIVIDAD ECONÓMICA.

3.1 INGRESOS Y GASTOS.

En el cuadro adjunto figura la Cuenta de Pérdidas y Ganancias del ejercicio y su comparación con el ejercicio anterior:

CONCEPTO	2008	2007	Variación	Variación
	(millones €)	(millones €)	(millones €)	%
Importe neto cifra de negocios	1.807,0	1.576,0	231,0	14,7
Trabajos efectuados por la empresa para su inmovilizado	15,5	14,6	0,9	6,2
Otros ingresos de explotación	707,4	627,2	80,2	12,8
INGRESOS DE EXPLOTACIÓN	2.529,9	2.217,8	312,1	14,1
Aprovisionamientos	-156,7	-161,4	4,8	-2,9
Gastos de personal	-653,0	-648,6	-4,4	0,6
Dotaciones netas para amortización de inmovilizado	-179,8	-175,8	-4,0	2,3
Variación de la provisión de tráfico	18,8	21,1	-2,3	-10,9
Otros gastos de explotación	-1.541,0	-1.406,9	-134,1	9,5
Otros gastos	6,8		6,8	
GASTOS DE EXPLOTACIÓN	-2.504,9	-2.371,7	-115,3	4,9
PÉRDIDA DE EXPLOTACIÓN	25,0	-153,9	178,9	-116,2
Ingresos financieros	182,3	176,4	5,9	3,3
Gastos Financieros	-213,1	-161,6	-51,5	31,9
RESULTADOS FINANCIEROS	-30,8	14,8	-45,6	-308,1
RESULTADO DE LAS ACTIVIDADES ORDINARIAS	-5,8	-139,1	133,3	-95,8
Ingresos extraordinarios		77,1		
Gastos extraordinarios		-34,3		
RESULTADOS EXTRAORDINARIOS		42,8	-42,8	
IMPUESTO SOBRE SOCIEDADES	2,3	7,7	-5,4	
RESULTADO DEL EJERCICIO	3,5	-88,6	85,1	-96,0

Para la comparación entre las cifras del presente ejercicio con las del ejercicio anterior hay que tener en cuenta que las cuentas anuales del ejercicio 2008 son las primeras en las que se aplica el Plan General de Contabilidad aprobado por el Real Decreto 1514/2007, mientras que para las del ejercicio 2007 se aplicó el anterior Plan de Contabilidad. En dichas cuentas se detallan las variaciones que se han producido respecto a las del año anterior consecuencia de la diferencias normativas entre ambos planes,



fundamentalmente, por lo que se refiere a la cuenta de pérdidas y ganancias, en el tratamiento contable de las provisiones, los gastos de ERE, amortizaciones y resultados extraordinarios.

En la rúbrica del importe neto de la cifra de negocios se incluyen, además de los cánones ferroviarios regulados por la O.M.FOM/898/2005 y de la tasa de seguridad del transporte ferroviario de viajeros, 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. Los mayores incrementos respecto al año 2007 se han producido en los cánones consecuencia de la puesta en explotación a finales del año 2007 y principios de 2008 de trayectos de alta velocidad.

En los gastos de explotación destaca el aumento respecto al año anterior de los 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. En el importe de los gastos de personal del ejercicio 2008 no se incluyen los derivados del expediente de regulación de empleo, que sí se incluían en años anteriores, por cambio en el criterio de contabilización consecuencia de la aplicación del nuevo plan contable.

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.



3.2 INVERSIONES.

Las cifras económicas de las inversiones realizadas durante el ejercicio 2008, cuotas del IVA soportado incluidas, figuran en los cuadros adjuntos:

LÍNEAS	IMPORTE
	(millones €)
Líneas de alta velocidad	3.992
Madrid-Frontera Francesa	829
Madrid- Valladolid	431
Córdoba-Málaga-Granada	211
Madrid-Levante	1.692
LAV a Asturias	591
Otras inversiones	238
Obras por cuenta del Estado (*)	923
Ourense-Santiago	366
Resto	557
Otros activos propios	467
TOTALES	5.382

NATURALEZA	IMPORTE
	(millones €)
Plataforma	3.599
Vía	762
Electrificación	137
Instalaciones de telecomunicaciones	41
Instalaciones de seguridad	311
Estaciones	232
Equipamientos y resto de actuaciones	300
TOTALES	5.382

(*) Cifras de la liquidación del Contrato Programa para el 2008

Respecto de las líneas de alta velocidad en construcción (se incluyen las líneas y secciones inauguradas al final de 2007 y principios de 2008) el grado de ejecución de las actuaciones contratadas desde origen a 31 de diciembre de 2008, se refleja en el siguiente cuadro:



LÍNEAS	CONTRATADO	REALIZADO	REALIZADO
	(millones €)	(millones €)	(%)
Madrid-Frontera Francesa	11.188	9.540	85
Madrid-Lleida	4.416	4.408	100
Lleida-Barcelona (Sants)	4.401	4.219	96
Barcelona (Sants)-Figueras	2.371	913	38
Madrid-Valladolid	4.311	4.159	96
Córdoba-Málaga-Granada	2.959	2.611	88
Madrid-Levante	6.373	4.282	67
Madrid-Valencia	5.485	3.659	67
Acceso Alicante y Murcia	888	623	70
LAV a Asturias	2.288	1.918	84
Ourense-Santiago	1.222	1.008	82
Otras inversiones	2.482	1.055	43
TOTALES	30.823	24.573	80

Excluyendo las líneas de alta velocidad en construcción, la distribución de la inversión realizada en 2008 por ejes ferroviarios es la siguiente:

EJE FERROVIARIO	ACTIVOS PROPIOS	ACTIVOS ESTADO	TOTAL
	(millones €)	(millones €)	(millones €)
Eje 0. Madrid Atocha-Sevilla Santa Justa (A.V.)	25		25
Eje 1. Madrid Chamartín-Irún-Hendaya	11	123	134
Eje 2. Madrid Chamartín-Zaragoza-Lérida-Barcelona-Cerbere	121	107	228
Eje 3. Madrid Chamartín-Valencia-San Vicente de Calders	35	100	135
Eje 4. Alcazar de San Juan-Córdoba-Sevilla-Cádiz	11	70	81
Eje 5. Madrid Atocha-Cáceres-Badajoz	1	20	21
Eje 6. Venta de Baños-León-Orense-Vigo	4	73	77
Común a varios ejes o no asignable a ejes	259	64	323
TOTAL	467	557	1.024

Y la distribución por tipo de red:



TIPO DE RED	ACTIVOS PROPIOS	ACTIVOS ESTADO	TOTAL
	(millones €)	(millones €)	(millones €)
Cercanías	153	148	301
Red A	149	133	282
Red B	4	9	13
Red C		6	6
Red general	30	345	375
Red A	18	209	227
Red B	6	51	57
Red C	6	85	91
Red alta velocidad	25		25
Común a varios ejes o no asignable	259	64	323
TOTAL	467	557	1.024
Red A	167	342	509
Red B	10	60	70
Red C	6	91	97
Red alta velocidad	25		25
Común a varios ejes o no asignable	259	64	323
TOTAL	467	557	1.024

3.3. EJECUCIÓN DEL CONTRATO PROGRAMA.

Toda la información económica – contable con la que se elaboró el contrato programa se hizo basándose en el Plan General de Contabilidad de 1990, pero el cierre del ejercicio 2008 se ha realizado conforme al Nuevo Plan Contable (Real Decreto 1514/2007 de 16 noviembre, en vigor el 1 enero de 2008). Las diferencias normativas entre ambos como consecuencia del tratamiento contable de las provisiones, los gastos de ERE, amortizaciones etc. modifican sustancialmente el resultado del ejercicio 2008, cuando se realiza la comparación entre los cierres según el NPGC y el PGC 1990.

En el cuadro inferior se recogen los datos relevantes que enmarcan la gestión de este ejercicio, comparando las previsiones con los datos reales.



RESUMEN

Datos en millones de €

DATOS	PREVISTO CONTRATO PROGRAMA	REAL	DIFERENCIA
Resultado ADIF según NPGC	-15,5	-3,5	12,0
Plantilla ADIF (al cierre del ejercicio 2008, en nº de personas)	14.053	13.872	-181
Coste del ERE (Expediente regulación de empleo)	39,7	37,3	-2,3
Mantenimiento, Explotación y Gestión de la Red Estado (incluido IVA)	832,1	832,1	
Inversiones en la red Convencional (incluido IVA)	521,9	557,5	35,6
Inversiones en la red Convencional, acumulado 2007 y 2008 (incluido IVA)	1.003,0	1.056,5	53,5
Inversiones en la línea de alta velocidad MADRID – GALICIA, tramo OURENSE – SANTIAGO (incluido IVA)	330,0	365,6	35,6
Inversiones en la línea de alta velocidad MADRID – GALICIA, tramo OURENSE – SANTIAGO, acumulado 2007 y 2008 (incluido IVA)	769,9	681,4	-88,5
Aportaciones patrimoniales	1.352,3	1.352,3	
Endeudamiento neto	700,0	650,3	-49,7

Como aspectos relevantes destacar:

Resultado de Adif

El contrato programa establece para el ejercicio 2008 un resultado negativo de 15,5 millones de €, mientras que según el NPGC la pérdida ha sido de 3,5 millones de €, mejorando las previsiones en 12,0 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 2008	Previsto Contrato Programa	Resultado Real 2008
Mantenimiento infraestructura	388	35.013
Circulación	9.775	-3.918
Seguridad en la circulación	669	234
Total Administración Red Convencional	10.831	31.329
Expediente Regulación de Empleo (ERE)	39.682	37.347
Total Admón. Red Convencional (con ERE)	-28.851	-6.018



Plan de recursos humanos.

Respecto de las previsiones del contrato programa, la plantilla a cierre del ejercicio descende en 181 personas y el coste del ERE ha sido ligeramente inferior al previsto en 2,4 millones de €. En su Cláusula 7ª del C-P se establece como objetivo la mejora de la productividad, partiendo de la calculada al cierre del 2007 para llegar a un productividad objetivo en el ejercicio 2010. Por lo tanto, como lo que se busca es conocer la tendencia de la productividad durante el periodo del C-P, en el cuadro siguiente se compara la productividad real del 2007 con la productividad de cierre del 2008.

PLAN DE RECURSOS HUMANOS			
PRODUCTIVIDAD 2008	2007	2008	Var. %
Plantilla media	14.141	14.095	-0,3%
Ingresos comerciales (miles de €)	827.221	928.462	12,2%
Ingresos comerciales (excluidas las aportaciones)/ plantilla media ADIF	58.498	65.872	12,6%

Como se puede observar la tendencia de la productividad se incrementa en el 12,6% respecto al ejercicio 2007. Los ingresos comerciales aumentan un 12,2%, acorde con el objetivo marcado en el C- P.

Inversión realizada en 2008.

Respecto a la inversión en la red convencional, en aplicación de las encomiendas, el objetivo de inversión para 2008 es de 521,9 millones de € (520,6 millones de € sin incluir el 0,25% de gestión de SEITTSA) y de 1.003,0 millones de € desde el inicio del contrato programa. El gasto real de ejecución en 2008 ha sido de 557,5 millones de €, si bien deduciendo las ayudas de la Unión Europea y otras subvenciones (24,4 millones de €), la cifra comparable con la previsión citada sería de 533,0 millones de € que representa un grado de cumplimiento del 102,1%, 1.031,1 millones de € acumulados, con un cumplimiento del 102,8% .

Respecto a las inversiones en la red de alta velocidad Madrid – Galicia, tramo Ourense-Santiago, el contrato programa fija el objetivo de inversión para 2008 en 330,0 millones de € y en 769,9 millones de € desde el inicio del contrato programa. El gasto real de ejecución de obra en 2008 ha sido de 365,5 millones de €, que representa un grado de cumplimiento del 110,8%, y 681,3 millones de € acumulados, con un cumplimiento del 88,5%.

En el siguiente cuadro se incluyen las inversiones realizadas según las partidas establecidas en el contrato programa:



INVERSIONES REALIZADAS EN 2008 POR PARTIDAS CONTRATO PROGRAMA

(Cifras en millones de euros, incluido 2% gestión y 16% IVA, a 31/12/2008)

DISTRIBUCIÓN C.P.	GASTO 2008					
	PREVISTO CONTRATO PROGRAMA		GASTO REAL		% REALIZADO	
	2008	ACUMULADO	2008	ACUMULADO	2008	ACUM.
Estaciones de Cercanías	30,1	42,9	9,4	9,9	31,0	23,0
Supresión de bloqueos telefónicos	13,0	26,0	0,1	0,1	0,8	0,4
Supresión y protección de PP.NN.	73,0	124,8	52,0	98,0	71,3	78,6
Control tráfico centralizado	29,0	38,8	30,3	33,1	104,3	85,2
Renovación catenaria	20,5	38,8	5,5	5,5	26,8	14,2
Renovaciones de vía	158,0	279,5	155,7	223,4	98,6	79,9
Subestaciones eléctricas.	4,1	11,6	5,1	5,9	127,1	50,8
Mejora seguridad y funcionalidad	69,1	151,6	45,5	77,9	65,9	51,4
Actuaciones en mercancías	6,0	11,3	0,6	0,6	9,8	5,2
Actuaciones puntuales	119,1	277,8	216,7	407,1	181,9	146,6
Subrogación			32,4	129,2		
Actuaciones prioritarias			4,1	33,2		
Junta de Andalucía				21,6		
Ajustes cierre (pte. liquidación definitiva C.P.)				11,1		
TOTAL	521,9	1.003,0	557,5	1.056,5	106,8	105,3
Deducción por ayudas	Incluidas	Incluidas	-24,4	-25,5		
TOTAL SIN AYUDAS UNION EUROPEA			533,0	1031,1	102,1	102,8
OURENSE – SANTIAGO (C.P.)	330,0	769,9	365,6	681,4	110,8	88,5

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 y las cifras reales de estos indicadores para el ejercicio 2008.



CUADRO DE SITUACIÓN GLOBAL – INDICADORES DE PRESTACIÓN DE SERVICIO		Previsto en CP 2008	REAL 31/12/2008
CONFORT	PORCENTAJE DE VIA CALIFICADO COMO BIEN + ACEPTABLE		
	A1	65,3	69,1
	CALIDAD DE VIA A2	57,6	62,2
FIABILIDAD (Imputable a ADIF)	B	53,7	60,8
	REDES A1 + A2 Nº INCIDENCIAS CON AFECTACIÓN A LA CIRCULACIÓN	4.289	3.673
	Cercanías Madrid y Barcelona Nº INCIDENCIAS CON AFECTACIÓN A LA CIRCULACIÓN	894	793
DISPONIBILIDAD (Imputable a ADIF)	REDES A1 + A2 HORAS TOTALES FUERA DE SERVICIO		
	- con afectación a la circulación	11.442	9.220
	- sin afectación a la circulación	15.202	12.464
	Cercanías Madrid y Barcelona HORAS TOTALES FUERA DE SERVICIO		
	- con afectación a la circulación	1.731	1.595
ACCIDENTALIDAD	- sin afectación a la circulación	1.757	1.296
	ACCIDENTES DE TRENES Nº de Accidentes	28	20
PUNTUALIDAD	LARGA DISTANCIA (Llegada < 10 min.)	2,10	1,65
	Euromed (Llegada < 5 min.)	5,00	1,80
	Alaris (Llegada < 5 min.)	1,60	1,57
	Altaria (Llegada < 5 min.)	3,50	2,63
	CERCANIAS (Llegada < 3 min.)	0,63	0,52
	MEDIA DISTANCIA (Llegada < 5 min.)	1,75	1,78
	MERCANCIAS (Puntualidad Restringida) (*)Llegada<60 min.	1,50	1,30

(*) 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 2008 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	4.690,6	3.389,0	72,25	3.019,8	89,1
Madrid-Lleida	2.919,3	2.109,3	72,25	2.011,3	95,3
Lleida-Frontera Francesa	1.771,3	1.279,7	72,25	1.008,6	78,8
Madrid- Valladolid	1.851,5	1.573,8	85,0	1.272,0	80,9
Madrid-Levante	718,2	574,6	80,0	465,2	80,9
TOTAL	7.260,3	5.537,4	76,27	4.757,0	85,9

Para el nuevo período de programación 2007-2013, la Comisión Europea ha aprobado una nueva regulación, Reglamento del Consejo de 11 de julio de 2006 (CE) 1084/2006 sobre el Fondo de Cohesión y el Reglamento (CE) 1083/2006 que establece normas generales sobre el Fondo de Cohesión, el Fondo Social Europeo y el FEDER .

La ayuda que se prevé recibir con cargo al Fondo de Cohesión para este nuevo periodo de programación asciende a 1.118,5 millones, habiéndose cobrado durante el ejercicio 2008 la cantidad de 55,9 millones de € en concepto de anticipo de las ayudas previstas.

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 2008 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	65,4	50,0	62,1	94,9
LAV León-Asturias	89,0	44,5	50,0	42,3	95,0
Red convencional	41,7	20,9	50,0	19,8	94,7
CASTILLA Y LEÓN	866,3	512,7	59,2	487,1	95,0
LAV Madrid-Valladolid	322,1	193,2	60,0	169,4	87,6
LAV León-Asturias	473,3	284,0	60,0	284,0	100,0
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	70,4	77,9
LAV Madrid-Levante	50,2	25,1	50,0	21,5	85,7
Red convencional	130,7	65,3	50,0	48,9	74,8
VALENCIA	276,7	138,3	50,0	131,3	94,9
LAV Madrid-Levante	198,8	99,4	50,0	94,4	95,0
Red convencional	77,9	38,9	50,0	36,9	94,9
TOTAL	3.637,4	1.991,2	54,74	1.748,6	87,8

Las ayudas que se prevén recibir con cargo al FEDER en el nuevo periodo de programación 2007 -2013 ascienden a 1.962,7 millones de €. Durante el ejercicio 2008 se han cobrado 91,7 millones de € en concepto de anticipo de las ayudas previstas.

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 a Adif hasta 31 de diciembre de 2008 alcanza la cifra de 367,4 millones de € de los que se habían cobrado a dicha fecha 132,8.

3.5 CONVENIOS DE FINANCIACIÓN.

Se establecen para financiar por el Ministerio de Fomento actuaciones en la red de titularidad del Estado o estaciones de cercanías.

El primer convenio para "La mejora de la red ferroviaria de cercanías de Cataluña" por importe de 110 millones de € fue firmado el 6 de junio de 2007, entre el Ministerio de Fomento, Adif y Seittsa. Recoge cinco actuaciones siendo la más destacable la nueva estación de cercanías en La Sagrera/Meridiana.



El segundo convenio, se estableció para la "Realización de actuaciones de mejora de la red ferroviaria de titularidad del Estado en Cataluña" y fue firmado el 7 de octubre de 2008 entre el Ministerio de Fomento, Adif y Seittsa por importe de 250 millones de €. Este segundo convenio recoge:

- La modernización de 48 estaciones de Cercanías de Barcelona y 2 estaciones de Regionales en Cataluña. Su importe es de 125 millones de €, de los cuales se han encomendado 98,3 millones de €.
- La mejora en la red ferroviaria de titularidad del Estado en Cataluña para lo que se contemplan 43 actuaciones por importe de 125 millones de €, de los que se han encomendado 100,8 millones de €.

El tercer convenio, regulado por el Real Decreto de 28 de noviembre de 2008, crea un Fondo Especial del Estado para la Dinamización de la Economía y el Empleo dotado con 70 millones de €, de los que se han encomendado al Adif 65,1 millones de € con el siguiente reparto:

- Actuaciones de conservación y mejora de seguridad en la red convencional de ferrocarril por importe de 30,3 millones de €.
- Supresión de Pasos a Nivel: 23,6 millones de €.
- Mejora de la protección en pasos a Nivel: 11,2 millones de €.

3.6 CONTRATACIÓN.

Durante el ejercicio 2008 tuvo lugar la entrada en vigor de dos nuevas disposiciones legislativas (la Ley 30/2007 de Contratos del Sector Público y la ley 31/2007 coloquialmente denominada Ley de Contratación de los Sectores Excluidos) que reordenan la actividad contractual del Sector Público. En consecuencia, con anterioridad a su entrada en vigor, Adif llevó a cabo la adaptación de sus procedimientos internos, de sus pliegos y de los sistemas informáticos, a fin de adecuarlos al nuevo marco legislativo. Fruto de dicha adaptación se elaboraron y aprobaron los Pliegos Tipo de Cláusulas Administrativas Particulares, los Pliegos de Condiciones Generales y los Manuales e Instrucciones internas de contratación de la entidad. La adaptación normativa se ha realizado con la antelación suficiente para evitar que la incorporación a la normativa interna de los cambios legislativos supusiera una ralentización del ritmo de licitaciones y adjudicaciones de la Entidad.

De otro lado, en febrero de 2008 se aprobó la normativa reguladora del Registro Voluntario de Licitadores de Adif, herramienta destinada a facilitar e incrementar la concurrencia competitiva, la agilización y simplificación de los procedimientos de contratación, habiéndose inscrito en dicho registro a 31 de diciembre de 2008 un total de 264 empresas.



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

Cuadro resumen de licitaciones.

DIRECCION	Nº EXPEDIENTES	IMPORTE
		millones € (sin IVA)
Red de alta velocidad	621	5.019
Red convencional	2.832	418
Telecomunicaciones y energía	137	335
Estaciones de viajeros	1.124	177
Resto	3.684	262
TOTALES	8.398	6.211

Cuadro resumen de adjudicaciones.

DIRECCION	Nº EXPEDIENTES	IMPORTE
		millones € (sin IVA)
Red de alta velocidad	578	3.909
Red convencional	2.846	400
Telecomunicaciones y energía	140	286
Estaciones de viajeros	1.123	145
Resto	3.708	435
TOTALES	8.395	5.176

Cuadro resumen de licitaciones por procedimiento.

PROCEDIMIENTO/CRITERIO	Nº EXPEDIENTES	IMPORTE	% / Imp.
		millones € (sin IVA)	
ABIERTO			
▪Oferta más ventajosa (varios criterios)	559	4.498	72,5
▪Precio (un criterio)	162	37	0,6
RESTRINGIDO			
▪Oferta más ventajosa (varios criterios)	39	365	5,9
▪Precio (un criterio)	174	36	0,6
NEGOCIADO			
▪Con Publicidad	31	301	4,8
▪Sin Publicidad			
○ Complementarios	9	64	1,0
○ Vinculación Tecnológica	248	275	4,4
○ Otras Causas	705	339	5,5
○ Contratos Menores	5.461	52	0,8
PEDIDOS A ACUERDO MARCO	1.010	244	3,9
TOTALES	8.398	6.211	

Comparando con el año anterior se observa que si bien ha disminuido el número de expedientes licitados, se ha incrementado el importe de los mismos.

	Nº expedientes	Importes (M €)
Año 2007	9.833	5.735
Año 2008	8.398	6.211



3.7 PARTICIPACIONES DE ADIF.

A 31 de diciembre de 2008 Adif tenía participaciones directas en 53 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 8. 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 61,1 millones de €. Con fecha 30 de diciembre de 2008 Adif adquirió el 35% de la participación de Renfe Operadora en la sociedad EMFESA.

SOCIEDAD	PARTICIPACIÓN	CAPITAL	F. PROPIOS
	(%)	(millones €)	(millones €)
COMFERSA	51	5,9	15,1
EQUIDESDA	100	5,5	6,7
TIFSA	51	0,6	30,3
EMFESA	100	0,1	2,3
REDALSA	52	0,6	6,7
TOTAL		12,7	61,1

En conjunto, durante el ejercicio 2008, se obtuvieron ingresos por importe de 167,6 millones de €, con un incremento respecto al año anterior del 18,9%, y un beneficio global después de impuestos de 15,6 millones de €, que supone un incremento del 3,3% respecto al año anterior. Destacan las sociedades Tifsa y Comfersa con unos ingresos que suponen el 75,2% y el 16,0% del total, representando sus beneficios el 71,2% y el 17,6% sobre el total.

SOCIEDAD	INGRESOS	%	RESULTADOS	%
	(millones €)		(millones €)	
COMFERSA	26,9	16,0	2,7	17,6
EQUIDESDA	0,0	0,0	-0,3	-1,6
TIFSA	126,0	75,2	11,1	71,2
EMFESA	3,3	2,0	0,4	2,5
REDALSA	11,4	6,8	1,6	10,3
TOTAL	167,6	100,0	15,6	100,0



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 72,1 millones de €.

SOCIEDAD	CAPITAL	F. PROPIOS
	(millones €)	(millones €)
AGUILAS RESIDENCIAL	1,8	5,3
BANO REAL	3,6	5,5
CENTRO ESTACIÓN MIRANDA	3,0	2,9
DESAR.INM.CASTLLA LA MANCHA	1,2	1,6
INARENAS	0,9	1,1
MOSAICO	16,8	16,5
NECSOREN	0,1	0,1
RENTAPEX 2000	1,2	2,1
RENTOSUNA	0,3	0,4
RENTURBIS	1,1	5,3
RESIDENCIAL LANGA	0,4	0,4
SOFETRAL	3,5	4,4
TERRALBINA	2,1	7,1
TRICÉFALO	9,0	8,7
VÍAS Y DESARROLLOS URBANOS	9,5	10,7
TOTAL	54,5	72,1

En conjunto durante el ejercicio 2008 se obtuvieron ingresos por importe de 84,7 millones de €, con una disminución respecto al año anterior del 40,7%, y un beneficio global después de impuestos de 4,4 millones de €, que representa una disminución del 74 % respecto al año anterior.



SOCIEDAD	INGRESOS	%	RESULTADOS	%
	(millones €)		(millones €)	
AGUILAS RESIDENCIAL	6,8	8,1	0,1	2,3
BANO REAL	11,8	14,0	1,1	25,6
CENTRO ESTACIÓN MIRANDA	3,7	4,4	0,0	0,0
DESAR.INM.CASTLLA LA MANCHA	2,5	2,9	0,2	4,5
INARENAS	0,1	0,1	0,0	0,0
MOSAICO	15,8	18,6	0,0	0,0
NECSOREN	0,0	0,0	0,0	0,0
RENFAPEX 2000	0,5	0,5	0,0	0,0
RENFOSUNA	2,5	3,0	-0,1	-2,3
RENFURBIS	6,8	8,0	1,9	42,8
RESIDENCIAL LANGA	0,2	0,2	0,0	0,0
SOFETRAL	0,2	0,2	0,1	2,3
TERRALBINA	11,4	13,5	0,3	6,8
TRICÉFALO	8,1	9,6	1,2	27,1
VÍAS Y DESARROLLOS URBANOS	14,2	16,9	-0,4	-9,1
TOTAL	84,7	100,0	4,4	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 la sociedad de Palencia, 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	0,6
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	1,2
ZARAGOZA A.V.	37,5	0,6	0,6
PALENCIA	50,0	0,6	0,6
BARCELONA REGIONAL	5,9	1,5	1,8
BILBAO RÍA 2000	10,0	2,0	1,5
GIJÓN AL NORTE	12,5	0,6	0,5
TOTAL		10,1	10,3



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 Pobra Renfe y Zona Ferroviaria de Jerez de la Frontera.

Sociedades relacionadas con estaciones de viajeros y terminales de mercancías.

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

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

SOCIEDAD	PARTICIP.	CAPITAL	F. PROPIOS
	(%)	(millones €)	(millones €)
AREAS COMERCIALES	40	2,3	2,3
NECSA	40	31,8	40,2
NEFSA	40	10,0	9,9
SLISA	40,3	0,9	2,3
TOTAL		45,0	54,7

En el ejercicio 2008 la cifra de ingresos del conjunto ha sido de 31,8 millones de €, con una disminución de 77,9 millones de € respecto al año anterior, y los beneficios de 1,7 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 8 sociedades.

4. OTRAS ACTUACIONES DE GESTIÓN.

4.1. ACTIVIDADES DE I+D+i.

En materia de investigación, desarrollo e innovación en tecnología ferroviaria, y dentro del Plan Estratégico 2006-2010, se ha dotado a la entidad del sistema de gestión de I+D+i sobre la base de la Norma UNE EN 166002, con alcance horizontal y de aplicación a todos los proyectos liderados o participados por Adif. Este sistema de gestión está enfocado a identificar los proyectos específicos de I+D+i desarrollados por la entidad y su interrelación entre ellos y con el resto de procesos del Sistema de Gestión; establecer criterios, métodos y recursos que aseguren que estos procesos se llevan a cabo con eficacia; obtener información sobre los resultados que se alcancen, implantando las acciones que permitan asegurar los resultados y mejorar permanentemente los procesos; fomentar la participación de todo el



personal de Adif en la generación de ideas innovadoras; así como establecer los criterios, métodos y recursos que aseguren la protección de los resultados de los proyectos realizados y su transferencia de tecnología.

Al amparo del acuerdo de colaboración existente entre nuestra entidad y AENOR para la certificación de sistemas de calidad, el sistema de gestión de I+D+i fue auditado, concediéndose la certificación según norma UNE 166002:2006. Es el primer certificado obtenido por Adif en su conjunto y en una disciplina nueva, siendo nuestra entidad el primer organismo público al que se concede este sello.

Destacable es el esfuerzo de participación de Adif en las convocatorias del Plan Nacional de I+D+i, así como el resultado conseguido, habiendo obtenido financiación para los 13 proyectos que se relacionan a continuación:

- Convocatoria Orden PRE 1082/2008:
 - Desarrollo de un cambiador de ancho universal y estrategias de compatibilización y migración en la red ferroviaria española, UNICHANGER- .
 - Mantenimiento predictivo de las infraestructuras ferroviarias mediante el desarrollo de un sistema de auscultación y evaluación continua de la plataforma con Geo-Radar, SAEC .
 - Estudio de interferencias por armónicos sobre la infraestructura ferroviaria, ARMÓNICOS.
 - Estudio del comportamiento aerodinámico tren-vía a velocidades superiores a 300 Km/h, el fenómeno del levante de balasto, AURÍGIDAS.
 - Sistemas avanzados de interoperabilidad ferroviaria basados en tecnologías TIC mediante desarrollo del componente ERTMS, EUROLAZO.
 - Detección segura y fiable del posicionamiento de trenes en trayectos, DETECTREN.
 - Investigación de técnicas avanzadas para la explotación ferroviaria en las zonas neutras de la catenaria de las líneas de alta velocidad, IFZONE.
 - Tecnologías de identificación y comunicaciones para mejora de la información y seguridad a lo largo de la cadena logística, TICLOG.
 - Multiplataforma de comunicaciones inalámbricas y protocolo estándar de comunicaciones para sensorización y control visual de infraestructuras ferroviarias, Red inalámbrica de sensores.
- Convocatoria Orden PRE 2429/2008: Acción estratégica de energía y cambio climático. Proyecto de integración del transporte aéreo y alta velocidad, AERO-AVE.
- Convocatoria Orden ITC 464/2008 subprograma Avanza I+D. Programa gestión inteligente de documentación incoherente, GIDIN.
- Convocatoria CENIT:
 - Sistemas para la detección de explosivos en centros e infraestructuras públicas, SEDUCE .



- Tecnologías ecológicas para el transporte, ECOTRANS.

Los acuerdos de colaboración para la ejecución de estos proyectos han sido promovidos por Adif, y se ejecutan en colaboración con otros centros oficiales de investigación, universidades, y empresas; resaltando así la labor de la entidad como dinamizadora de esta actividad en el sector español. Reseñable es, por una parte, el presupuesto económico global de estos proyectos nacionales que asciende a 83,5 millones de €, y por otra, que la mayor parte de la participación en esta inversión en I+D+i proviene del sector privado, contribuyendo de esta manera al reto de aumentar la participación del sector privado en la I+D nacional.

Igualmente, Adif ha obtenido financiación y participa en dos proyectos del VII Programa Marco Europeo: Integrated European Signalling System, INESS, y estudio de la afección de los trenes de alta velocidad sobre la Infraestructura, levante de balasto AEROTRAIN.

Actualmente la cartera de proyectos de I+D+i de Adif es relevante, con 44 en ejecución, además de los que se encuentran en estudio de factibilidad, siendo 14 de ellos singulares por tratarse de proyectos que reúnen al menos dos de las tres siguientes características: participan varios departamentos de Adif; reciben financiación externa, especialmente si es necesario establecer consorcios y/o organizaciones mixtas con otras empresas, en concreto subvenciones a través de la oportuna convocatoria; o su presupuesto supera el millón de €.

Los resultados de estos proyectos revertirán en el desarrollo tecnológico de nuestro ferrocarril con la consiguiente incorporación de mejoras, así como en otros sectores susceptibles de ser aplicados. A su vez podrán generar transferencias tecnológicas derivadas de su comercialización, debido al alto nivel de participación del sector privado antes mencionado.

En el marco de colaboración con distintas entidades y empresas, se han suscrito todos los convenios de colaboración necesarios para presentar los citados proyectos a las convocatorias reseñadas. Además, se ha celebrado un convenio marco con el Instituto de Magnetismo Aplicado de la Universidad Complutense de Madrid, y cuatro convenios específicos de desarrollo con el mismo; así como una adenda al convenio marco con el Cedex. Asimismo, se han firmado dos convenios de asistencia técnica con Indra Sistemas S.A, para la licitación del sistema Davinci en las administraciones ferroviarias de Marruecos y China.

Los contratos de transferencias tecnológicas firmados han sido cinco, cuatro de ellos sobre las patentes de placas de soporte acodadas para sujeciones elásticas de carriles y pieza aislante perfeccionada para sujeción elástica, y uno más en relación al dispositivo para la detección de caída de objetos en las vías ferroviarias.



Por último, en materia de protección de resultados se ha solicitado el registro de siete nuevas patentes y un modelo de utilidad; así como el registro de la marca de La Pandilla de Adif y los diseños industriales de los personajes de La Pandilla. Los registros de propiedad intelectual han venido referidos a especificaciones técnicas, manuales, software y varios audiovisuales.

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 año 2008 se han producido 205 accidentes frente a 247 del año 2007, lo que supone una reducción de 17%. De estos 205 accidentes, 45 fueron graves. El índice de frecuencia se ha situado en el 1,06% frente al 1,32% del año anterior, lo que supone una reducción del 19,70%.

En el área de inversiones y conforme a lo indicado en el plan anual de Seguridad en la Circulación de 2008, se encuentran las actuaciones llevadas a cabo en cerramientos, tanto en zonas urbanas como rurales, para las que se han presentado inversiones por 31 millones de €. Las inversiones en activos propios, por importe de 7,2 millones de €, se han asignado al desarrollo e instalación de un prototipo de equipo Asfa, adquisición de etilómetros, homogeneización de la señalización de la línea de Alta Velocidad Madrid- Sevilla y dotación de grabadoras de conversaciones modelo "C". Por lo que respecta a los activos del Estado, se han realizado inversiones por importe de 36,3 millones de € resultado de distintos planes de actuación para reducir la accidentabilidad.

Sobre las instalaciones, se emitieron 3 certificaciones de seguridad asociadas a las instalaciones de seguridad que significaron la conclusión de la línea de alta velocidad Madrid-Barcelona. Asimismo se emitieron certificaciones para el túnel entre Atocha y Chamartín, y para el by-pass que une Sevilla y Málaga con Barcelona. Otras actuaciones que implican la modernización de la red son: la 2ª fase de la variante de Queixas (A Coruña), la variante de Burgos, la variante de León, la línea Olmedo-Valladolid, la variante de El Reguerón (Murcia) y la nueva línea de cercanías de Zaragoza.

En el apartado de material y centros de mantenimiento, se concedieron 739 autorizaciones de vehículos nuevos, se realizaron 14 informes para la homologación de actividades en los centros de material rodante y se obtuvieron 1.685 habilitaciones. En el campo de las habilitaciones de personal se otorgaron un total de 5.867 habilitaciones relacionadas con la seguridad en la circulación y se formalizaron 301 habilitaciones de conducción. Por último mencionar que se concedieron 3 licencias de empresa ferroviaria, 2 certificados de seguridad y 2 ampliaciones de certificados. Asimismo, se realizaron 7.183 inspecciones.



Prevención de riesgos laborales.

Durante este año 2008 se han producido 329 accidentes, 4 de ellos graves y 1 mortal, frente a los 408 del año anterior, de los cuales 7 de ellos fueron graves y 2 mortales, lo que supone una reducción del 19,36%. El índice de Incidencia se ha situado en el 23,34, que frente al 28,93 del año anterior supone una reducción del 19,32%. El índice de gravedad ha quedado situado en 0,76 frente al 0,85 del año anterior, lo que supone una reducción del 10,59%.

Dentro del Plan de Accidentalidad Cero se han realizado reuniones conjuntas con los comités de seguridad y salud de 12 empresas contratistas, así como reuniones con el servicio de prevención de otras 5 empresas. Siguiendo la misma línea, se han realizado jornadas informativas en las que han participado 45 empresas.

En lo referente a los servicios médicos se han realizado un 19,25% más de reconocimientos de vigilancia de la salud y se ha digitalizado el servicio de radiodiagnóstico, mejorando su funcionamiento. Además se ha inaugurado el gabinete sanitario de Bilbao. A lo largo de 2008 se han adscrito más de 6.000 trabajadores a las diferentes campañas de medicina preventiva.

Por otro lado, se ha participado en el VI Congreso Internacional de Prevención de Riesgos Laborales que tuvo lugar en La Coruña del 14 al 16 de mayo de 2008 y en el de la Comunidad de Madrid celebrado en noviembre de 2008.

Protección civil y seguridad.

Se han ejecutado inversiones en activos propios por importe de 7,1 millones de €, mientras que en activos del Estado ha sido por importe de 2,3 millones de €.

Entre las actuaciones más importantes llevadas a cabo, hay que destacar:

- a) Proyectos de instalaciones y sistemas: las instalaciones recepcionadas de Puerta de Atocha; el centro de protección y seguridad de Segovia; las estaciones de Almería, Bobadilla, Huelva, Puertollano, Ciudad Real, Toledo, San Sebastián, Barcelona Francia, Valladolid, Linares Baeza; las instalaciones de seguridad en la terminal de Santurce y Tarragona Constantí; la protección de subestaciones eléctricas y equipos de líneas; las instalaciones de seguridad en edificios como los de Paseo del Rey y Sor Ángela de la Cruz.
- b) Comunicación, creación en el portal INICIA del apartado para Protección Civil y Seguridad.
- c) Calidad, obtención de la certificación de Gestión de Calidad ISO 9000:2001.
- d) Formación: 14.679 horas de formación, destacando el máster en Protección Civil; el programa de Protección Civil de Instalaciones; el permiso de conducción BTP; el curso de Protección Civil y Seguridad en Adif; simulacros.
- e) Asistencia a foros nacionales e internacionales: CEUSS, COLPOFER, UIC, EIM, reuniones bilaterales, fundación ESYS.



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 y las asistencias técnicas de obra (ACO) presentan un plan de calidad (PC) de las obras, que es validado por el director de obra y enviado a la Dirección de Calidad, Seguridad y Supervisión para su revisión y posterior aprobación, y cuyo cumplimiento es controlado con posterioridad por las auditorías que se realizan, 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 técnicas a instalaciones y suministradores (laboratorios, plantas de hormigón, plantas de prefabricados, suministradores de apoyos, etc.)
- Auditorías técnicas de obra durante las cuales se desarrollan comprobaciones topográficas, de adaptación a proyecto y comprobaciones de adaptación a los procedimientos específicos de ejecución y control de las obras de plataforma.
- 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.

En lo referente a la participación y mejora continua, se elaboró el plan de participación de Adif "Compartimos talento", habiendo participado en el mismo 112 grupos, de los cuales 54 se presentaron al III concurso de participación para la innovación y excelencia en la gestión.

Respecto a la formación y comunicación las principales actuaciones fueron: la creación del boletín digital "Actualidad CYMA", participación en la XIV semana europea de la calidad y en la 9ª edición del congreso nacional de medio ambiente (CONAMA), edición de la memoria ambiental 2007 y la realización de cursos sobre calidad y medio ambiente así como sobre el modelo EFQM y la norma ISO 9000:2004.

Entre los acuerdos alcanzados durante el año 2008 es necesario destacar los suscritos con Seo Bird Life para el estudio y conservación de aves silvestres y su hábitat; con EMGRISA en lo relativo a la asistencia en suelos potencialmente contaminados; con Renfe Operadora en materia ambiental; con AENOR.

Siguiendo los procesos de normalización se han actualizado el 80% de los mapas de procesos de las áreas de actividad recogidas en el PECYMA del que se ha realizado la II revisión y seguimiento de los objetivos e indicadores; se presentó el proyecto "Certadif"



conforme a la norma ISO 9001; se apoyó la elaboración de documentos del sistema de calidad de las direcciones generales de Grandes Proyectos de Alta Velocidad y Planificación Estratégica; se confeccionaron borradores de procedimientos del sistema de gestión de calidad de Adif y se constituyó el subcomité de normalización de Adif.

En lo que concierne a la implantación del modelo EFQM, el proyecto se presentó a los comités de dirección de 7 áreas de actividad, participaron 60 personas para cumplimentar la guía de autoevaluación, y se identificaron más de 300 puntos fuertes y áreas de mejora estableciendo más de 100 planes de acción de los cuales se estableció el 75%.

Medio ambiente.

El Real Decreto Legislativo 1302/1986, modificado por el Real Decreto Legislativo 1/2008, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de Evaluación de Impacto Ambiental de Proyectos, dispone que los proyectos públicos o privados consistentes en la realización de obras, instalaciones o de cualquier otra actividad comprendida en dicho texto normativo, deberán someterse a una evaluación de impacto ambiental. Entre estas actuaciones se encuentra la "construcción de líneas de ferrocarril para tráfico de largo recorrido". Por ello, para cada actuación de este tipo se elabora el estudio de impacto ambiental que, tras someterse al trámite de información pública y formulación de alegaciones, da lugar a la declaración de impacto ambiental (DIA) que emite y publica el órgano ambiental competente, y donde se establecen una serie de medidas preventivas y correctoras, y pautas para el plan de vigilancia ambiental.

El Reglamento del Sector Ferroviario detalla los contenidos del proyecto de construcción, entre los que se encuentra la adecuación del proyecto a la declaración de impacto ambiental (en los casos en que sea preceptiva) y, en particular, la concreción de las medidas correctoras y protectoras derivadas del análisis ambiental. Para ello, el condicionado de la DIA de obligado cumplimiento, se integra en los proyectos básicos y constructivos mediante la redacción del anejo de integración ambiental, dando lugar a diversas partidas en los contratos de construcción de las infraestructuras destinadas fundamentalmente a: evitar la contaminación de los suelos y las aguas; tratar correctamente los residuos excedentes de las obras civiles; proteger el patrimonio cultural; disminuir la contaminación acústica en lugares críticos y proteger la fauna y la flora. A su vez, el Estatuto de Adif establece que, en los supuestos en los que la aprobación de los proyectos corresponda a Adif, éste ostentará las facultades de supervisión y, en su caso, de certificación del cumplimiento de la declaración de impacto ambiental de los mismos. El sistema de aseguramiento del cumplimiento de la DIA con el que se dota Adif, se apoya en las instrucciones y recomendaciones para la redacción de proyectos de plataforma (IGP) y en el pliego de prescripciones técnicas tipo para los proyectos de plataforma (PGP).

Para asegurar el cumplimiento legal medio ambiental se han elaborado 31 certificados de cumplimiento de la DIA de proyectos constructivos, 93 informes de



adecuación a la DIA de proyectos modificados y complementarios y 149 exenciones de tramitación ambiental de actuaciones. Asimismo, los directores ambientales de obra realizaron más de 1.000 informes sobre este aspecto.

En el marco de la planificación ambiental se desarrolló un convenio entre Renfe Operadora y Adif en lo que respecta a la descontaminación de suelos, comenzando los trabajos en las instalaciones de Orense. En materia de legislación acústica se respondieron a 45 quejas por ruido y vibraciones y se ha procedido a la elaboración de los planes de acción en materia de ruido. Por último, se presentaron los 6 ejes estratégicos del plan Adif Verde sobre el progreso ambiental, la mejora del ambiente acústico, la reducción de residuos, el uso eficiente de los recursos, la sensibilización a terceros y los compromisos con la sociedad.

4.4. RECURSOS HUMANOS.

Plan de recursos humanos

Integra un conjunto de planes específicos que permitan disponer de los recursos humanos necesarios para desarrollar las funciones encomendadas de forma eficiente. Los objetivos perseguidos son: rejuvenecer la plantilla, incrementar la productividad por empleado y equilibrar los recursos funcionales y geográficos.

El plan social es la principal herramienta para lograr los objetivos anteriormente citados. En 2006 fue autorizado por la Dirección General de Trabajo e incluye el plan de prejubilaciones y bajas Incentivadas con una previsión de las mismas estimada en 2.500 para finales de 2010. El número de adhesiones al expediente de regulación de empleo en 2008 ha sido de 362.

La oferta de empleo público (OEP) es la herramienta complementaria al plan social ya que permite sustituir a los trabajadores prejubilados que ocupan un puesto de valor añadido. Siguiendo las necesidades de las diferentes áreas de la empresa, en 2008 las plazas de la OEP se incrementaron en un 297% pasando de 300 plazas en 2007 a 892 en 2008. Respecto al personal operativo se ofertaron 682 plazas creándose un plan de becas para ayudar a los gastos de mantenimiento durante el período de formación para los aspirantes a factor de circulación de entrada. Concerniente al personal de estructura se ofertaron 210 plazas dirigidas a licenciados universitarios con y sin experiencia en los diferentes ámbitos de la empresa. Estas contrataciones, por tanto, permiten el rejuvenecimiento de la empresa que es uno de los objetivos del Plan Social.

Asimismo, en el desarrollo del plan de movilidad interna, en el que han participado más de 1.000 personas, se adjudicaron 458 plazas.

Desarrollo directivo.

Durante el año 2008 se ha consolidado el nuevo modelo de desarrollo directivo que tiene por objetivo dar respuesta conjunta a necesidades de la organización y expectativas de las personas que la configuran. Este modelo se basa en criterios organizativos transparentes,



gestión por competencias, evaluación del desempeño, formación para el desarrollo, sucesión planificada de puestos críticos y retribución del desempeño.

Otro punto importante es la transmisión de conocimiento a los directivos que serán protagonistas del relevo y esto se lleva a cabo mediante el proyecto Mentor que apoya el desarrollo del talento donde participan los mentores (personas con mucha experiencia), y los mentorizados (personas con potencial). Durante el año 2008 este proyecto acogió a 45 mentores y 90 mentorizados con un total de 1.710 horas de formación.

Otros temas.

Formación. En el desarrollo del plan anual de formación participa cada uno de los departamentos de formación de las diferentes Direcciones Ejecutivas y los centros de formación de la Dirección de Organización, Formación y Desarrollo. El plan anual de formación de 2008 ha superado las previsiones estimadas, con un total de 31.485 participantes. Se han realizado 660.178 horas lo que supone una media de 46 horas por trabajador. Cabe destacar también el incremento en la formación a empresas externas que colaboran con Adif realizándose cerca de 160.000 horas de formación correspondientes sobre todo a las áreas de protección civil, prevención de riesgos laborales y habilitaciones de seguridad en la circulación. El programa de formación integral para técnicos ha contado con la participación de 354 personas y se realizó con el objetivo de impulsar el cambio hacia el nuevo modelo de gestión. Dentro de la formación del personal directivo hay que destacar el programa de nuevos gestores que tuvo 25 participantes, y el de perfeccionamiento directivo que contó con 200 personas.

Sistema de gestión integrada de Recursos Humanos. En el año 2008 y siguiendo el calendario previsto, se ha continuado con el proceso de implantación del sistema integral de gestión de recursos humanos llevándose a cabo las fases de análisis, diseño y parametrización, culminando en la instalación de los siguientes módulos: política social, política retributiva, prevención de riesgos laborales (incluidos módulo de medicina y accidentes), BW (centro de información de RR.HH), formación, relaciones laborales (huelgas, administración sindical, elecciones sindicales), dirección por objetivos, desarrollo de personal (desempeño), planificación de costes, selección de personal.

Comunicación interna. Las actividades más importantes llevadas a cabo en el ámbito de la comunicación interna afectan al portal INICIA, a las acciones del plan director de comunicación interna 2006-2010 y a la revista Líneas. En el portal INICIA se han desarrollado nuevas secciones y nuevos contenidos en secciones ya creadas. El número de accesos al portal se incrementó en un 24,78%. Las acciones del plan director de comunicación interna más destacadas son: realización de la 2ª encuesta de clima laboral con una muestra de 1.500 personas, 4 jornadas de comunicación interna y la II edición del concurso infantil de tarjetas de navidad. Por último de la revista Líneas destacar la puesta



en marcha de la nueva sección de cultura empresarial y la realización del anuario del año 2007 en versión digital.

Cuadros de distribución de trabajadores a 31 de diciembre.

Por áreas de gestión y grupos profesionales:

ÁREAS DE GESTIÓN	EFFECTIVOS
Presidencia	14
D.G. de Seguridad, Organización, y RR.HH.	527
D.G. Económica Financiera y de Control	592
D.G. de Planificación Estratégica	61
D.G. de Explotación de la Infraestructura	3.718
D.G. de Desarrollo de la Infraestructura	8.501
D.G. de Grandes Proyectos de Alta Velocidad	200
Dirección de Comunicación y Relaciones Exteriores	51
Secretaría General y del Consejo	37
Otros	171
TOTAL	13.872

GRUPOS PROFESIONALES	EFFECTIVOS
Personal operativo	9.408
Mandos intermedios	2.518
Estructura de apoyo	920
Estructura de dirección	866
Alta dirección	39
Temporales	121
	13.872

La edad media de los trabajadores es de 47,9 años y la antigüedad media en la entidad es de 25,4 años.

EDAD	%
Hasta 25 años	0,68
Entre 26 y 30 años	1,53
Entre 31 y 35 años	2,16
Entre 36 y 40 años	3,49
Entre 41 y 45 años	24,16
Entre 46 y 50 años	33,56
Entre 51 y 55 años	22,80
Entre 56 y 60 años	10,59
Mas de 61 años	1,03

ANTIGÜEDAD	%
Entre 0 y 12 años	7,2
Entre 13 y 19 años	4,5
Entre 20 y 27 años	54,9
Entre 28 y 35 años	26,9
Más de 36 años	6,5



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

COMUNIDAD AUTÓNOMA	EFFECTIVOS
Andalucía	1.913
Aragón	680
Asturias	296
Cantabria	170
Castilla y León	1.725
Castilla La Mancha	767
Cataluña	1.733
Extremadura	288
Galicia	676
Madrid	3.362
Murcia	198
Navarra	201
País Vasco	648
La Rioja	71
Comunidad Valenciana	1.144
TOTAL	13.872

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.

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"; 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 restantes convenios se refieren a diversos aspectos: ayuda en caso de accidentes; mantenimiento del parque de material de mantenimiento de infraestructuras de líneas convencionales; mantenimiento de los tractores de las terminales de mercancías; transporte por ferrocarril de los materiales que mantenimiento de líneas convencionales precisa para el desarrollo de su labor; utilización conjunta de los sistemas de información; prestación de servicios de tracción y personal de conducción en las líneas de ancho UIC; mantenimiento de instalaciones en los talleres y playas de vía de Cerro Negro, La Sagra y Santa Catalina; 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 otros como los relacionados con la gestión ambiental y fomento de la movilidad sostenible.

En el año 2008, se han firmado nuevos acuerdos por el que se formaliza la aplicación de la Orden FOM/2909/2006 del derecho de usufructo sobre bienes inmuebles e instalaciones vinculadas con el transporte ferroviario de mercancías, para espacios comerciales y campos.

4.6. OTROS CONVENIOS Y ACUERDOS DE COLABORACIÓN.

Además de los convenios con Renfe Operadora durante el ejercicio 2008 Adif ha formalizado convenios y acuerdos de colaboración con otras entidades integrantes del sector público. Para la mejora de la integración del ferrocarril en los términos municipales y realización de diversas obras y servicios relacionados con las infraestructuras ferroviarias, con los Ayuntamientos de Abdalajís, Donostia-San Sebastián, Cádiz, Alora, Barcelona (estación de Francia), Gavá, Prat de Llobregat, Benalmádena, Terrasa, etc. Con la Junta de Andalucía y el Ayuntamiento de Cádiz para la gestión y ordenación de la estación ferroviaria de Cádiz y su área de influencia. Adendas al convenio entre el Ministerio de Fomento, la Junta de Andalucía, el Ayuntamiento de Málaga y Adif para la integración del ferrocarril en Málaga. Adenda al acuerdo marco regulador de las relaciones entre Adif y la sociedad Valencia Parque Central Alta Velocidad 2003, para la encomienda de ejecución de las obras correspondientes al proyecto constructivo Red Ferroviaria de Valencia. Adenda al contrato marco con la sociedad Logroño Integración del Ferrocarril 2002, para la ejecución y dirección de las obras correspondientes al proyecto de integración del ferrocarril en la ciudad de Logroño. Acuerdos de colaboración entre el Ministerio de Fomento, la Junta de Andalucía, los Ayuntamientos de Granada y Algeciras y Adif para la integración del ferrocarril en ambas ciudades. Convenios urbanísticos con el Ayuntamiento de Barakaldo y la Sociedad Bilbao Ria 2000 para la gestión y ordenación del área URBAN-Galindo y la línea BPT en Barakaldo. Asimismo, en materia de prevención y lucha contra incendios forestales convenios específicos con las Comunidades Autónomas de Valencia, Galicia, Aragón y Cataluña.



Para proyectos de I+D+i y asistencia técnica se firmaron convenios de colaboración con Universidades y Centros de Investigación, como la Universidad Politécnica de Madrid y con INDRA.

Por último, en el ámbito internacional resaltar el acuerdo marco Adif y Ferrocarriles Estatales de Turquía (TCDD) para el desarrollo de la cooperación entre ambas empresas ferroviarias, y la declaración conjunta de colaboración en el campo del transporte ferroviario entre Adif y Ferrocarriles Rusos (RZD).



5. CONSEJO DE ADMINISTRACIÓN Y DIRECCIÓN A 31 DE DICIEMBRE DE 2008.

Consejo de Administración

PRESIDENTE:

Sr. D. Antonio González Marín

VOCALES:

Sra. D^a. Carmen Alcaide Guindo

Sr. D. Juan Carlos Cáceres Díez

Sr. D. Diego Chacón Ortiz

Sr. D. Luis de Santiago Pérez

Sr. D. Félix Díaz Martínez

Sr. D. Oscar Graefenhain de Codes

Sr. D. Antonio Lanchares Asensio

Sr. D. Juan Ángel Mairal Lacoma

Sr. D. Miguel Miaja Fol

Sr. D. Eduardo Molina Soto

Sr. D. José Ignacio Pérez Lou

Sra. D^a. Mercedes Rodríguez Arranz

Sra. D^a. Soledad Sanz Salas

Sr. D. José Antonio Zamora Rodríguez

Sr. D. José María Collado González

Sra. D^a. Mercedes López Revilla

Sra. D^a. Consuelo Sánchez Naranjo

SECRETARIA:

Sra. D^a. María Rosa Sanz Cerezo

Dirección

PRESIDENTE:

Sr. D. Antonio González Marín

SECRETARIA GENERAL

Sra. D^a. María Rosa Sanz Cerezo

DIRECTOR GRAL. SEGURIDAD

ORGANIZACIÓN, RR.HH.

D. Mariano Garrido García

DIRECTOR GRAL. ECONÓMICO

FINANCIERO 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. Miguel Ángel Campos García

DIRECTOR COMUNICACIÓN Y RR.EE

D. Pedro José Alonso Ruiz

Madrid, 14 de septiembre de 2009

EL PRESIDENTE

Fdo.: Antonio González Marín