



**ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS
(Adif)**

**INFORME DE GESTIÓN
EJERCICIO 2010**





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).....	3
1.4. Plan Estratégico de Adif 2006-2010.	5
1.5. Contrato-Programa 2007-2010 entre la AGE y Adif.....	7
1.6. Actuaciones básicas de desarrollo del modelo ferroviario.....	11
2. Actuaciones en las diversas áreas de actividad.....	13
2.1. Red de alta velocidad.....	13
2.2. Red convencional.....	26
2.3. Circulación.....	28
2.4. Estaciones de viajeros.....	32
2.5. Servicios logísticos.....	34
2.6. Patrimonio y urbanismo.....	35
2.7. Telecomunicaciones y energía.....	38
3. Actividad económica.....	41
3.1. Ingresos y gastos.....	41
3.2. Inversiones.....	42
3.3. Ejecución del Contrato Programa.....	45
3.4. Planes de inversión especiales.....	49
3.5. Financiación de la Unión Europea.....	50
3.6. Contratación.....	53
3.7. Participaciones de Adif.....	55
4. Otras actuaciones de gestión.....	58
4.1. Actividades de I+D+i y eficiencia energética.....	58
4.2. Seguridad.....	61
4.3. Calidad y medioambiente.....	63
4.4. Recursos humanos.....	66
4.5. Convenios con Renfe Operadora.....	70
4.6. Otros convenios y acuerdos de colaboración.....	71
5. Consejo de Administración y Dirección.....	74



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 y su construcción, siempre que se lleve a cabo con sus propios recursos y con arreglo a lo que determine el Ministerio de Fomento.
- b) La construcción, con recursos ajenos, de infraestructuras ferroviarias 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, a la que se refiere el artículo 29.1.
- g) La adjudicación de capacidad de infraestructura a las empresas ferroviarias que lo soliciten y la celebración de acuerdos marco 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 esta Ley.
- i) El otorgamiento de los certificados de seguridad, cuando así se determine por el Ministerio de Fomento.



- j) La prestación de servicios adicionales y, en su caso, de servicios complementarios y auxiliares al servicio de transporte ferroviario.
- k) La propuesta al Ministerio de Fomento de las tarifas por la prestación de los servicios adicionales y complementarios.
- l) El cobro de los cánones por utilización de las infraestructuras ferroviarias y, en su caso, de las tarifas por la prestación de servicios adicionales, complementarios y auxiliares.
- m) 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.
- n) La resolución de las reclamaciones de responsabilidad patrimonial que se formulen respecto de la actuación del mismo.
- o) Cualesquiera otras que se le asignen en esta Ley o en sus disposiciones de desarrollo.

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. La consecución de estos objetivos requiere 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



Ferrovias (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 Ferroviario 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 intermodal a los problemas del propio sistema de transportes.

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

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

Sobre estos planteamientos, el PEIT recoge un ambicioso conjunto de programas y líneas de actuación, que representan el mayor esfuerzo de dotación 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 intermodal de



transporte de viajeros y mercancías. Buena prueba de ello es que concentra más del 48% de las inversiones totales.

El PEIT define una ambiciosa Red de Altas Prestaciones que, con una longitud de 10.000 km, cubre de manera equilibrada el territorio. Esto supone multiplicar por 10 la longitud de la red existente al inicio del Plan. Tras la ejecución del mismo, el 90% de la población tendrá a menos de 50 km 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) 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 €/km al año -lo que situará a Adif entre los primeros gestores europeos-, conseguir el equilibrio económico y financiero con una cobertura total de costes de explotación y promover la innovación para el desarrollo de nuevos negocios a partir de los activos gestionados.

Horizonte 2010

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

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



Cifras económicas

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

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

Por otra parte, los resultados de explotación previstos muestran la mejora progresiva durante el periodo, 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.

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 de Compostela, 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 al Adif, en las Redes A1 y A2 por un lado, y las Redes de Cercanías de Madrid y Barcelona, por otro, con el fin de medir las correspondientes a los trayectos con mayor carga de tráfico, donde una avería afecta más negativamente a la circulación de trenes.

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

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

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



ferroviarias, el número de trenes que han llegado puntuales, y la causa de la impuntualidad en su caso.

Inversión encomendada

Hasta finales del ejercicio 2010 el Ministerio de Fomento ha efectuado a Adif seis 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 €.
- Quinta encomienda de fecha 30 de diciembre de 2009 por importe de 319,4 millones de €.
- Sexta encomienda de fecha 30 de diciembre de 2010 por importe de 154,7 millones de €.

De conformidad con lo establecido en la cláusula 6.1.5 del contrato programa dado el carácter plurianual de las inversiones que por encomienda del Ministerio de Fomento realice Adif en la Red de titularidad del Estado, durante la vigencia del mismo se podrán generar compromisos de gasto para ejercicios posteriores a 2010. Estos compromisos se incorporarían a un futuro contrato programa por un importe máximo de 1.000 millones de €.

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.

Prórroga del contrato programa

Con objeto de dar continuidad a las actuaciones de Adif en la Red de titularidad del Estado, con fecha 30 de diciembre de 2010 se procedió a la prórroga del contrato programa vigente para el primer semestre del año 2011, de manera que en dicho periodo pueda avanzarse en la negociación de un nuevo contrato programa. Las aportaciones económicas previstas son de 424,3 millones de € para el mantenimiento, explotación y gestión de la RTE; 177,5 millones de € para las inversiones en la red convencional de la RTE y 199,1 millones de € para las inversiones en el tramo Ourense-Santiago.



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 del Adif por la utilización de las infraestructuras por parte de los operadores del transporte ferroviario. La Ley otorga cobertura legal a la relación económica existente entre el Adif y los sujetos pasivos de los referidos cánones, al tiempo que fija los elementos esenciales de los tributos regulados, distinguiendo entre canon por utilización de las líneas ferroviarias integrantes de la Red Ferroviaria de Interés General y canon por utilización de las estaciones y otras instalaciones ferroviarias. En el primero se establecen las modalidades de cánones por acceso, por reserva de capacidad, por circulación y por tráfico. En el segundo por utilización de estaciones por parte de los viajeros, por el estacionamiento y la utilización de andenes, por el paso por cambiadores de ancho, por la utilización de vías de apartado y por la prestación de servicios que precisen de autorización para la utilización del dominio público ferroviario. Mediante la Orden FOM/898/2005 de 8 de abril, modificada por la Orden FOM/3852/2007 de 20 de diciembre, se fijan las cuantías exigibles, su repercusión y devengo y su régimen de liquidación y pago.

Prestación de servicios ferroviarios adicionales, complementarios y auxiliares

Son servicios adicionales, complementarios y auxiliares los definidos como tales en el anexo de la Ley del Sector Ferroviario, que tienden a facilitar el funcionamiento del sistema ferroviario. Son servicios adicionales el acceso/expedición de trenes a/desde instalaciones. Entre los servicios complementarios se incluyen: suministro de la corriente de tracción, suministro de combustible, maniobras en instalaciones, maniobras de formación/selección, etc. La prestación de los servicios adicionales en la RFIG y sus zonas de servicio ferroviario será realizada por Adif, estando obligado a prestarlos a solicitud de las empresas



ferroviarias. La prestación de servicios complementarios se efectuará en régimen de derecho privado y podrá ser realizada por el Adif con sus propios medios o mediante gestión indirecta a través de empresas contratistas, empresas que deberán disponer de un título habilitante otorgado por el Ministerio de Fomento (MFOM). Los servicios complementarios que ofrezca en cada momento el Adif, a través de la declaración sobre la red o documento equivalente, serán de obligada prestación a solicitud de las empresas ferroviarias y otros candidatos. También pueden prestarse directamente, a su riesgo y ventura, por empresas prestadoras provistas del preceptivo título habilitante otorgado por el Ministerio de Fomento. La prestación de servicios auxiliares en la RFIG y las áreas de sus zonas de servicio administradas por Adif se efectuará en régimen de derecho privado, sin que sea precisa autorización previa del Ministerio de Fomento. En todo caso la empresa prestadora deberá haber suscrito con el Adif el correspondiente acuerdo o contrato.

La prestación de los servicios adicionales y complementarios está sujeta al pago de tarifas, que tienen el carácter de precios privados, tarifas que son aprobadas por el MFOM y que se incluyen en la declaración sobre la red. La prestación de servicios auxiliares está sujeta a precios libremente acordados entre las partes.

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 establecen la Ley y el Reglamento.

Hasta 31 de diciembre de 2010 el Ministerio de Fomento ha otorgado para el transporte ferroviario de mercancías las siguientes licencias de empresa ferroviaria: 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., Logitren Ferroviaria S.A., Arcelormittal Sideral S.A., Ferrocarriles del Suroeste S.A. (FESUR), FGC Mobilitat S.A., Alsa Ferrocarril S.A. y Guinovart Rail S.A. Además de las anteriores se encuentra inscrita en el registro especial ferroviario English Welsh & Scottish Railway International Limited (EWSI) con licencia de empresa ferroviaria expedida en el Reino Unido. Asimismo, 6 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.; Sícsa Rail Transport S.A. (antes Container Rail S.A.); Pecova S.A y Tramesa.

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 2010 siete 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., English Welsh & Scottish Railway International Limited (EWSI) y Logitren Ferroviaria S.A.

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 encomendada 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.
- Línea Madrid-Segovia-Valladolid/Medina del Campo, del Corredor Norte/Noroeste, por acuerdos del Consejo de Ministros de fechas 18 de septiembre de 1998 y 31 de julio de 1999.
- Línea Córdoba-Málaga por Acuerdo de 31 de julio de 1999.
- Línea Madrid-Castilla La Mancha-Comunidad Valenciana-Región de Murcia, del nuevo acceso ferroviario de alta velocidad de Levante, 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 Naval Moral 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 Madrid-Galicia, del Corredor Norte/Noroeste, la construcción del tramo Olmedo-Medina-Zamora-Puebla de Sanabria-Lubián-Ourense se encomendó por Resolución de la Secretaría de Estado de Planificación e Infraestructuras, de fecha 4 de diciembre de 2009.
- Línea de alta velocidad Zaragoza-Pamplona en el territorio de Navarra, tramo Castejón-Comarca de Pamplona (Resolución de la Secretaría de Planificación e Infraestructuras, de fecha 30 de marzo de 2010)

Las principales actuaciones del año 2010 y la situación al cierre del ejercicio se describen a continuación.

Línea de alta velocidad Centro

a) Estación de Chamartín

Ha finalizado la redacción del proyecto de modernización y ampliación de la estación, necesario para adecuar las instalaciones de la futura explotación del túnel Atocha-Chamartín. En este proyecto se contempla la ampliación de vías de ancho UIC hasta disponer de 10 vías de este ancho, además de la ampliación del vestíbulo, mejora de la accesibilidad y remodelación de los andenes destinados al servicio en ancho UIC, apertura de salida de viajeros hacia la antigua zona de Paquexpress así como remodelación y mejora de la vía de acceso a la estación. También destaca la construcción de una nueva pasarela peatonal para acceder al vestíbulo de la estación desde la calle Hiedra, mejorando el acceso anterior que obligaba a atravesar las instalaciones del antiguo Paquexpress.

b) Túnel de conexión Atocha-Chamartín

En el año 2010 se ha iniciado y prácticamente completado el nuevo túnel Norte-Sur, que comunica las redes de alta velocidad Norte y Sur-Este. Esta conexión se efectuará de manera provisional mediante un túnel que atraviesa inferiormente la estación de Atocha y en el futuro a través de la estación subterránea de 4 vías que constituirá una de las actuaciones esenciales de la segunda fase de Atocha, proyecto actualmente en redacción.

El túnel de 7,7 km de longitud se comenzó a perforar el 24 de abril de 2010 encontrándose la excavación prácticamente finalizada en el mes de diciembre. Su ejecución en 9 meses supone un hito para este tipo de realizaciones. En paralelo, se encuentran en avanzado estado de ejecución las salidas de emergencia exigidas para cumplir la normativa de instalaciones subterráneas, así como los pozos necesarios para dotar al túnel de instalaciones de ventilación y bombeo. En energía, se ha redactado el proyecto para la electrificación en 2x25 kv de esta nueva conexión UIC entre Atocha y Chamartín, recogiendo las instalaciones de línea aérea de contacto, telemando de energía y centro de



autotransformación. En diciembre de 2010 se ha iniciado también el túnel by-pass que conectará el túnel principal con la nueva doble vía Atocha-Torrejón de Velasco, que permitirá disponer de una línea exclusiva para la relación Madrid-Valencia.

Estación de Atocha

El 19 de diciembre de 2010, de manera simultánea con la puesta en servicio de la relación Madrid-Valencia en alta velocidad, entró en funcionamiento la ampliación del conjunto de Atocha, finalizándose, prácticamente, la 1ª fase de la obra de la estación.

Las actuaciones más importantes dentro del proyecto de ampliación han sido las siguientes:

- Creación de un nuevo vestíbulo de llegadas y una pasarela de acceso desde los andenes con sus elementos asociados (rampas, escaleras y ascensores) con un pasillo rodante de comunicación entre ambos.
- Ampliación de cubiertas (marquesina) en la zona sur de andenes y en la nueva pasarela de llegadas. Incluye la construcción de una zona de cubierta alta y de dos zonas de cubierta baja a ambos lados como prolongación de la marquesina existente.
- Actuaciones en vía para transformar 4 vías (12 a 15) al ancho UIC, instalando bretelles entre vías para incrementar en un 50% la capacidad de estacionamiento de trenes en la estación.
- Modernización de andenes elevando su altura, renovando el pavimento y creando líneas pododáctiles de seguridad.
- Actuaciones en el sistema viario mejorando la funcionalidad del intercambiador (aumento de puestos de estacionamiento de autobuses y mejora general del tráfico) y ampliación de la zona de taxis, aparcamiento, etc.

c) Nueva doble vía Atocha-Torrejón de Velasco

El nuevo túnel Atocha-Chamartín de ancho UIC se continuará desde la cabecera Sur de Atocha con una nueva doble vía de 34 km hasta enlazar en el nudo de Torrejón de Velasco con la actual línea Madrid-Valencia. Durante 2010 se ha iniciado la obra de plataforma en los 5 tramos en los que se ha dividido la actuación, incluyendo en ellos el by-pass de conexión de la línea de Levante con la línea de Andalucía. Al finalizar 2010 se había ejecutado el 15% del total contratado. Durante 2011 se completará, en su práctica totalidad, la obra de plataforma y se licitarán los proyectos correspondientes a los restantes subsistemas: vía, electrificación, instalaciones de seguridad y telecomunicaciones; de tal forma que al finalizar el año 2012 pueda estar completada la actuación.

d) Otras actuaciones.

Para las instalaciones de telecomunicaciones, se ha redactado el proyecto de instalaciones móviles GSM-R e infraestructura para operadores públicos de telefonía móvil en los tramos Atocha-La Sagra y Atocha-Chamartín.



Línea de alta velocidad Noroeste

La construcción de la línea de alta velocidad Madrid-Galicia consta de las siguientes actuaciones: tramo Olmedo-Zamora, tramo Zamora-Lubián, tramo Lubián-Ourense y eje Ourense-Santiago.

La evolución de las líneas durante el ejercicio 2010 ha sido la siguiente:

a) Tramos Olmedo-Zamora-Lubián-Ourense

La construcción de la línea de alta velocidad Madrid-Galicia, en su tramo entre Olmedo-Zamora-Lubián-Ourense, con una longitud de 352 km supondrá 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 nueva línea de alta velocidad. 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 Ourense. Las obras se dividen en 24 tramos que suman los 352 km de la nueva conexión. A 31 de diciembre de 2010 están adjudicados 17 tramos de plataforma.

Durante el año 2010 se redactó el proyecto para las instalaciones de telecomunicaciones móviles GSM-R e infraestructura para operadores públicos de telefonía móvil entre Olmedo y Ourense.

b) Eje Ourense-Santiago de Compostela

La construcción de la línea de alta velocidad en el eje Ourense-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, subdividida en nueve tramos de obra y dos tramos de accesos a Santiago y Ourense. También se ha proyectado la estación de Ourense y la conexión con el eje Atlántico. Las obras consisten, esencialmente, en la ejecución de 39 viaductos, con una longitud total de 19,5 km y de 31 túneles, con una longitud total de 29,5 km, siendo el resto del trazado de la plataforma sobre tierras, tanto en desmonte como en terraplén. Durante el ejercicio de 2010 se ha alcanzado la cifra de 37 viaductos terminados, que supone un porcentaje del 95% del total. En este momento se encuentran en ejecución los dos viaductos restantes, con un avance del 55% de la longitud de tableros y el 72% de pilas y estribos. En cuanto a los túneles, a 31 de diciembre de 2010 se encuentran todos terminados a falta de rellenos en los falsos túneles de Burata y Caldelás.

Por otro lado, respecto al resto de subsistemas, cabe destacar el notable avance de las obras de los proyectos constructivos de las subestaciones eléctricas de Amoeiro y Silleda y de los 7 centros de autotransformación asociados, habiéndose ejecutado más del 70% del proyecto, así como la finalización de la base de montaje de vía en O Irixo. El resto de



contratos: proyecto de construcción de línea aérea de contacto y sistemas asociados, proyectos constructivos de las instalaciones de seguridad y comunicaciones, proyecto de construcción de las instalaciones de GSM-R y operadores públicos de telefonía móvil, proyectos constructivos de montaje de vía de Ourense-0 Irixo y 0 Irixo-Santiago y los diferentes contratos de suministro de traviesas, balasto, carril, desvíos y vía en placa, han iniciado los trabajos con diferentes grados de avance. Los contratos de proyecto de protección civil y seguridad en túneles y proyecto de afecciones a la línea de ancho convencional se encuentran en fase de licitación.

Respecto a la línea aérea de contacto y sistemas asociados, se ha avanzado en su construcción durante este año hasta alcanzar la ejecución del tendido del feeder y cable de retorno de más del 75% del contrato, avanzando el resto de trabajos para completar éste y realizar el tendido del hilo de contacto durante 2011. Además, se ha realizado la licitación de la construcción de las instalaciones del telemando de energía para el tramo, se han iniciado las obras correspondientes a las instalaciones de control de tráfico y se ha redactado el proyecto constructivo de adecuación de instalaciones de seguridad de ancho convencional por afección de la línea de alta velocidad. En el ámbito de las telecomunicaciones fijas, se ha realizado el replanteo de la obra civil auxiliar para tendido de cables y de la ampliación del anillo 2 de LC. Se han ejecutados los trabajos de construcción de arquetas para segregación y empalme de cables de fibra óptica en tramos con plataforma entregada y se han iniciado los trabajos de tendido y empalme de cables de fibra óptica.

Línea de alta velocidad Norte I

a) Madrid-Segovia-Valladolid

En instalaciones en el tramo Madrid-Tres Cantos se ha continuado con los trabajos y pruebas necesarias para el funcionamiento de la línea en ERTMS Nivel 2 habiendo finalizado el protocolo de pruebas del contratista. Tras ello, han comenzado los trabajos finales para la validación del sistema (entrega del dossier de seguridad y la realización de las pruebas complementarias y de integración por Adif). En energía destaca la puesta en servicio de las subestaciones eléctricas de Tres Cantos y Segovia. También se ha redactado el proyecto constructivo de adecuación de las instalaciones de seguridad de ancho convencional por afección de las líneas de alta velocidad.

b) Venta de Baños-Burgos-Vitoria

Entre las actuaciones más relevantes en la plataforma llevadas a cabo en el año 2010 figuran el inicio de la ejecución de las obras de plataforma del subtramo nudo Venta de Baños (conexión Valladolid-Burgos y León-Palencia-Burgos) y el de 4 subtramos entre Quintana del Puente y Burgos (52,4 km). Asimismo han comenzado los trabajos de excavación del túnel del Almendro en el subtramo nudo Venta de Baños – Torquemada.



En vía y suministros se está redactando el proyecto de montaje de vía entre Valladolid y Venta de Baños y los proyectos de la base de montaje de vía entre Venta de Baños y Vitoria, así como el acopio de balasto de Villodrigo.

En instalaciones ha finalizado el proyecto de señalización, telecomunicaciones y control de tráfico del tramo Valladolid-Venta de Baños-Burgos y el correspondiente al nudo Norte de Valladolid. Y se está elaborando el proyecto constructivo de instalaciones de telecomunicaciones móviles GSMR e infraestructura para operadores públicos de telefonía móvil en el tramo Valladolid-Venta de Baños-Burgos.

En energía el proyecto constructivo de las instalaciones de las líneas aéreas de contacto y sistemas asociados para el tramo Venta de Baños-Burgos se encuentra en supervisión. El proyecto constructivo de la subestación eléctrica de tracción de Buniel y de los centros de autotransformación, cuentan con la aprobación técnica. El proyecto constructivo de telemando Venta de Baños-Burgos también dispone de aprobación técnica.

c) Vitoria-Bilbao-San Sebastián

En plataforma en 2010 ha finalizado el tramo Arrazua-Legutiano subtramo II, manteniendo en obra los 12 restantes (49,0 km). Se encuentran en fase de redacción de proyectos 5 tramos entre el nudo de Bergara y Elorrio (25,4 km). Entre las actuaciones más relevantes destacan: cale de 9 túneles en distintos tramos, inicio del túnel de Urruburu II en el tramo Eskoriatza-Aramaio y el túnel de Karraskain en el tramo Mondragón-Elorrio, finalización de 6 viaductos en 4 tramos y el inicio de 11 viaductos en diferentes tramos en construcción.

En vía y suministros se está redactando el proyecto de la base de montaje y acopio de balasto entre Vitoria y Bilbao, que incluye el diseño de una instalación para la recepción del carril en Jundiz. En instalaciones se está elaborando el proyecto constructivo de instalaciones de telecomunicaciones móviles GSM-R e infraestructura a operadores públicos de telefonía móvil. Y en energía continúa la elaboración de los proyectos de línea aérea de contacto, subestaciones, centros de autotransformación y telemando de energía.

d) Otras actuaciones: soterramiento del ferrocarril en Logroño

Durante 2010 se han finalizado las actuaciones correspondientes a la estación provisional de Logroño y su puesta en servicio y continúan a buen ritmo las obras correspondientes a la fase I del soterramiento que constituye la actuación más importante de las previstas en el proceso de integración del ferrocarril. Ha finalizado el proyecto básico de la fase II del soterramiento y se encuentra en fase de redacción el proyecto de construcción de la subestación de tracción eléctrica.

Línea de alta velocidad Norte II

a) Valladolid – Venta de Baños

Las obras de plataforma en todos los subtramos del trayecto se encuentran en ejecución, así como las correspondientes al proyecto por perturbaciones en la estación de



Venta de Baños, estando prevista la finalización de estas últimas antes de concluir el año 2011.

Se están redactando los proyectos de instalaciones no ferroviarias y el de estación fase previa Valladolid (Campo Grande), mientras que el de montaje de vía se encuentra a la espera de aprobación técnica, aprobación con la que ya cuenta el proyecto de protecciones acústicas.

La red arterial ferroviaria de Valladolid está pendiente de licitación, trámite que, por otro lado, se espera realizar en el primer trimestre de 2011 para los proyectos de línea aérea de contacto, subestaciones, centros de autotransformación, telemando de energía, instalaciones de señalización y telecomunicaciones fijas y móviles GSM-R. Adjudicados o en fase de licitación se hallan los suministros de materiales de vía, traviesas, carril y balasto.

b) Venta de Baños – Palencia – León

Los trabajos de plataforma se están ejecutando en todos los subtramos del trayecto, incluida la plataforma de la estación de León, donde se ha iniciado además la construcción de andenes y del nuevo edificio de viajeros, así como las pertinentes modificaciones de las instalaciones de señalización. Por otro lado, se está llevando a cabo la adaptación de las instalaciones de seguridad, necesaria a raíz la entrada de la alta velocidad en la ciudad, y se han comenzado las obras de la base de montaje de Villada y la modificación del nudo de Venta de Baños.

El proyecto de adaptación de vías para la entrada de la alta velocidad en León se encuentra en fase de redacción, al igual que el de instalación de intercambiadores en la ciudad y el correspondiente a las perturbaciones de la línea de 25 kv a la red convencional; mientras que los proyectos de protecciones acústicas y de montaje de vía se hallan finalizados y pendientes de aprobación técnica.

En el primer trimestre de 2011 se espera licitar los proyectos de línea aérea de contacto, subestaciones, centros de autotransformación, telemando de energía, instalaciones de señalización, telecomunicaciones fijas y móviles GSM-R. Por otro lado, los suministros de materiales de vía, traviesas, carril y balasto se encuentran adjudicados o en fase de licitación y el proyecto de "red arterial ferroviaria de Palencia afecciones a las instalaciones de seguridad y comunicaciones" se halla en fase de firma de contrato y definición de fases de obra.

c) Variante de Pajares

A lo largo de 2010 se han ejecutado obras de plataforma en todos los subtramos del trayecto. Al tiempo que se ha trabajado en la redacción de distintos proyectos, como los de montaje de vía y telemando de energía, concluyéndose los de instalaciones no ferroviarias de los túneles y obras civiles complementarias exteriores de la variante. En fase de licitación se encuentra el proyecto de construcción de obras civiles complementarias interiores de los túneles de Pajares-Lote Sur y Lote Norte y se espera licitar en el primer trimestre de 2011 los



proyectos correspondientes a las instalaciones de señalización y telecomunicaciones, línea aérea de contacto, subestaciones, centros de autotransformación y telemando de energía.

Línea de alta velocidad Noroeste

a) Madrid-Zaragoza-Barcelona

La línea ha funcionado con normalidad durante el año 2010, mejorando las expectativas en cuanto a fiabilidad, disponibilidad y puntualidad. Asimismo, se ha continuado con los trabajos y pruebas necesarias para el funcionamiento de la línea en ERTMS Nivel 2, habiendo finalizado el protocolo de pruebas del contratista. Tras ello se han comenzado los trabajos finales para la validación del sistema (entrega del dossier de seguridad y la realización de las pruebas complementarias y de integración por Adif).

En cuanto a las actuaciones en las líneas de ancho convencional debidas a la construcción de infraestructuras de alta velocidad, se ha redactado el proyecto constructivo y se ha ejecutado la obra de adecuación de las instalaciones de seguridad por la supresión de los cambiadores de ancho de Lleida y Puigverd de Lleida.

b) Barcelona-Figueres

Se han puesto en servicio los tramos comprendidos entre el nudo de Mollet y Girona Mercancías (70,2 km) así como el tramo entre Figueres-Vilafant y la conexión TP Ferro (3,5 km) habiéndose finalizado para ello los trabajos de plataforma, vía, electrificación, subestaciones, instalaciones de seguridad y telecomunicaciones necesarios.

Dichas actuaciones han permitido cumplir con dos hitos de relevante importancia, plasmados durante las puestas en servicio en diciembre de 2010:

- Primera conexión internacional para viajeros en ancho UIC.
- Corredor de mercancías Puerto de Barcelona/Morrot-Frontera Francesa.

De los 14 tramos que quedan por finalizar para la puesta en servicio definitiva prevista para el año 2012, los de mayor relevancia son:

- El túnel urbano de Barcelona que inició su excavación en marzo de 2010 y cuyos trabajos marchan según lo previsto. Dicho túnel discurrirá entre la estación de Sants y la futura estación de La Sagrera.
- Los dos tramos en que se divide el área ferroviaria entre La Sagrera y nudo de la Trinidad y que incluye la remodelación de toda el área de Sagrera-Sant Andrés Condal. El avance de estas obras, comenzadas durante el verano de 2010, ha permitido liberar el espacio que ocupará la futura estación intermodal de La Sagrera.
- El tramo nudo de la Trinidad-Montcada, que contiene el túnel de salida del área metropolitana de Barcelona, cuyos trabajos han avanzado, permitiendo establecer un horizonte de finalización durante el segundo semestre de 2011.
- Los túneles y la estación soterrada de Girona que a lo largo de 7 km permitirán remodelar la red ferroviaria de Girona. La excavación del túnel Girona I (primero de los 2 túneles contemplados en el proyecto) se ejecutó durante el año 2010.



Entre las más importantes adjudicaciones en el año 2010 destacan los contratos correspondientes a las obras de accesos y estructura de la futura estación intermodal de La Sagrera, así como los montajes de vía de los tramos Mollet-La Roca, Riudellots-Girona y Girona-Figueres.

A lo largo del año 2010 han finalizado las obras de la base de montaje de Sant Feliu de Buixalleu, así como el tramo estación de Figueres-Tramo Internacional, lo cual, unido a la puesta en servicio del tramo de tres hilos entre Girona y Vilamalla, ha posibilitado la conexión en ancho UIC entre las redes española y francesa.

Se ha continuado con la construcción de las subestaciones y centros de autotransformación asociados al tramo Barcelona-Figueres que contempla tres nuevas subestaciones: Baró de Viver, Riudarenes y Santa Llogaia y 10 centros de autotransformación. Adicionalmente se ha construido y puesto en servicio una alimentación provisional desde Sant Celoni, para dotar de suministro eléctrico al "escenario provisional 2010".

En el ámbito de las Instalaciones de control de tráfico, se ha finalizado la construcción y puesta en servicio de las instalaciones del tramo bifurcación Mollet-bifurcación Girona y Figueres-conexión con la sección internacional, incluyendo edificios técnicos y casetas, señalización, control de tráfico centralizado, sistemas auxiliares de detección, detectores de caída de objetos y sistemas de suministro de energía en los enclavamientos de bifurcación Mollet, Llinars, Riells, Vilobí D'Onyar y Figueres. En este último enclavamiento también se ha puesto en servicio el sistema ERTMS N1.

Respecto a las instalaciones de telecomunicaciones, se ha puesto en servicio las instalaciones de GSM-R en los tramos Mollet-Girona y Figueres-Frontera, así como de las adecuaciones de tren-tierra realizadas en los tramos Can Tunis-Morrot y Mollet-Montmeló. Además, para la inauguración del corredor de mercancías Morrot-Figueres, se ha puesto en servicio la fase 1 de las instalaciones de telefonía fija.

c) Explotación provisional Puerto de Barcelona/ Morrot-Frontera Francesa

Además de las actuaciones correspondientes a línea de alta velocidad ya comentadas se han finalizado las siguientes actuaciones sobre la red convencional necesarias para la puesta en servicio del corredor en diciembre de 2010:

- Implantación de un nuevo acceso en ancho UIC en la terminal de Can Tunis, montaje del tercer hilo y electrificación del ramal de mercancías.
- Renovación e implantación de tercer hilo en el tramo Girona-Vilamalla.
- Puesta en servicio del desvío ferroviario de convencional e implantación del tercer carril en el túnel artificial de Montmeló
- Construcción y puesta en servicio de las Instalaciones de control de tráfico del ramal de ancho mixto Castellbisbal-Can Tunis.



d) Otras actuaciones

Cabe destacar la actuación llevada a cabo en el 2010 en el ámbito de las instalaciones de telecomunicaciones consistente en la puesta en funcionamiento del servicio de roaming (itinerancia) entre las redes GSM-R de Adif y RFF. Mediante este servicio se posibilita que móviles GSM-R de la red de RFF puedan recibir servicio en la red de Adif y viceversa, permitiendo el paso de trenes de una red a otra (necesario para la puesta en servicio de la sección internacional Figueres-Perpignan de TP Ferro y la circulación de trenes franceses en la red de Adif).

Línea de alta velocidad Sur

a) Córdoba-Málaga

Se encuentran en ejecución las siguientes obras: proyecto de estabilización del desmonte 4, tramo 5, Puente Genil-Herrera; rectificación de trazado en el apeadero de los Prados; proyecto de abastecimiento de agua potable y riego a distintos parajes y núcleos rurales de la Sierra de Abdalajís, término municipal de Álora, Antequera y Valle de Abdalajís y actuaciones de protección de taludes y mejora de infraestructuras.

En el año 2010 se ha comenzado la ejecución de las obras del proyecto de reforma integral de la estación de Villanueva de Córdoba e instalaciones complementarias.

Como obras y proyectos concluidos, destacan: acondicionamiento de la urbanización y actuaciones varias en el edificio de la estación de Puente Genil de la línea de alta velocidad Córdoba-Málaga, obra recepcionada el 3 de diciembre de 2010, e incremento de sección del túnel de cercanías y urbanización en calle Cuarteles, obra recepcionada el 21 de diciembre de 2010.

b) Antequera-Granada

Adjudicadas las obras en espera de las expropiaciones en el nudo de Bobadilla fase II, que hacen un total de 6 km. Comenzadas las obras en los siguientes tramos: nudo de Bobadilla fase I, Antequera-Peña de los Enamorados, Peña de los Enamorados-Archidona, Archidona-Arroyo de la Negra, Arroyo de la Negra-Arroyo de la Viñuela, Arroyo de la Viñuela-Quejigares, Tocón-Valderrubio y Pinos Puente-Granada. Hacen un total de 64,9 km. Y en licitación del tramo nudo de Bobadilla-Antequera, estando prevista su adjudicación para el primer trimestre de 2011, que hace un total de 10,5 km.

Se encuentra concluida la plataforma en el tramo de Valderrubio-Pinos Puente, obra recepcionada el 4 de agosto de 2010.

Durante el año 2010, se han redactado los proyectos de instalaciones de energía, de control de tráfico y de telecomunicaciones fijas y móviles.

c) Madrid-Extremadura

Tramo Talayuela-Cáceres

Comenzadas las obras en los siguientes subtramos: Grimaldo-Casas de Millán, Casas de Millán-Cañaveral, Garrovillas-Casar de Cáceres y Casar de Cáceres-Cáceres. Adjudicadas las



obras en espera de las expropiaciones en el subtramo de embalse de Alcántara-Garrovillas, que hace un total de 33,8 km. En licitación los siguientes subtramos: Talayuela-Arroyo de Santa María, Navalморal de la Mata-Casatejada y Cañaveral-Embalse de Alcántara. Hacen un total de 25,6 km, estando previsto adjudicarlos en el primer cuatrimestre de 2011.

Tramo Cáceres-Badajoz

Comenzadas las obras en el tramo Mérida-Badajoz, subtramos Montijo-Badajoz y Mérida-Montijo y tramo Cáceres-Mérida, subtramos Cáceres-Aldea del Cano y Aldea del Cano-Mérida. Hacen un total de 76,7 km. Durante el año 2010 se han redactado los proyectos de la base de montaje de Mérida y de instalaciones de energía, de control de tráfico y de telecomunicaciones fijas y móviles entre Navalморal de la Mata y Badajoz.

d) Murcia-Almería

Obras en curso en los siguientes subtramos: Alhama-Totana, Totana-Lorca, Sorbas-Barranco de los Gafarillos, Barranco de los Gafarillos-Los Arejos, Vera-Los Gallardos y Los Gallardos-Sorbas. Hacen un total de 42 km.

e) Otras actuaciones

En cuanto a señalización, para la puesta en servicio del sistema ERTMS Nivel 2 se han concluido las pruebas internas de obras y elaborado los escenarios para pruebas complementarias de validación tren-vía. Comienzo de pruebas complementarias el 9 de febrero de 2011.

Finalizados los proyectos de electrificación y señalización de la línea de alta velocidad Antequera-Granada y Madrid-Extremadura (Tramo Talayuela-Badajoz) e iniciado la redacción del estudio informativo y proyecto básico de la línea de 400 kv desde la subestación de REE de Arañuelo hasta la subestación eléctrica de tracción de Casatejada.

Línea de alta velocidad Madrid-Levante

a) Madrid-Cuenca-Valencia/Albacete

El 19 de diciembre se puso en explotación comercial esta relación ferroviaria, con una longitud total de 438 km, suponiendo una reducción del tiempo de viaje para el trayecto Madrid-Valencia (391 km) de aproximadamente 1 hora y 50 minutos y de 30 minutos para el trayecto Madrid-Albacete.

En relación a vía y suministros, toda la vía quedó perfectamente nivelada y se concluyó la construcción de las bases de montaje de Villarrubia de Santiago, Gabaldón, Requena y Albacete, junto con el montaje de vía entre Torrejón de Velasco-Cuenca-Albacete/Valencia, incluyendo los cambiadores de ancho en Albacete y Valencia.

En cuanto a la catenaria, en 2010 se han tendido un total de 252 km hasta completar los 438 que forman la relación ferroviaria completa. También se ha puesto en tensión las instalaciones de electrificación desde el enlace con la línea Madrid-Sevilla hasta las estaciones de Albacete y Valencia, compuestas por un total de 8 subestaciones eléctricas de tracción de 400 kv que se conectan a la red eléctrica de transporte, requiriendo en 6 de



ellas la construcción de sendas líneas de alta tensión para efectuar esta interconexión. Estas subestaciones se complementan con 38 centros de autotransformación. Todas las instalaciones de electrificación se controlan a través del telemando de energía construido y puesto en servicio al efecto, que es operado desde el centro de control instalado en el CRC de Albacete.

En lo referente a las instalaciones del control de tráfico, se ha finalizado la construcción y puesta en servicio de los tramos Torrejón de Velasco-Motilla del Palancar-Valencia y Motilla del Palancar-Albacete, incluyendo edificios técnicos y casetas, señalización, ERTMS N1, control de tráfico centralizado, sistemas auxiliares de detección, detectores de caída de objetos y sistemas de suministro de energía en todos los enclavamientos del tramo.

Se ha finalizado la construcción y puesta en servicio de las modificaciones en las instalaciones de seguridad y comunicaciones en las líneas de ancho convencional por las afecciones de la línea de alta velocidad Madrid-Levante, en los entornos de Albacete y Valencia y actuaciones puntuales en la línea de Aranjuez-Cuenca-Valencia.

Las telecomunicaciones fijas quedaron igualmente completadas habiéndose realizado todos los ensayos y pruebas con resultados positivos. La radiotelefonía GSM-R quedó también completada en 2010 con la instalación de las 9 últimas estaciones base así como los ensayos de cobertura con resultados satisfactorios, concluyendo con la puesta en servicio de dichas instalaciones GSM-R e infraestructura para operadores públicos de telefonía móvil en la línea.

Durante 2010 se concluyó la construcción de las siguientes cinco estaciones de alta velocidad: ampliación del complejo ferroviario de Atocha, Cuenca Fernando Zóbel, Requena-Utiel, Valencia Joaquín Sorolla y Albacete Los Llanos.

b) Albacete-Alicante/Murcia

Durante 2010 continuaron de acuerdo a la programación prevista las obras de plataforma del trayecto Albacete-La Encina correspondientes a los tramos Albacete-Variante de Alpera fase I y II, Almansa-Nudo de La Encina fase III y nudo de La Encina con lo que todas las obras de plataforma de este trayecto están en ejecución. En el trayecto La Encina-Alicante, la totalidad de las obras de plataforma concluyeron en 2010, salvo los accesos a Alicante fase II sección norte que se adjudicarán en enero de 2011. En el año 2010 continuaron los trabajos de plataforma en 6 tramos de los 9 que componen la relación ferroviaria Alicante (Monforte del Cid)-Murcia: Monforte del Cid-Aspe, El Carrús-Elche, Elche-Crevillente, Crevillente-San Isidro, Orihuela-Colada de la Buena Vida y Colada de la Buena Vida-Murcia y se iniciaron otros dos (Aspe-Carrús y San Isidro-Orihuela). El tramo noveno "accesos a Murcia" ya estaba construido.

En cuanto al montaje de vía e instalaciones, durante 2010 se iniciaron las obras de montaje de vía y catenaria correspondientes al trayecto La Encina (Caudete)-Alicante. Por



otra parte, en 2010 finalizó la construcción de la base de montaje de Monforte del Cid desde la cual se regulará el montaje de vía desde La Encina a Alicante y Murcia. También se han ejecutado las obras de reposición de la vía convencional entre Albacete y la variante de Alpera y han sido redactados los proyectos de cambio de ancho entre Albacete y Almansa. Asimismo, está en redacción el proyecto de montaje de vía entre Almansa y Caudete.

Además, respecto a las instalaciones de energía, se han contratado e iniciado las obras de construcción de la línea aérea de contacto y sistemas asociados del tramo Albacete-Alicante y de las subestaciones eléctricas, centros de autotransformación y telemando de energía.

En relación al control de tráfico, se ha redactado el proyecto constructivo de instalaciones de control de tráfico para el tramo de alta velocidad Albacete-Alicante. También se ha redactado el proyecto constructivo de adecuación de las instalaciones de seguridad de ancho convencional por afección de las líneas de alta velocidad, en el tramo La Encina-Alicante.

Por último, por lo que respecta a las telecomunicaciones se ha concluido la redacción de los proyectos para las instalaciones de GSM-R e infraestructura para operadores públicos de telefonía móvil.

c) Nudo de La Encina-Xátiva-Valencia

En el año 2010 continuaron los trabajos de plataforma y vía del nuevo trazado de red convencional de los tramos del nudo de La Encina-Mogente y Mogente-Alcudia de Crespins de acuerdo a la programación establecida y se concluyeron los trabajos de montaje de vía y sus correspondientes aparatos (desvíos y aparatos de dilatación) en el trayecto Xátiva-Valencia (Almussafes).

En el ámbito de las telecomunicaciones móviles se ha concluido la redacción de los proyectos para las instalaciones de GSM-R e infraestructura para operadores públicos de telefonía móvil.

Como resumen el grado de ejecución de la red de alta velocidad al final del año 2010 se refleja en los cuadros siguientes:

EN SERVICIO	LONGITUD (km)
Madrid-Sevilla	477
Madrid-Barcelona Sants	667
Córdoba-Málaga	155
Zaragoza-Huesca	79
Madrid-Valladolid	201
Madrid-Toledo	21
Madrid-Valencia/Albacete	438
Conexión Los Gavilanes	6
TOTAL	2.044

EN DESARROLLO	LONGITUD (km)
Barcelona-Frontera Francesa	131
Madrid-Badajoz-Frontera Portuguesa	258
Eje transversal de Andalucía:	126
Eje Mediterráneo: Castellón-Valencia-	701
Bilbao-Vitoria-San Sebastián	177
Madrid-Galicia	459
Valladolid-Burgos-Vitoria	235
Venta de Baños-Palencia-León-Asturias	279
Otros	85
TOTAL	2.451



2.2. RED CONVENCIONAL

La Dirección de Red Convencional tiene como tarea básica, la construcción y el mantenimiento de la infraestructura ferroviaria propiedad del Estado gestionada por Adif, en base al contrato programa 2007-2010 entre la Administración General del Estado y Adif. Y como objetivo, la gestión de estas infraestructuras de forma eficiente y sostenible, tanto desde el punto de vista económico como medioambiental, garantizando siempre a nuestros clientes el mayor grado de seguridad, fiabilidad y disponibilidad de las mismas.

Como actividades más significativas caben destacar: la auscultación de vía en más de 38.000 km, 16.000 km de geometría de vía y 22.000 km de ultrasónicas de carril; 27 inspecciones específicas integrales en túneles y otras 450 en puentes, realizando sobre éstos últimos 21 pruebas de carga; las inspecciones realizadas a terraplenes y trincheras han cubierto 50.118 m²; auscultación geométrica de 8.296 km de catenaria; control de calidad de las 25 canteras suministradoras de balasto, mediante la realización de 310 ensayos en 2010; regeneración de 415 aparatos de vía; así como labores de soldadura al arco eléctrico para la adecuada nivelación y alineación de la vía; y amolado de 537 km de carril y desherbado 24.394 km de vía con tren herbicida. En limpieza de malezas y prevención de incendios se han tratado un total de 7.446 km de vía, lo que supone 90,6 millones de m² de tratamiento en ambos márgenes del trazado ferroviario y una anchura media de 6,08 m a cada lado de la vía, lo que representa el tratamiento del 63% del total de la red convencional. En relación a esta actividad en noviembre se falló en Madrid el premio Batefuegos de Oro 2010 que otorga la asociación para la Promoción de Actividades Socioculturales (APAS). Este año, el principal premio recayó en Adif por la labor realizada en los últimos años en prevención de incendios.

En el área de las telecomunicaciones, se adjudicaron los contratos de servicios de comunicaciones fijas y móviles, a Telefónica y Vodafone respectivamente, con ahorros superiores al 50% gracias a un rediseño de estos servicios que los hacen más sólidos y versátiles, lo que permite una mejora en el uso de la propia red de comunicaciones. También como actividad relevante ha finalizado la instalación del sistema de radiocomunicación tren-tierra en el trayecto Vic-Ripoll- Puigcerda, necesario para permitir establecer una comunicación segura y fiable entre el maquinista y el puesto de mando, y poder habilitar el telemando de dicho tramo desde el puesto de mando de Barcelona Término, donde se han instalado 54 puestos fijos.

En el ámbito de la seguridad ferroviaria, se suprimieron 91 pasos a nivel y se finalizó la instalación del sistema GSM-R en las cercanías de Bilbao y Santander, dando cobertura con este sistema a 80 km en Santander y 85 km en Bilbao.

En cuanto a la seguridad en la circulación, el índice de accidentalidad (frecuencia de accidentes imputables a red convencional/millones de kilómetros recorridos) se ha situado



en 0,06 frente al 0,09 alcanzado en 2009 en accidentes de trenes, y en 0,19 frente al 0,21 obtenido en 2009 en accidentes de maniobras. El Plan de Accidentalidad Cero supuso impartir 53.316 horas de formación a la organización de red convencional, un 41,32% más que el objetivo marcado para este año. Además se impartieron 57.230 horas de formación en otros aspectos relacionados con la seguridad en la circulación, con lo que se superó en 3,07% el cumplimiento de los objetivos debido a la necesidad de incrementar las habilitaciones y reciclajes para encargados de trabajo.

Desde el punto de vista territorial cabe destacar las siguientes actuaciones en las correspondientes delegaciones:

- En la Delegación Centro se ha procedido a la renovación integral de la cabecera norte de la estación de Chamartín, al aumento de la fiabilidad de catenaria con sustitución de hilo de contacto en el trayecto Espinosa - Matillas de la L/Madrid-Barcelona, y la finalización de la obra de construcción de pasos inferiores en las estaciones de Zarzalejo y Las Navas del Marqués.
- En la Delegación Noroeste es destacable la inauguración del nuevo telemando de energía en León y la renovación de la vía del trayecto Caminreal - Ferreruela.
- Delegación Este, en esta delegación entra en servicio el bloqueo automático banalizado (BAB) en el trayecto Aranjuez-Alcázar de San Juan; se sustituye el hilo de contacto de catenaria en los trayectos: Aranjuez-Seseña (vía I), Nules-Villarreal (vías I y II) y Alfafar-Catarroja; también cabe destacar la protección de las infraestructuras ante inundaciones en la línea Chinchilla-Cartagena y la consolidación de trincheras en Moixent y Oropesa.
- Dentro del territorio de la Delegación Sur cabe señalar la renovación de vía y aparatos de vía entre Zafra y Fregenal de la Sierra y la terminación de las obras de renovación de la línea Bobadilla Algeciras, tramos Ronda Cortes y Cortes San Pablo.
- Respecto a la Delegación Norte se rehabilita la línea aérea de contacto entre Olite-Tafalla y en el trayecto Puente de San Miguel - Las Fraguas.
- En la Delegación Noreste y durante 2010 se procede, a la instalación de un puesto central de emergencia al CTC de Barcelona, así como la instalación del tercer carril que representa la primera puesta en servicio de esta tecnología en vía doble y con alta densidad de tráfico, un hito esperado durante muchos años, que permite el tráfico de mercancías internacional sin cambio de ejes desde el puerto de Barcelona al resto de Europa.

En otro tipo de actividades cabe destacar en lo referente a los sistemas de participación, que se han presentado 24 trabajos al V Concurso de Participación para la innovación y excelencia en la gestión, 13 de ellos han llegado a la final de un total de 20 finalistas del concurso.



Por último y para finalizar, resaltar el esfuerzo realizado durante el año 2010 para conjugar dos aspectos claves en la gestión: la actuación ante imprevistos, por las graves inundaciones acaecidas en Andalucía durante el invierno y verano del 2010 y la eficiencia con el escenario de ajuste presupuestario, debido a la crisis económica que se plasmó en Adif en una reducción presupuestaria a la que se ha tenido que hacer frente desde la mitad del año.

2.3. CIRCULACIÓN

La función de circulación

La actividad de circulación tiene por misión gestionar el tráfico ferroviario de la red administrada por Adif de forma segura y sostenible. Para el desarrollo de esta misión, circulación gestiona dos procesos operativos que constituyen el núcleo de su actividad:

- Adjudicación de la capacidad a empresas ferroviarias y candidatos. Se planifican todos los servicios ferroviarios sobre la red, con criterios de óptimo aprovechamiento, desarrollo y mantenimiento de la misma, satisfaciendo al mismo tiempo las necesidades de los operadores ferroviarios y brindándoles un trato no discriminatorio. En 2010 se ha adjudicado capacidad a 1.732.641 trenes.
- Administración de la circulación de trenes. Las 24 horas de los 365 días del año se prestan los servicios ferroviarios de gestión y control del tráfico en un entorno multioperador con el objetivo de alcanzar el mayor ajuste y cumplimiento del plan de transporte diario prefijado, garantizando en todo momento la circulación segura de los trenes. Esto supone la realización de actividades como el control de acceso a vía regulada, la gestión eficiente de contingencias mediante aplicación de planes alternativos de transporte, la planificación de obras extraordinarias e intervalos de mantenimiento, la transmisión de información a empresas ferroviarias y otros grupos de interés, el establecimiento de alianzas operativas internas y externas, etc., siempre cuantificando y valorando los niveles de servicio alcanzados. En 2010 se ha administrado la circulación de 1.802.609 trenes.

Gestión de estaciones

Otro proceso operativo de circulación lo constituye la gestión de 591 estaciones de Adif, en las que efectúan parada los trenes de viajeros, garantizando la prestación de un catálogo de servicios y unas condiciones de accesibilidad adecuados a la actividad comercial de la estación, para lo cual se ha definido un modelo integral de gestión de estas instalaciones. En 2010 han transitado por estas estaciones más de 8.000.000 de viajeros. Sobre las mismas se ha desarrollado un plan de modernización que ha permitido planificar y realizar múltiples obras de renovación, actuaciones para el aprovechamiento de energías renovables o medidas de ahorro de agua y electricidad, todas ellas con un enfoque doble de mejora: accesibilidad y sostenibilidad.



Tráfico gestionado

En el año 2010 se han gestionado 186,7 millones de km-tren, asegurando los niveles de calidad de servicio y de seguridad en la circulación comprometidos tanto en objetivos como en el contrato programa. En cuanto a distribución por tipo de red, en la red de alta velocidad se han gestionado 37,5 millones de km-tren (20,1 % del total), lo que supone un incremento del 0,52% sobre el año anterior y en la red convencional se han gestionado 149,2 millones de km-tren (79,9 % del total), lo que supone una disminución del 1,07% sobre el año anterior. De este tráfico hay que destacar:

- Una disminución del 0,76 % sobre el global del año anterior, debido principalmente a la reducción del tráfico de viajeros de Renfe Operadora en red convencional, pasando a 121,6 millones de km-tren (reducción de un 1,95%)
- Por otro lado el conjunto de empresas ferroviarias privadas de mercancías (Acciona, Continental, Comsa, Tracción Rail, EWS y Logitrén), ha generado un tráfico de 2,1 millones de km-tren (1,12% sobre el total), duplicando el tráfico sobre el año anterior.

Escenario de gestión

El 89% del tráfico global en la red se ha gestionado mediante CTC (control de tráfico centralizado) usando sistemas de bloqueo automatizados (BA, BLA, BCA, BSL). Sólo el 3'8% del tráfico se ha realizado al amparo de bloqueos telefónicos. La gestión del tráfico en 2010 se vio condicionada por:

- Meteorología. Fuerte afectación al tráfico en los meses de enero, febrero, marzo, junio y diciembre tanto en la red de alta velocidad como en la red convencional por temporales de nieve, lluvias o viento.
- Incidencias. Se han gestionado una media de 115 incidencias/día con afectación al tráfico (92 en red convencional y 23 en red de alta velocidad). En relación con el año 2009 (90 incidencias/día), se ha producido un incremento global en el número de incidencias medias por día del 27,8%, que por redes supone un incremento del 187% (de 8 a 23) en alta velocidad y del 12% (de 82 a 92) en la convencional.
- Accidentes. El más relevante fue debido al alcance y colisión de dos trenes de mercancías con resultado de una víctima mortal y que produjo la interrupción del tráfico ferroviario entre Arévalo y Ataquines entre el 26 y el 28 de marzo. Se estableció un plan alternativo de transporte que incluyó el transbordo y desvío de 52 trenes de larga distancia, media distancia y mercancías.
- Conflictividad laboral. Durante 2010 se convocaron distintos paros laborales que tuvieron desigual repercusión en la circulación.
- Incendios. En relación al "Plan de Prevención de Incendios en la Vía y en sus Proximidades 2010" comentar que en 2010 se han registrado, considerando todas las tipologías, un total de 540 incendios frente a los 610 producidos en 2009, lo



que supone una reducción del 11,5%. Destacar en el mes de septiembre el incendio forestal que afectó a la línea Xàtiva–Ontinyet–Alcoy y que produjo la suspensión del servicio entre Ontinyet y Alcoy y el establecimiento de un plan alternativo de transporte para los trenes de media distancia.

- Limitaciones temporales de velocidad. El número medio de limitaciones de velocidad que afectaron al tráfico diariamente a lo largo de 2010, fue de 612 (un 3% más que en 2009) con una repercusión media sobre 1.024 km de línea. El impacto sobre el tiempo de viaje de los trenes fue de 766 minutos por día (incremento de un 4% sobre el ejercicio anterior).

Hitos destacables del año 2010

- Desarrollo de los estudios de planificación de capacidad de la línea de alta velocidad de Madrid–Levante cuyo inicio de explotación se produjo en el mes de diciembre. En ellos destaca la reordenación de los estacionamientos de trenes en la estación de Madrid Puerta de Atocha para garantizar servicios cadenciados con frecuencia mínima de una hora y la organización de la nueva estación de Valencia Joaquín Sorolla.
- Definición de los modelos de explotación de los servicios de viajeros y tráfico de mercancías a través de la línea de alta velocidad Barcelona–Figueras–Perpiñán, que también entró en servicio en el mes de diciembre compaginando la circulación de los trenes por tramos de ancho UIC y tramos de ancho mixto (Ibérico – UIC).
- Estudios para acometer el proceso de transferencia a la Generalitat de Cataluña de la capacidad vinculada a la prestación de los servicios de Cercanías de Barcelona, en virtud del acuerdo firmado entre el Ministerio de Fomento, la Generalitat y Adif de fecha 18 de febrero de 2010.
- Desarrollo del Plan Estratégico de Circulación 2010–2015 soportado por un nuevo mapa de procesos y un cuadro de mando integrado de indicadores operativos, de soporte y estratégicos.
- Diseño e implantación de nuevas soluciones informáticas, tales como la plataforma CMH24BI (Cuadro de Mando Bussines Intelligence para el H24) o la integración de sistemas existentes en la nueva plataforma ICECOF.
- Han continuado los trabajos del comité multidisciplinar del proyecto de tramificación común, incluyendo la puesta en marcha la primera fase del repositorio informático.
- La implantación de medidas de fomento del transporte de mercancías por ferrocarril ha tenido un doble enfoque, por un lado el incremento de un 6% en la longitud media real de los trenes de mercancías con referencia al año 2008. Y por otro, los kilómetros de línea de la red convencional sobre los que se permite el



aumento de las longitudes básicas de los trenes, ascendiendo a finales de 2010 a 6.469 km.

Desarrollo y mejoras en la red gestionada.

En la alta velocidad destaca la puesta en explotación de la línea Madrid-Levante y de la relación con ancho UIC entre Barcelona-Figueras y Perpiñán a través de la conexión fronteriza de TP Ferro. En la red convencional es destacable el incremento del control de tráfico centralizado (C.T.C.) en 166 km, el descenso del bloqueo telefónico en 50 km, así como un aumento del bloqueo automático en 71 km y de la banalización en 127 km de línea.

Entre las mejoras en la red gestionada, destacan, en el mes de marzo la conclusión de las obras de remodelación integral de la estación de Málaga Centro Alameda, entrando en servicio en toda su longitud el túnel ferroviario urbano de Málaga. Entre marzo y junio la interrupción de la circulación entre Arc de Triomf y Sant Andreu Arenal para acometer los trabajos de construcción de la nueva estación de cercanías de Sagrera-Meridiana. En abril la conclusión de los trabajos de mejora integral de la línea Ronda-Algeciras, reanudándose el tráfico ferroviario entre Bobadilla y Algeciras. Entre abril y agosto la interrupción de la circulación en el tramo Madrid Chamartín-Fuencarral-O'Donnell para la realización de las obras del futuro acceso ferroviario a la T4 del aeropuerto de Barajas. Desde el mes de junio, por obras entre las estaciones de Xàtiva y Moixent, se realiza un plan alternativo de transportes por carretera que afecta a los trenes de cercanías de la línea C2 del núcleo de Valencia. Y por último en el mes de julio, la entrada en servicio del primero de los dos túneles previstos en el núcleo urbano de Montmeló, obra enmarcada en el soterramiento previsto tanto de la línea de ancho convencional como la de alta velocidad a Figueras a su paso por esta localidad.

Nuevos servicios.

En mes de junio la nueva empresa ferroviaria privada de mercancías Logitrén comenzó su actividad comercial de transporte entre Valencia Fuente San Luis y Zaragoza Plaza.

Además de los nuevos servicios de transporte de pasajeros de la línea Madrid/Levante, en diciembre también se produjo el primer servicio de viajeros Barcelona-París utilizando la línea de alta velocidad entre Figueras Vilafant y Perpiñán a través de la infraestructura de TP Ferro. Este servicio se realiza de forma transitoria con transbordo en la nueva estación de Figueras Vilafant hasta la apertura completa del tramo de alta velocidad Barcelona-Frontera francesa previsto para finales de 2012. En diciembre también entró en servicio el primer servicio de mercancías entre Barcelona Morrot y Lyon en ancho UIC a través de los tramos de ancho mixto y tramos de ancho UIC. De esta forma, los trenes de mercancías por esta conexión no precisan el cambio de ancho de ejes y pueden alcanzar hasta 750 m de longitud.



Calidad de servicio.

En cuanto a los niveles de calidad de servicio conseguidos, destaca la implantación de los nuevos criterios de medición de la puntualidad (impuntualidad debida a Adif) en alta velocidad, calculada sobre el total de los servicios ofertados. El mayor grado de exigencia de estos criterios hizo que, salvo en la relación de alta velocidad Madrid-Sevilla y la media distancia en alta velocidad de la línea Madrid-Barcelona, no se alcanzaran las metas previstas aunque todos los objetivos quedasen a menos del 1% del valor deseado. Para la impuntualidad debida a Adif en la red convencional según los criterios establecidos en el contrato programa Adif-Estado 2007/2010, los trenes de media distancia no alcanzaron su objetivo de puntualidad. Por otra parte y justificado por la ejecución de obras, no se alcanzaron los siguientes objetivos:

- Trenes de cercanías, debido a la incidencia de las obras de construcción de la conexión Barcelona – TP Ferro sobre el núcleo de Barcelona.
- Producto Alaris, motivado por la construcción de la línea de alta velocidad de Levante.

El resto de productos y servicios superaron los retos previstos para 2010 en sus objetivos.

Por último, en relación con el sistema integrado de gestión y prácticas de excelencia, comentar que el Club de Excelencia en Gestión, licenciario y promotor del Modelo EFQM en España, en su acto "Evento Sello 1.000+" reconoció en el mes de septiembre a circulación de Adif como la única organización que mantiene vigente desde el año 2000 un sello de excelencia y que ha mejorado progresivamente su nivel de reconocimiento durante estos diez años. Además, en noviembre a través de la evaluación EFQM realizada en Adif, se confirmó que circulación mantenía su nivel de sello de oro de excelencia empresarial 500+ de la EFQM.

2.4. ESTACIONES DE VIAJEROS

El eje principal del ejercicio 2010 ha sido la realización de todas las actuaciones que, en materia de estaciones, permitieran la llegada de la alta velocidad a Valencia. En este sentido, se ha realizado la remodelación de la estación de Madrid Puerta de Atocha mediante la ampliación del complejo ferroviario, a fin de incrementar su capacidad para dar respuesta al aumento significativo del flujo de viajeros de la nueva línea.

Asimismo, en el mes de noviembre fueron presentadas las instalaciones de la nueva estación de alta velocidad "Vialia estación de Albacete Los Llanos", construida bajo el concepto Vialia en el que se conjugan los servicios de explotación ferroviaria con otros usos terciarios y comerciales, convirtiéndose, a su vez, en un foco de dinamización socioeconómica tanto para la ciudad como para su entorno. Por último, se han complementado las nuevas estaciones de Cuenca Fernando Zobel, Requena Utiel y Valencia



Joaquín Sorolla, diseñadas con criterios de sostenibilidad, eficiencia energética y medioambiental, con los servicios de venta, información, embarque y los necesarios para satisfacer las necesidades del viajero, estando dotadas de medidas de accesibilidad para personas con movilidad reducida.

Durante el mes de diciembre se pusieron en marcha las instalaciones de la nueva estación de Figueres-Vilafant, que prestará servicio a circulaciones de viajeros de ancho internacional procedentes de la frontera francesa por el norte y de ancho convencional procedentes de Barcelona y Girona por el sur. Está construida igualmente con criterios de sostenibilidad medioambiental y totalmente adaptada a personas con discapacidad.

En materia de estaciones de cercanías, el pasado 10 de septiembre entraron en funcionamiento las nuevas estaciones de Aeropuerto y Guadalhorce, favoreciendo las conexiones entre ferrocarril y avión en la ciudad de Málaga.

En el capítulo de comercialización, cabe resaltar la licitación de la construcción y explotación del centro Vialia en la estación de Vigo, mediante la creación al efecto de una sociedad participada por Adif. Dicho centro contará con una superficie construida de 122.548 m², de los que 42.000 estarán destinados a uso comercial.

Con fecha 29 de noviembre se ha firmado un acuerdo entre Adif y Comfersa para la cesión a ésta de la explotación de un total de 41 aparcamientos de vehículos en estaciones ferroviarias.

En línea con la política de responsabilidad social de Adif, con fecha 17 de mayo se firma un Convenio con la Fundación CNSE para la supresión de las barreras de comunicación, la implantación del servicio "Dialoga" para la accesibilidad de la información y la comunicación en entornos ferroviarios a las personas con discapacidad auditiva. Este servicio ha sido premiado en la primera edición de los premios otorgados por la Fundación Corresponsables. A su vez, se ha potenciado y mejorado el servicio Atendo para la prestación de servicios de ayuda a viajeros con discapacidad y movilidad reducida, llevado a cabo en colaboración con Renfe Operadora. Todo ello, junto con la labor realizada en materia de accesibilidad en el complejo ferroviario de Atocha, ha motivado que, en la primera edición española de Premios Telefónica Ability Awards, Adif haya sido elegida entre las 48 entidades finalistas con la calificación de Compañía Ability, premiando la gestión en lograr que el servicio ferroviario sea accesible a todos los ciudadanos.

Dentro del Plan Director de Ahorro y Eficiencia Energética 2009-2014 de Adif, se han realizado diversas actuaciones, tales como la iluminación por energía solar en el aparcamiento de Villarreal (Castellón), la mejora del sistema de iluminación exterior en El Puig (Valencia) y la mejora de la climatización en Sevilla Plaza de Armas y Córdoba.

En materia de calidad se ha extendido a las estaciones de Vilagarcía de Arousa, Zamora y Ponferrada la certificación de calidad y, en materia de gestión ambiental, se ha obtenido la oportuna certificación en las estaciones de Madrid-Chamartín, Zamora y



Ponferrada. Con estas nuevas certificaciones, el número de estaciones certificadas en calidad han pasado a ser 32, mientras que en gestión ambiental se sitúa en 25.

En el capítulo de actuaciones de mejora en estaciones de la red, se han realizado obras de remodelación en la estación de Algeciras, mejora del aparcamiento en la de Córdoba, ampliación de 172 plazas de aparcamiento en la estación de Segovia Guiomar y mejora de los accesos a la estación de Ciudad Real, entre otras. Dentro de las inversiones financiadas por el Contrato Programa 2007-2010 se ha llevado a cabo la remodelación de las estaciones de cercanías de Elche Carrús, La Laguna (Madrid) y Málaga Centro Alameda, encontrándose en avanzado estado de ejecución la nueva estación de El Cádiz en el núcleo de cercanías de Sevilla. Asimismo, dentro del plan para la mejora de la red de cercanías en Catalunya, se están llevando a cabo las actuaciones encomendadas de recercados de andenes y remodelaciones, orientadas en gran parte a la mejora de la accesibilidad de las instalaciones y su adecuación a las necesidades de la explotación ferroviaria.

2.5. SERVICIOS LOGÍSTICOS

En 2010 se ha implantado la herramienta "GIMA", basada en una aplicación informática para el control de todos los medios auxiliares (grúas, locomotoras de maniobras y locotractores) de la que dispone Servicios Logísticos para la prestación de servicios en todas las instalaciones logísticas. Este sistema permite optimizar el uso global de estos recursos, unificando los criterios y programas de mantenimiento y obteniendo el control de costes asociados a cada medio.

En marzo de 2010 se publicó el "procedimiento operativo de asignación de espacios y uso de instalaciones y medios a las empresas ferroviarias y candidatas titulares de material rodante, para la autoprestación de servicios complementarios y auxiliares en la red ferroviaria de interés general y en las áreas de las zonas de servicio administradas por Adif". Con este procedimiento, inicialmente, se pone a disposición de las empresas ferroviarias 29 instalaciones que se pueden gestionar en régimen de autoprestación y que pueden ser ampliadas hasta 55 instalaciones a partir de enero de 2011.

Dentro del Plan Extraordinario de Infraestructuras (PEI) del Ministerio de Fomento de colaboración público-privada, en octubre de 2010 se licitó la selección de socio/s para que, junto con Adif, constituyan una sociedad con objeto de diseñar, construir y gestionar la explotación del centro logístico de Aranjuez, en suelo cedido por Adif.

Como participación en el plan estratégico para el impulso del transporte de mercancías en España, durante este año, se han firmado acuerdos con APPA (Agencia Pública de Puertos de Andalucía), con ANL (Agencia Navarra de la Logística) y con CYLOG (de la Comunidad de Castilla y León), con el fin de estudiar la viabilidad logística y económica de los centros logísticos que forman parte del "mapa de infraestructuras nodales".



También se ha producido la adaptación de las instalaciones del complejo ferroviario de Barcelona (Morrot, Can Tunis Puerto) para la recepción, expedición y tratamiento de trenes de ancho mixto (UIC e ibérico), iniciando su explotación comercial el 22 de diciembre de 2010 con tráficos por ancho UIC entre Barcelona y Lyon y Barcelona y Milán, sin necesidad de trasbordo en la frontera.

Para posibilitar el tratamiento de trenes de hasta 750 metros, en 2010 se han realizado los proyectos para la prolongación de vías a 750 metros en los centros logísticos de Valencia Fuente San Luis, Córdoba El Higuero y Jándiz.

Durante este ejercicio se han acometido diferentes inversiones para mejorar las instalaciones de Zaragoza Plaza, El Salobral, Madrid Abroñigal, Córdoba, Can Tunis, Jándiz, Bilbao, Tarragona Mercancías y Constantí.

2.6. PATRIMONIO Y URBANISMO

Respecto a las operaciones de integración urbanístico-ferroviarias, derivadas del desarrollo de las redes arteriales ferroviarias de la alta velocidad, se han suscrito los acuerdos marco para las nuevas actuaciones en las ciudades de Almería, Santander/Camargo y Vitoria habiéndose constituido sendas sociedades en Almería y Vitoria. También se han desarrollado los acuerdos marco preexistentes en las ciudades de Palencia, Murcia y Cartagena, para la financiación y redacción de estudios y proyectos. En cuanto a actuaciones en otras ciudades con sociedades se han aprobado definitivamente los instrumentos urbanísticos necesarios, en: León y San Andrés del Rabanedo (Plan Regional de Ámbito Territorial), Valladolid (modificación PGOU), Murcia (Plan Especial), Barcelona (diverso planeamiento de gestión); estando el planeamiento que afecta a suelos ferroviarios en fase de tramitación en Cartagena (Modificación PGM0) y Murcia (Proyectos de Urbanización y Reparcelación).

En cuanto a la gestión de suelos, se enajenaron dos parcelas en Portillo (Zaragoza). Así mismo, se han transmitido 15.937 m² de suelo a la sociedad Zaragoza Alta Velocidad 2002, S.A. en el ámbito de Zaragoza-Delicias. En Madrid, se sometió a información pública la última redacción del Plan Especial Recoletos Prado, que admite todas y cada una de las alegaciones formuladas en su día por Adif. También se formularon alegaciones al documento de Plan Parcial de Reforma Interior del APR 08.03 "Prolongación Castellana".

En el capítulo de establecimiento de acuerdos con otras administraciones se han formalizado convenios urbanístico-ferroviarios en Algeciras, Camarles, Navarra, Huelva, Lugo, Málaga, Montmeló (adenda), Puerto Real, Donostia-San Sebastián, Segovia, Seva, Toledo y Venta de Baños. Por otro lado, se ha participado en el inicio de la negociación de convenios urbanísticos en las ciudades de Alicante, Albaida, Casariche, Cuenca, Gandía, Irún, Manuel, Molina de Segura, Orihuela, Ourense, Jaén y Sagunto.



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 el Adif, tanto desde el punto de vista de su idoneidad para el correcto funcionamiento del ferrocarril, como de su integración en el entorno urbano, todo ello de acuerdo con criterios de sostenibilidad económico-social. En cuanto a documentos de información pública del planeamiento, se han efectuado informes y sugerencias a los Planes Generales o modificaciones a los mismos, siendo los más representativos, los correspondientes a los municipios de Alicante, Cádiz, Cartagena, Coruña, Gijón, Jaén, Pontevedra, Santander, Coslada (Madrid), San Fernando (Cádiz), así como a planeamientos de desarrollo en Madrid (APR. 08.03 "Prolongación de la Castellana"), Montmeló y El Prat de Llobregat (Barcelona). También a Planes supramunicipales, tales como las Directrices de Ordenación Territorial (DOT) de Galicia y el Plan de Ordenación Territorial de Castilla-La Mancha (POT).

Fruto de la gestión urbanística de los suelos ferroviarios incluidos en los distintos planeamientos, se ha obtenido el cambio de uso de los mismos para un total de 929.997 m² de suelo, obteniéndose un total de 664.547 m² de techo de usos lucrativos.

Por otra parte y dentro de la actividad de gestión del inventario de bienes inmuebles del Adif, se ha continuado el proceso de elaboración del Inventario de las nuevas líneas de alta velocidad de Madrid-Barcelona-Frontera Francesa, Madrid-Valladolid y Córdoba-Málaga. También se ha incorporado al inventario la información relativa a edificios en 37 recintos ferroviarios de las CC.AA. de País Vasco, Madrid, Castilla-La Mancha, Castilla y León, Aragón, Cataluña, Andalucía y Murcia. En lo que respecta al programa anual de mantenimiento, se han actualizado un total de 520 unidades de inventario, de las cuales 324 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 del Adif por Orden FOM 2893/2005, de 14 de septiembre, en el año 2010 se han recibido 44 solicitudes de reducción que han dado lugar a la instrucción de otros tantos expedientes, con lo que los expedientes administrativos de solicitud de reducción de línea límite de edificación en tramitación en 2010 han ascendido a 198, de los que en dicho año se han resuelto 54: habiéndose autorizado la reducción solicitada en 44 expedientes, inadmitido a trámite en 3, desestimado en 3, aceptado el desistimiento de los interesados en 1 caso y declarándose la caducidad del procedimiento en 3 casos.

Igualmente, en relación con las solicitudes de reversión de terrenos expropiados en su día, cuya tramitación y resolución es competencia del Ministerio de Fomento, y en los que



Adif debe emitir los informes preceptivos establecidos por la Ley 30/1992, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común, en 2010 los expedientes administrativos incoados en los que Adif ha intervenido e informado al indicado Ministerio, han ascendido a 247, en los que se han emitido 61 informes positivos y 21 informes negativos, habiéndose concluido con la firma las oportunas actas de entrega del bien revertido en 9 expedientes.

Asimismo, dentro del proceso de regularización registral de los terrenos incluidos en el inventario de bienes inmuebles de Adif, en 2010 se han elaborado, para su presentación en los registros de la propiedad competentes, 21 certificaciones administrativas de dominio obteniendo la inmatriculación o la inscripción registral de las parcelas y fincas registrales a las que se hace mención en dichas certificaciones.

En cuanto a los desarrollos efectuados en el entorno de la aplicación Tigris son de destacar los procesos de incorporación de los terrenos resultantes de las expropiaciones como consecuencia de la construcción de las nuevas líneas de alta velocidad, la incorporación de la información relativa al inventario de los edificios, así como sus fichas de características con la ubicación física, fotografías, etc. Destaca, también, el tratamiento de determinadas funcionalidades urbanísticas como la vinculación de archivos físicos, la gestión del estado de las tramitaciones y el registro de la legislación territorial archivada. En la base de datos espacial, asociada al Sistema de Información Geográfica (SIG) integrado en la aplicación Tigris, se han cargado 279 recintos de inventario con sus correspondientes parcelas y atributos asociados.

La Dirección de Urbanismo y Actuaciones Administrativas en 2010 ha tenido como referente, además de las actividades patrimoniales para la producción de suelos o aprovechamientos, la desafectación de 519.188,26 m² de suelo y de 21.773 m² de aprovechamientos urbanísticos.

La gestión patrimonial en 2010 ha tenido como referente la desafectación del dominio público ferroviario de 129 inmuebles con una superficie total de 920.419 m² para su patrimonialización. Actualmente estamos adheridos a 150 juntas de compensación con una superficie aportada de 5.688.526 m².

Como novedad en el presente ejercicio, la enajenación de bienes propios por organismo públicos, exige su previa comunicación a la Dirección General del Patrimonio del Estado y debe formularse con carácter previo a la adopción de compromisos con terceros. Dicha Dirección procederá a su análisis, a efectos de determinar la conveniencia de la incorporación del bien correspondiente al patrimonio de la Administración General del Estado. Transcurridos dos meses sin que se hubiera recibido de dicha Dirección General comunicación alguna al respecto, el organismo podrá proceder a la enajenación propuesta, que una vez formalizada, se notificará a efectos de su constancia en el Inventario General de Bienes y Derechos del Estado. Con el objetivo de cumplir lo dispuesto en el artículo 100



del Real Decreto 1373/2009, de 28 de agosto, por el que se aprueba el Reglamento General de la Ley 33/2003, de 3 de noviembre, del Patrimonio de las Administraciones Públicas, resumido en el párrafo anterior y principalmente en lo referente al cumplimiento del plazo de los 2 meses, se ha procedido a comunicar a la Dirección General del Patrimonio del Estado todos los bienes Patrimoniales de Adif.

Referente a arrendamientos, durante 2010 se han tramitado 758 expedientes habiéndose suscrito 536 contratos. Entre los nuevos contratos, destacar los 25 contratos de interés social suscritos por Adif. La aportación de la entidad a los distintos usos sociales de estos arrendamientos se cuantifica como la diferencia existente entre la renta contractualmente acordada y la renta de mercado de los inmuebles arrendados, que ha sido reducida en atención al interés social de los mismos. Entre estos e integrados dentro del apartado de RSC, se encuentran las 3 cesiones de inmuebles a administraciones públicas, como son la escuela – taller de Villacañas, el centro de iniciativas empresariales de Monforte de Lemos y el centro de usos sociales y deportivos de la estación de Cretas.

En cuanto a la gestión de las casi 6.000 viviendas, conforme el Plan Estratégico 2008–2011, ha culminado con la consecución de los hitos planificados, demoliéndose 32 viviendas ruinosas y saneando física y jurídicamente 199, lo que ha permitido su inclusión, o bien se está ultimando el proceso, en el catastro y en el registro de la propiedad.

Por otra parte, el plan de gestión patrimonial para el saneamiento físico jurídico de las líneas cerradas o de construcción abandonada, en este año, se han inventariado un total de 1.034 km, catastrado 559 km, realizándose los trámites para su incorporación en el registro de la propiedad.

En el apartado de Vías Verdes, se han aprobado por el Comité de Dirección 3 nuevos convenios: Eresma, en sus dos tramos, término municipal de Segovia, 5,1 km y el resto hasta el término municipal de Olmedo, con 52,2 km y la Senda del Litoral, 0,3 km y que, en el año 2011, se unirán a la red nacional de Vías Verdes.

En otro orden, todos los procesos de Patrimonio y Urbanismo certificados por sistemas de calidad (ISO 9001:2008) han sido renovados por AENOR, asimismo se han realizado todos los trámites necesarios para la adecuación de la documentación del sistema de gestión de calidad para su adaptación a Certadif.

2.7. TELECOMUNICACIONES Y ENERGÍA

En 2010, en materia de gestión de la calidad y el medioambiente, la Dirección de Telecomunicaciones y Energía ha alcanzado los siguientes hitos:

- Ampliación de la certificación ISO 9001/2000 que tenía desde 2008 para dos procesos concretos a todos los procesos de las áreas de Telecomunicaciones y Energía, consiguiendo así la certificación ISO 9001/2008.



- Así mismo, en octubre de 2010 se han obtenido 338 puntos en la evaluación EFQM, incrementando en 52 puntos la puntuación obtenida en mayo 2008.
- En el área de seguridad y salud se ha conseguido la certificación conforme al estándar OHSAS 18000 en diciembre de 2010.

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:

- Mercado. En el primer trimestre del año 2010, se inicia el concurso para la energía telemetida del año 2012, resultando adjudicados 17 de los 20 lotes a finales de año. El anticipar la contratación, nos sitúa en condiciones de poder aprovechar precios favorables en el mercado OMIP o de futuros.
- Telemetida. Durante 2010 se ha avanzado en la telegestión de la medida del consumo de energía eléctrica, alcanzándose las siguientes cifras:
 - 676 subestaciones de tracción y centros de transformación.
 - 920 contadores telemetidos (PdM).
 - 97% validación media de las curvas de datos medidos según criterio de las compañías eléctricas.
- Facturación. Se han definido los modos y métricas de la facturación de energía eléctrica de tracción para el marco general tarifario.
- Participación en grupos de trabajo de CENELEC para el desarrollo de la norma EN50463 para el establecimiento del modelo de datos y protocolo de comunicaciones para la medida embarcada de energía y la facturación a operadores ferroviarios.

Las actuaciones más relevantes del año 2010, en el área de combustibles, han sido:

- Construcción de nuevas instalaciones de combustible, por sustitución de las antiguas, en: Cartagena, Sevilla, Abroñigal y A Coruña.
- Desmantelamiento de las instalaciones de: Cartagena, Sevilla y A Coruña.
- Instalación del equipo de telegestión en la instalación de Ourense, en fase de pruebas.
- Acuerdo para la prestación del "servicio integral de combustibles en instalaciones de Adif" con la Dirección de Servicios Logísticos.
- Convocatoria, adjudicación y puesta en marcha del procedimiento para la digitalización de los documentos de acompañamiento.

Telecomunicaciones

En 2010 las principales actuaciones en el área de Telecomunicaciones han ido dirigidas a incrementar la fidelización de nuestros clientes adecuando nuestras políticas a sus necesidades comerciales y de calidad técnica. En este contexto, las actuaciones más relevantes han sido las siguientes:



- Establecimiento de una nueva política comercial destinada a responder de forma dinámica a la evolución del mercado de fibra óptica oscura mediante el ajuste de nuestra estructura de tarifas y el establecimiento de un sistema de descuentos por volumen de negocio.
- Firma, al amparo de la nueva política comercial mencionada previamente, de los correspondientes contratos con BT.
- Creación de un nuevo producto de cable dedicado de 2 fibras ópticas para potenciar la contratación del mencionado producto.
- Aprobación del plan renove de red troncal cuyo objetivo es adecuar nuestra red de fibra óptica a las nuevas necesidades de calidad técnica de nuestros clientes.
- Culminación de las actuaciones de coordinación para la puesta en servicio de la telefonía móvil en la línea de alta velocidad Madrid Albacete y Madrid Valencia para la disponibilidad de la misma antes de la inauguración de la línea.
- Instalación de un segundo cable troncal entre Moreda y Granada con una longitud aproximada de 70 km.
- Traslado del parque de telecomunicaciones de Burgos a la nueva ubicación en la estación de Villafría.



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	2010	2009	Variación	Variación
	(millones €)	(millones €)	(millones €)	(%)
Importe neto cifra de negocios	1.999,8	1.963,0	36,8	1,9
Trabajos efectuados por la empresa para su inmovilizado	24,2	21,6	2,6	12,0
Otros ingresos de explotación	651,6	662,7	-11,1	-1,7
Resultados excepcionales	194,0	69,8	124,2	177,9
INGRESOS DE EXPLOTACIÓN	2.869,6	2.717,1	152,5	5,6
Aprovisionamientos	-157,2	-145,3	-11,9	8,2
Gastos de personal	-710,5	-674,5	-36,0	5,3
Dotaciones netas para amortización de inmovilizado	-217,1	-202,9	-14,2	7,0
Variación de la provisión de tráfico	6,6	4,9	1,7	34,7
Otros gastos de explotación	-1.608,8	-1.624,2	15,4	-0,9
GASTOS DE EXPLOTACIÓN	-2.687,0	-2.642,0	-45,0	1,7
RESULTADO DE EXPLOTACIÓN	182,6	75,1	107,5	143,1
Ingresos financieros	79,1	103,9	-24,8	-23,9
Gastos financieros	-121,3	-111,3	-10,0	9,0
RESULTADOS FINANCIEROS	-42,2	-7,4	-34,8	470,3
RESULTADO DE LAS ACTIVIDADES ORDINARIAS	140,4	67,7	72,7	107,4
IMPUESTO SOBRE SOCIEDADES	0,4	0,4	0,0	0,0
RESULTADO DEL EJERCICIO	140,8	68,1	72,7	106,8

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 Administración General del Estado que figuran en el contrato programa firmado con Adif. Respecto al año 2009 resaltar el incremento de los ingresos por la administración de la red de titularidad del Estado, si bien con un incremento paralelo de los gastos que ocasionan las actividades de dicha administración. Los ingresos de los cánones ferroviarios son semejantes a los del año anterior al haber entrado en explotación la línea de alta velocidad Madrid-Cuenca-Albacete-Valencia al final del año 2010. La caída general de la actividad económica se ha



traducido en una disminución de los ingresos comerciales de alquileres, servicios y otros ingresos de operadores ferroviarios que se incluyen en la rúbrica de otros ingresos de explotación. Por otro lado destaca la cifra de resultados excepcionales por aplicación de la sentencia en firme de la Audiencia Nacional sobre las cuotas del IVA no deducibles soportadas por RENFE (2001 a 2004) y GIF (2001).

Respecto al año 2009 se han incrementado los gastos de personal, en parte por la dotación al fondo para compromisos futuros derivados del Expediente de Regulación de Empleo 2006-2010, y los gastos por amortización del inmovilizado, además del incremento correspondiente a la utilización del criterio de amortización creciente en progresión geométrica del 3% anual, por el aumento de las inversiones que se han activado en 2010. Por el contrario se ha producido una disminución de otros gastos de explotación consecuencia del plan de austeridad establecido para los gastos externos.

La disminución de los activos financieros, saldos en cuentas corrientes e inversiones financieras, y el aumento del endeudamiento explican las variaciones de los ingresos y gastos financieros respecto al año anterior.

3.2 INVERSIONES

Las cifras económicas de las inversiones realizadas durante el ejercicio 2010, cuotas del IVA soportado incluidas, figuran en los cuadros adjuntos:

LÍNEAS	IMPORTE
	(millones €)
Líneas de Alta Velocidad	4.084,3
Madrid-Levante	1.367,8
Madrid-Frontera Francesa	885,1
Venta de Baños-Palencia-León-Asturias	245,8
Variante de Pajares	223,1
Vitora-Bilbao-San Sebastián	211,7
Valladolid-Burgos-Vitoria	205,2
Bobadilla-Granada	183,5
Almería-Región de Murcia	169,9
Conexión Atocha-Chamartín	131,2
Estaciones de Alta Velocidad	220,7
Otras inversiones	240,3
Contrato programa y convenios	1.067,7
Ourense-Santiago	324,3
Resto	743,4
Otros activos propios	237,6
TOTALES	5.389,6



NATURALEZA	IMPORTE
	(millones €)
Plataforma	2.738,5
Vía	871,2
Electrificación	322,7
Instalaciones de telecomunicaciones	100,7
Instalaciones de seguridad	498,5
Estaciones	406,7
Equipamientos y resto de actuaciones	451,3
TOTALES	5.389,6

El total de las inversiones supone una disminución del 6% respecto al año anterior.

Respecto de las líneas de alta velocidad en construcción, el grado de ejecución de las actuaciones contratadas desde origen a 31 de diciembre de 2010, se refleja en el siguiente cuadro:

LINEAS	CONTRATADO	REALIZADO	REALIZADO
	(millones de €)	(millones de €)	(%)
Madrid-Frontera Francesa	12.569,9	11.426,7	90,9
Madrid-Levante	9.129,4	7.736,0	84,7
Madrid-Valladolid	4.489,1	4.442,0	99,0
Córdoba-Málaga	2.711,3	2.644,4	97,5
Variante Pajares	2.632,6	2.517,4	95,6
Ourense-Santiago	2.113,8	1.698,8	80,4
Vitoria-Bilbao-San Sebastián	1.029,5	503,4	48,9
Valladolid-Burgos-Vitoria	737,5	266,7	36,2
Bobadilla-Granada	737,3	406,8	55,2
Venta de Baños-Palencia-León-Asturias	623,6	325,9	52,3
Conexión Atocha-Chamartín	591,6	182,5	30,8
Almería-Región de Murcia	494,0	194,6	39,4
Estaciones de alta velocidad	851,7	806,3	94,7
Otras inversiones	1.551,8	696,5	44,9
TOTALES	40.263,1	33.848,0	84,1%



Excluyendo las líneas de alta velocidad en construcción, la distribución de la inversión realizada en 2010 por ejes ferroviarios es la siguiente:

EJE FERROVIARIO	ACTIVOS PROPIOS	C. PROGRAMA Y CONVENIOS	TOTAL
	(millones €)	(millones €)	(millones €)
Eje 0. Alta velocidad	32,7	4,3	37
Eje 1. Madrid Chamartín-Irún-Hendaya	24,8	68,6	93,4
Eje 2. Madrid Chamartín-Zaragoza-Lérida-Barcelona-Cerbere	23,5	276,1	299,6
Eje 3. Madrid Chamartín-Valencia-San Vicente de Calders	38,3	74,6	112,9
Eje 4. Alcázar de San Juan-Córdoba-Sevilla-Cádiz	27,5	209,1	236,6
Eje 5. Madrid Atocha-Cáceres-Badajoz	2,3	6,9	9,2
Eje 6. Venta de Baños-León-Orense-Vigo	15,9	61,6	77,5
Común a varios ejes o no asignable a ejes	72,5	42,2	114,7
TOTALES	237,6	794,9	981,0

Y la distribución por tipo de red:

TIPO DE RED	ACTIVOS PROPIOS	C. PROGRAMA Y CONVENIOS	TOTAL
	(millones €)	(millones €)	(millones €)
Cercanías	45,2	267,7	312,9
Red A	43,0	211,7	254,8
Red B	1,9	45,4	47,3
Red C	0,3	10,6	10,8
Red general	87,2	429,3	516,5
Red A	56,0	214,4	270,3
Red B	12,8	158,5	171,3
Red C	18,4	56,4	74,9
Red alta velocidad	32,7	4,3	37,0
Común o no asignable	72,5	42,2	114,7
TOTALES	237,6	743,4	981,0
Red A	99	426,1	525,1
Red B	14,7	203,9	218,6
Red C	18,7	67,0	85,7
Red alta velocidad	32,7	4,3	37,0
Común a varios ejes o no asignable	72,5	42,2	114,7
TOTALES	237,6	743,4	981,0



3.3. EJECUCIÓN DEL CONTRATO PROGRAMA.

En el cuadro inferior se recogen los datos relevantes que enmarcan la gestión del ejercicio 2010, comparando las previsiones con los datos reales.

RESUMEN			
Datos en millones de €			
DATOS	PREVISTO CONTRATO PROGRAMA	REAL	DIFERENCIA
Resultado Adif (1)	-109,0	66,7	-175,7
Resultado Administración Red Convencional (1)	60,3	3,6	56,7
Plantilla Adif (al cierre del ejercicio 2010, en nº de personas)	13.349	13.761	-412
Coste del ERE (Expediente regulación de empleo)	73,9	76,6	-2,7
Inversiones en la Red Convencional (2)	578,1	621,6	-43,5
Inversiones en la Red Convencional, acumulado 2007- 2010 (2)	2.121,8	2.167,6	-45,8
Inversiones en la línea de alta velocidad MADRID – GALICIA, tramo OURENSE – SANTIAGO (2)	550,2	324,3	225,9
Inversiones en la línea de alta velocidad MADRID – GALICIA, tramo OURENSE – SANTIAGO, acumulado 2007- 2010 (2)	1.712,7	1.408,0	304,7

(1) Los resultados se han obtenido siguiendo los criterios del PGC 1990

(2) Datos de las liquidaciones, IVA incluido y descontado el % de gastos de la SEITSA

Resultados.

El contrato programa prevé para el ejercicio 2010 un resultado negativo de 109,0 millones de €, habiéndose producido en realidad un beneficio de 140,8 millones de €, si bien hay que tener en cuenta que toda la información económica-contable con la que se elaboró el contrato programa se hizo basándose en el Plan General de Contabilidad de 1990, mientras que desde el ejercicio 2008 las cuentas anuales se elaboran conforme al Nuevo Plan Contable (Real Decreto 1514/2007 de 16 noviembre). El distinto tratamiento contable entre ambos planes para las provisiones, los gastos de ERE, los resultados extraordinarios, etc. produce diferencias significativas en el resultado del ejercicio 2010. Recalculado el resultado real según los criterios del PGC de 1990 el beneficio de Adif es de 66,7 millones de €, con lo que se mejoran las previsiones del contrato programa. Asimismo, en la comparación hay que tener en cuenta los resultados excepcionales derivados de la sentencia de la Audiencia Nacional sobre las liquidaciones del IVA en los años 2001 a 2004.

Además del resultado total de Adif, el contrato programa establece el resultado de la administración de la red titularidad del Estado formada por Mantenimiento de la infraestructura, Circulación y Seguridad en la Circulación. Según los criterios del PGC 1990 el resultado real de la administración es de 3,6 millones de €.



Plan de recursos humanos.

Entre los compromisos que el contrato programa establece para Adif figura la adecuación de la plantilla de personal a las necesidades y objetivos de gestión mediante un Plan de Recursos Humanos cuyo instrumento básico es el Expediente de Regulación de Empleo (ERE) 2006-2010 aprobado por la Dirección General de Trabajo. A su vez los objetivos recogidos en el Plan Estratégico 2006-2010 de Adif suponen, entre otras acciones, la contención de los gastos de personal y la mejora de la productividad. La plantilla final del ejercicio 2010 ha sido 13.761 personas, 412 más que las previstas en el contrato programa, y el coste del ERE ha sido de 76,6 millones de €, superior al previsto en 2,7 millones de €.

Realización de las Inversión Encomendada.

En el siguiente cuadro se resume la programación económica de las encomiendas en los distintos ejercicios de vigencia del contrato programa.

INVERSIÓN ENCOMENDADA CONTRATO PROGRAMA 2007/2010

Millones de €, incluidos 2% gestión e IVA

ENCOMIENDAS	INVERSIÓN ENCOMENDADA PREVISTA					
	2007	2008	2009	2010	TOTAL (hasta 2010)	RESTO
1ª ENCOMIENDA (27/06/07)	413,2	426,6	383,5	300,2	1.523,5	
2ª ENCOMIENDA (16/10/07)	19,9	83,0	84,8	41,6	229,2	
3ª ENCOMIENDA (17/12/07)	46,8	11,0	43,9	30,8	132,4	
4ª ENCOMIENDA (02/12/08)			30,9	138,5	169,4	
5ª ENCOMIENDA (30/12/2009)			0,2	64,7	64,9	254,5
6ª ENCOMIENDA (30/12/2010)				2,3	2,3	152,4
TOTAL ENCOMIENDAS	479,9	520,6	543,3	578,1	2.121,8	406,8
0,25% GESTIÓN SEITSA	1,2	1,3	1,4	1,4	5,3	
TOTAL PREVISTO CONTRATO PROGRAMA (*)					2.127,1	

(*) Incluye 0,25% gestión SEITSA

A 31 de diciembre de 2010 el importe acumulado de las inversiones realizadas en la Red Convencional de titularidad del Estado, según las liquidaciones presentadas a la Comisión de Seguimiento del Contrato Programa, asciende a 2.167,6 millones de €, inferior en 45,8 millones de € a la cifra acumulada prevista en el contrato programa (descontado el 0,25% gestión de SEITSA). A su vez, en la cláusula 6.1.5 del mismo se establece que dado el carácter plurianual de las inversiones, se autorizan compromisos de inversión para ejercicios posteriores al 2010, que en su momento se incorporarían a un futuro contrato programa, por un importe máximo de 1.000 millones de €, siempre que estén pendientes de contabilización como gasto a 31 de diciembre de 2010.

Por otra parte, para la línea de alta velocidad Madrid-Galicia, tramo Ourense-Santiago se prevé una inversión para el periodo 2007-2010 de 1.712,7 millones de € (descontado el 0,25% gestión de SEITSA), previsión que supera en 304,7 millones de € el



importe de las liquidaciones en el período. Esta inversión no requiere encomienda específica por ser una obra individual claramente identificada en el contrato programa.

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 2010.

CUADRO DE SITUACIÓN GLOBAL - INDICADORES DE PRESTACIÓN DE SERVICIO		Previsto en CP 2010	REAL 31/12/2010
CONFORT	PORCENTAJE DE VÍA CALIFICADO COMO BIEN + ACEPTABLE RED A1	65,70	71,30
	CALIDAD DE VÍA RED A2	58,00	64,30
	RED B	54,10	64,00
FIABILIDAD (Imputable a ADIF)	REDES A1 + A2 Nº INCIDENCIAS CON AFECTACIÓN A LA CIRCULACIÓN CERCANÍAS MADRID Y BARCELONA	4.119	4.074
	Nº INCIDENCIAS CON AFECTACIÓN A LA CIRCULACIÓN	858	1.200
DISPONIBILIDAD (Imputable a Adif)	REDES A1 + A2 HORAS TOTALES FUERA DE SERVICIO	10.989	12.976
	- sin afectación a la circulación	14.600	15.035
	CERCANÍAS MADRID Y BARCELONA HORAS TOTALES FUERA DE SERVICIO	1.662	2.791
	- sin afectación a la circulación	1.688	2.008
ACCIDENTALIDAD	ACCIDENTES DE TRENES	25	13
PUNTUALIDAD (Imputable a Adif)	% TRENES IMPUNTUALES		
	LARGA DISTANCIA (Llegada > 10 min.)	2,00	0,98
	Euromed (Llegada > 5 min.)	4,00	1,37
	Alaris (Llegada > 5 min.)	1,50	1,55
	Altaria (Llegada > 5 min.)	2,50	1,31
	CERCANÍAS (Llegada > 3 min.)	0,50	0,64
	MEDIA DISTANCIA (Llegada > 5 min.)	1,25	1,95
MERCANCÍAS (Puntualidad Restringida) (*) Llegada > 60 min.	1,30	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.



Balance 2007-2010

Los resultados de Adif en los distintos años del contrato programa han sido mejores que los previstos en el contrato programa, si bien hay que tener en cuenta que la introducción del Nuevo Plan General de Contabilidad, así como los resultados excepcionales derivados de las sentencias de la Audiencia Nacional sobre las liquidaciones del IVA en diversos ejercicios de las entidades RENFE y GIF, distorsionan la comparación.

En materia del RRHH se observa un ligero exceso respecto a los objetivos de plantilla para 2009 y 2010, que se considera se va a corregir con la prórroga del Expediente de Regulación de Empleo hasta 31 de diciembre de 2011 o hasta alcanzar la cifra máxima autorizada de adhesiones cifrada en 2.500 trabajadores.

El total de las liquidaciones de las inversiones en el periodo 2007-2010 ha sido superior en 45,8 millones de € a la prevista en el contrato programa, mientras que en la LAV Ourense-Santiago ha sido inferior a la prevista en 304,7 millones de €, de modo que el saldo consolidado a 31 de diciembre de 2010 de las inversiones contempladas en contrato programa será inferior al previsto en 258,9 millones €. En el cuadro adjunto se detallan las cifras por años.

INVERSIONES					
Millones de €. Incluidos 2% gestión e IVA. Excluidas aportaciones a SEITSA.					
RED CONVENCIONAL	2007	2008	2009	2010	TOTAL
Contrato Programa	479,9	520,6	543,3	578,1	2.121,8
Liquidaciones	484,9	539,4	521,8	621,6	2.167,7
OURENSE-SANTIAGO	2007	2008	2009	2010	TOTAL
Contrato Programa	439,2	329,5	393,7	550,2	1.712,7
Liquidaciones	328,9	365,6	389,2	324,3	1.408,0
TOTAL CONTRATO PROGRAMA	2007	2008	2009	2010	TOTAL
Contrato Programa	919,1	850,1	937,0	1.128,2	3.834,5
Liquidaciones	813,8	905,0	911,0	945,9	3.575,6

Por último se detalla a continuación el desglose de las inversiones en la red convencional por naturaleza de las mismas.



INVERSIONES EN RED CONVENCIONAL DESGLOSE POR NATURALEZA	2007	2008	2009	2010	TOTAL
Millones de €. Incluidos 2% gestión e IVA. Excluidas aportaciones a SEITSA.					
CERCANÍAS, ESTACIONES Y RED	0,5	9,2	16,2	75,6	101,6
MEJORA DE LA SEGURIDAD Y FUNCIONALIDAD	35,1	75,9	74,4	75,0	260,4
RENOVACIÓN Y MODERNIZACIÓN DE ACTIVOS	22,3	10,7	58,0	39,7	130,6
RENOVACIONES, REHABILITACIONES Y OTRAS ACTUACIONES EN VÍA	67,7	155,7	223,7	257,3	704,4
SUPRESIÓN/PROTECCIÓN DE LOS PASOS A NIVEL	46,0	52,0	57,2	53,0	208,1
PROGRAMAS URGENTES DE INVERSIÓN	316,3	249,5	137,2	154,4	857,4
IMPULSO DE TRANSPORTE FERROVIARIO DE MERCANCÍAS			7,1	16,9	23,9
AJUSTES (AYUDAS, ETC.)	-3,1	-13,6	-51,9	-50,2	-118,8
TOTAL INVERSIONES DEL CONTRATO PROGRAMA	484,9	539,4	521,8	621,6	2.167,7

3.4. PLANES DE INVERSIÓN ESPECIALES

Con carácter adicional al contrato programa han sido encomendados a Adif otros programas de inversión en la red convencional:

Plan de Dinamización de la Economía y el Empleo.

Mediante Resolución de fecha 25 de febrero de 2009, la Secretaría de Estado de Infraestructuras del Ministerio de Fomento encomendó a Adif la realización de actuaciones de conservación y mejora de seguridad y supresión y protección de pasos a nivel de la red convencional, en aplicación del Real Decreto Ley 8/2009 por el que se crea un fondo especial del Estado para la dinamización de la economía y el empleo. Al final del ejercicio se habían adjudicado contratos de las inversiones encomendadas por importe de 69.801 miles de €, habiéndose realizado el 99%.

Inversiones de mejora en la Red de cercanías y en la Red ferroviaria de titularidad del Estado en Cataluña.

Con fecha 6 de junio de 2007 el Ministerio de Fomento, SEITSA y Adif suscribieron un convenio para la realización de actuaciones para la mejora de la Red ferroviaria de cercanías en Cataluña. Las inversiones objeto de este convenio se financiarán con cargo a los fondos propios de SEITSA y su construcción se llevará a cabo teniendo en cuenta que Adif contratará las asistencias técnicas necesarias para la redacción de los proyectos y la dirección de obra, correspondiendo a la SEITSA la licitación de los contratos de ejecución de las obras. Recoge diversas actuaciones siendo la más destacable la nueva estación de cercanías La Sagrera/Meridiana. Al final del ejercicio Adif había adjudicado contratos por importe de 7.501 miles de € de los que se había realizado el 64,5%.

Adicionalmente, con fecha 7 de octubre de 2008 el Ministerio de Fomento, SEITSA y Adif firmaron un segundo convenio para la realización de actuaciones de mejora en la Red de titularidad del Estado en Cataluña, en cumplimiento de lo dispuesto en la disposición



adicional tercera de la LO 6/2006 de reforma del Estatuto de Autonomía de Cataluña, correspondiendo a actuaciones de modernización de estaciones de cercanías y regionales y reposición y mejora de líneas. Adif licitará los contratos de ejecución de obra de importe inferior a 1,5 millones de €, así como los necesarios para la redacción de proyectos y la dirección de las obras, que será llevada a cabo por esta entidad. Al final del ejercicio se habían adjudicado contratos por importe de 54.519 miles de € de los que se había realizado el 65%.

Con fecha 24 de febrero de 2009, la Comisión Bilateral Generalitat-Estado acordó, por aplicación de la disposición adicional tercera de la LO 6/2006 de reforma del Estatuto de Autonomía de Cataluña, que Adif realizará inversiones en actuaciones para dar continuidad a la concesión Figueres-Perpignan hasta Barcelona, instalaciones logísticas, inversiones de accesibilidad y mejora de estaciones, de seguridad y mejora de infraestructura, vía e instalaciones de la red convencional. Al final del ejercicio se habían adjudicado contratos por importe de 59.034 miles de € de los que se había realizado el 54%.

Plan de Modernización de Estaciones.

El Real Decreto 8/2009 establece un crédito extraordinario para atender al mencionado Plan a ejecutar por Adif en el que se incluyen diversas actuaciones de acondicionamiento en estaciones multioperador, cercanías y servicios logísticos, además de los accesos ferroviarios en Madrid. Al final del ejercicio 2010 se habían adjudicado contratos de las inversiones encomendadas por importe de 69.801 miles de €, de los que se habían realizado el 93,5%.

3.5 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).

Periodo de Programación 2000-2006.

a) 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 2010 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	4.691,0	3.389,3	72,25	3.209,3	94,7
Madrid-Lleida	2.923,7	2.112,3	72,25	2.097,9	99,3
Lleida-Frontera Francesa	1.767,3	1.277,0	72,25	1.111,4	87,0
Madrid-Valladolid	1.851,5	1.573,8	85,0	1.318,3	83,7
Madrid-Levante	718,2	574,6	80,0	496,3	86,4
TOTALES	7.260,7	5.537,7	76,3	5.023,9	90,7

b) 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.

En el cuadro adjunto se detalla la situación a finales de 2010 de las ayudas recibidas para la red convencional, siendo el porcentaje de ayuda el 50% del coste elegible y los cobros acumulados a final del ejercicio 2010 suponen el 95% de las ayudas:

PROGRAMA OPERATIVO	COSTE ELEGIBLE	AYUDA CONCEDIDA	TOTAL COBRADO
ANDALUCÍA	125,0	62,5	59,4
ASTURIAS	41,7	20,9	19,8
CASTILLA y LEÓN	70,9	35,5	33,7
EXTREMADURA	150,4	75,2	71,4
GALICIA	254,1	127,0	120,7
MURCIA	130,7	65,3	62,1
C. VALENCIANA	77,9	38,9	37,1
TOTALES	850,7	425,3	404,2

Y para la construcción de las líneas de alta velocidad:

PROGRAMA OPERATIVO	GRAN PROYECTO	COSTE ELEGIBLE	AYUDA	% AYUDA	TOTAL COBROS	% COBR
ANDALUCÍA	LAV. Córdoba-Málaga	1.734,2	953,8	55	832,8	87,3
ASTURIAS	LAV. León-Asturias	215,7	107,9	50	42,3	39,2
CASTILLA Y LEÓN	LAV. Madrid-Valladolid	322,1	193,3	60	169,4	87,6
	LAV. León-Asturias	473,3	284,0	60	284,0	100
CASTILLA LA MANCHA	LAV. Madrid-Toledo	157,3	102,2	65	63,8	62,4
MURCIA	LAV. Levante	56,9	28,5	50	23,8	94,8
VALENCIA	LAV. Levante	198,8	99,4	50	94,4	95,0
TOTALES		3.158,3	1.769,1	56	1.510,4	87,3

Millones de euros



c) Fondos RTE

Las ayudas financieras comunitarias, para proyectos de interés común en el ámbito de las redes transeuropeas de infraestructuras de transporte, telecomunicaciones y energía, concedidas al Adif hasta 31 de diciembre de 2010 en el periodo de programación 2000-2006 alcanza la cifra de 158,9 millones de € de los que se habían cobrado a dicha fecha 150,3.

Periodo de programación 2007-2013.

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 intervención de la Comunidad al amparo del art. 158 del Tratado tiene por objeto incrementar la cohesión económica y social de la Unión Europea, con vistas al desarrollo armonioso, equilibrado y sostenible de la Comunidad. Esta intervención se produce con la ayuda de los Fondos, el Banco Europeo de Inversiones (BEI) y otros instrumentos financieros existentes. Tiene por objeto reducir las disparidades económicas, sociales y territoriales que han surgido, en particular, en los países y regiones cuyo desarrollo va a la zaga, y en relación con la reestructuración económica y social y el envejecimiento de la población. La intervención con cargo a los Fondos incorporará, en los planos nacional y regional, las prioridades comunitarias en pro de un desarrollo sostenible, potenciando el crecimiento, la competitividad y el empleo, además de proteger y mejorar la calidad del medio ambiente.

En el sector del transporte por ferrocarril se han considerado prioritarios los proyectos de continuación con las actuaciones iniciadas durante el periodo anterior 2000-2006 en las líneas de alta velocidad, así como los de continuación en la extensión de la red de alta velocidad.

Las ayudas totales previstas para Adif para el conjunto de se cifran en 3.529 millones de €, de las que a final de 2010 se había solicitado el 66% y concedido el 38%.

a) Fondo de Cohesión – FEDER.

Respecto del programa operativo de intervención comunitaria Fondo de Cohesión-FEDER se han concedido ayudas para la línea de alta velocidad Madrid-Levante y para el trayecto León-Asturias, figurando en el cuadro siguiente el coste elegible, la ayuda concedida y los cobros recibidos:

LÍNEA	COSTE ELEGIBLE	AYUDA CONCEDIDA	% AYUDA	COBROS ACUMULADOS
Madrid-Levante	907,3	725,83	80,0	725,8
León- Asturias	317,4	253,9	80,0	223,3
TOTALES	1.224,7	979,7	80,0	949,1

Millones de euros



Asimismo se han cobrado 96,9 millones de € en concepto de anticipos, no incluidos en el cuadro.

b) FEDER Regionales.

En los programas operativos de intervención comunitaria FEDER Regionales a 31 de diciembre de 2010 se ha concedido una ayuda a la línea del alta velocidad Madrid-Levante por importe de 107,7 millones de euros, con cargo al programa operativo de la Comunidad Valenciana, de la que se ha certificado a la Comisión un importe de 5,5 millones de € pendiente de cobrar a 31 de diciembre de 2010. Por otro lado con cargo a otros programas operativos en 2010 se ha cobrado la cantidad de 150,6 millones de €, y en años anteriores anticipos por importe de 147,2 millones de €.

c) Fondos RTE

Para el periodo de programación 2007-2013 se han concedido ayudas para las líneas de alta velocidad por importe de 266,7 millones de €, de las que se había cobrado a final de 2010 la cantidad de 66,8 millones de €.

3.6 CONTRATACIÓN

Durante el ejercicio 2010 se procedió a la modificación y adaptación de los procedimientos internos, de sus pliegos y de los sistemas informáticos, a fin de adecuarlos a las novedades y actualizaciones en materia de contratación, entre otros, a la entrada en vigor de la Ley 15/2010, de 5 de julio, de modificación de la Ley 3/2004, de 29 de diciembre, por la que se establecen medidas de lucha contra la morosidad en las operaciones comerciales; y de la Ley 34/2010, de 5 de agosto, de modificación de las Leyes 30/2007, de 30 de octubre (LCSP), 31/2007, de 30 de octubre (LCSE), y 29/1998 (LJCA), para su adaptación a la normativa comunitaria, reguladora de los recursos en materia de contratación; así como a recoger diversas mejoras en su contenido y desarrollo. 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, con fecha 29 de marzo de 2010, tuvo lugar la apertura del nuevo sistema de contratación en SAP, en el que desde entonces se realiza toda la gestión relacionada con los expedientes de contratación.



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

Cuadro resumen de licitaciones 2010:

DIRECCIÓN	Nº EXPEDIENTES	IMPORTE
		millones € (sin IVA)
Red de Alta Velocidad	442	1.774
Red Convencional	2.679	432
Telecomunicaciones y Energía	207	218
Estaciones de Viajeros	1.043	95
Resto	3.048	291
TOTALES	7.419	2.810

Cuadro resumen de adjudicaciones 2010:

DIRECCIÓN	Nº EXPEDIENTES	IMPORTE
		millones € (sin IVA)
Red de Alta Velocidad	456	2.988
Red Convencional	2.759	406
Telecomunicaciones y Energía	224	197
Estaciones de Viajeros	1.062	78
Resto	3.098	264
TOTALES	7.599	3.933

Cuadro resumen de licitaciones 2010 por procedimiento:

PROCEDIMIENTO / CRITERIO	Nº EXPEDIENTES	IMPORTE	% / Imp.
		millones € (sin IVA)	
ABIERTO	431	1.592	56,6
*Oferta más ventajosa (varios criterios)	339	1.527	54,3
*Precio (un criterio)	92	65	2,3
RESTRINGIDO	176	192	6,8
*Oferta más ventajosa (varios criterios)	48	140	5,0
*Precio (un criterio)	128	52	1,8
NEGOCIADO	1.067	771	27,5
*Con Publicidad	16	331	11,8
*Sin publicidad	1.051	440	15,7
^ Complementarios	30	211	7,5
^ Vinculación tecnológica	969	213	7,6
^ Otras causas	52	16	0,6
^ Contratos menores	4.803	50	1,8
PEDIDOS A ACUERDO MARCO	942	207	7,3
TOTALES	7.419	2.812	



3.7 PARTICIPACIONES DE ADIF

A 31 de diciembre de 2010, Adif tenía participaciones directas en 59 entidades, siendo la participación superior al 50% en 4 de ellas. Asimismo, a través de las sociedades filiales, aquellas con una participación superior al 50%, se tiene participación indirecta en otras 10. 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 35,3 millones de € y los fondos propios a 136,3 millones de €. En conjunto, durante el ejercicio 2010, se obtuvo un importe neto de la cifra de negocios de 303,3 millones de €, y un beneficio global después de impuestos de 20,5 millones de €.

En los cuadros siguientes se detallan estos importes:

SOCIEDAD	PARTICIP.	CAPITAL	F. PROPIOS
	(%)	(millones €)	(millones €)
COMFERSA	51,0	5,9	10,5
FIDALIA (EQUIDES)	100,0	20,4	22,3
INECO	41,4	8,3	90,8
EMFESA	100,0	0,1	2,8
REDALSA	52,0	0,6	10,0
TOTALES		35,3	136,3

SOCIEDAD	IMPORTE NETO DE LA CIFRA DE NEGOCIOS	RESULTADOS
	(millones €)	(millones €)
COMFERSA	22,0	1,6
FIDALIA (EQUIDES)	3,3	0,7
INECO	266,6	16,2
EMFESA	3,4	0,7
REDALSA	8,0	1,3
TOTALES	303,3	20,5

La Sociedad Ineco se fusionó por absorción con Tifsa el 22 de octubre de 2010. Tras la fusión, Adif posee el 41,37% de la empresa resultante.

Destacan las sociedades Ineco y Comfersa con unos importes netos de la cifra de negocio de 266,6 y 22 millones de €, siendo los beneficios de 16,2 y 1,6 millones de € respectivamente.



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.

En los cuadros siguientes se detalla el capital social, los fondos propios, la cifra de negocios y el resultado de cada una de las sociedades:

SOCIEDAD	CAPITAL	FONDOS PROPIOS
	(millones €)	(millones €)
AGUILAS RESIDENCIAL	1,8	4,6
BANO REAL (1)	3,7	6,0
CENTRO ESTACIÓN MIRANDA (1)	3,0	2,9
DESAR.INM.CASTLLA LA MANCHA	1,2	1,5
INARENAS	0,9	1,1
MOSAICO	16,8	20,1
RENTAPEX 2000	0,1	0,2
RENFOSUNA	0,3	2,0
RENFURBIS	1,1	4,3
RESIDENCIAL LANGA	0,4	0,4
SOFETRAL	3,5	4,4
TERRALBINA	2,1	9,3
TRICÉFALO	9,0	14,8
VÍAS Y DESARROLLOS URBANOS	9,5	10,6
TOTALES	53,4	82,2

(1) Datos de 2009

SOCIEDAD	IMPORTE NETO CIFRA DE NEGOCIOS	RESULTADOS
	(millones €)	(millones €)
AGUILAS RESIDENCIAL	1,3	-0,4
BANO REAL (1)	2,8	0,5
CENTRO ESTACIÓN MIRANDA (1)	0,0	0,0
DESAR.INM.CASTLLA LA MANCHA	1,1	-0,1
INARENAS	0,0	0,0
MOSAICO	34,7	3,6
RENTAPEX 2000	0,0	-0,3
RENFOSUNA	5,6	1,6
RENFURBIS	0,0	-0,2
RESIDENCIAL LANGA	0,1	0,0
SOFETRAL	0,0	0,0
TERRALBINA	2,6	0,1
TRICÉFALO	64,6	19,0
VÍAS Y DESARROLLOS URBANOS	17,7	0,2
TOTALES	130,5	24,0

(1) Datos de 2009



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

El objeto de estas sociedades y consorcios es la gestión de actuaciones urbanísticas con motivo de la ordenación ferroviaria en las ciudades y otras actividades relacionadas con dicha ordenación. Además de Adif y Renfe Operadora, los accionistas de estas sociedades son entidades públicas territoriales.

En el siguiente cuadro se detalla la participación de nuestra entidad, su capital social, los fondos propios y el importe de las actuaciones al final del ejercicio 2010.

SOCIEDAD	PARTICIP.	CAPITAL	ACTUACIONES HASTA 31-12-2010
	(%)	(millones €)	(millones €)
ALMERÍA A.V.	37,5	0,6	0,0
A.V.ALICANTE	37,5	0,6	78,7
A.V. VITORIA	50,0	0,6	0,0
BARCELONA SAGRERA A.V.	37,5	0,6	218,0
CARTAGENA A.V.	50,0	0,6	0,5
GIJON A.V.	12,5	0,6	14,9
LEÓN A.V.	37,5	0,6	73,8
LOGROÑO INTEG.FERROCARRIL.	37,5	0,6	89,0
MURCIA A.V.	50,0	0,6	1,4
PALENCIA A.V.	50,0	0,6	0,3
VALENCIA A.V.	37,5	0,6	338,6
VALLADOLID A.V.	37,5	0,6	70,4
ZARAGOZA A.V.	37,5	0,6	811,8
TOTALES		7,8	1.697,4

En estas sociedades son relevantes las actuaciones de inversión que realizan, indicándose en el cuadro anterior los importes de las mismas al final del ejercicio 2010.

Además se participa en la sociedad Barcelona Regional S.A., con una participación del 5,9% y en Bilbao Ría 2000 SA con el 10%. El capital social y los fondos propios a 31 de diciembre de 2010 son 1,5 y 1,8 millones de € en la primera de estas sociedades y 2,0 y 1,5 en la segunda.

Por lo que respecta a los consorcios urbanísticos, Adif participa en los siguientes: Canfranc 2000, 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	FONDOS PROPIOS
	(%)	(millones €)	(millones €)
ÁREAS COMERCIALES (1)	40,0	2,3	2,4
NECSA	40,0	36,3	38,9
NEFSA	40,0	0,3	0,4
EUSKOMODAL	1,2	0,1	0,1
SLISA	40,3	0,9	1,8
TOTALES		39,9	43,6

(1) Datos de 2009

Durante el ejercicio 2010 el importe de la cifra de negocios conjunta ha ascendido a 18,4 millones de €. El cómputo total de la cuenta de resultados arroja unas pérdidas de 0,2 millones de €.

Otras participaciones.

Adif participa directamente en otras sociedades como Príncipe Pío Gestión (5%), y en otras entidades como la Fundación de los Ferrocarriles Españoles. Asimismo, a través de Comfersa, Adif participa indirectamente en 5 sociedades, y a través de Ineco en otras 5.

4. OTRAS ACTUACIONES DE GESTIÓN

4.1. ACTIVIDADES DE I+D+i Y EFICIENCIA ENERGÉTICA

I+D+i

En el marco de la mejora continua del desempeño de Adif y en línea con el objetivo de desarrollar la tecnología ferroviaria nacional, el Plan de I+D+i define las actuaciones dirigidas al impulso en la gestión, la definición de procesos, la identificación de líneas de investigación, la protección y explotación de resultados, la vigilancia y transferencia tecnológicas y, en general, a impulsar la participación, aumentando la presencia en los programas nacionales y europeos de ayuda a la I+D+i.

Este sistema de gestión, que está certificado conforme a la norma UNE EN 166.002 y a la norma ISO 9001:2008, ha centrado la actividad investigadora con carácter preferente aunque no exclusivo en las siguientes líneas estratégicas:

- Elevar la eficiencia energética y medioambiental.
- Incrementar las prestaciones del sistema ferroviario (velocidad, carga por eje, capacidad de la infraestructura, etc.)
- RAMS y coste: mejorar la eficiencia del sistema (fiabilidad, disponibilidad, mantenimiento y seguridad) y reducir el coste del ciclo de vida de los activos ferroviarios.



Entre los principales desarrollos tecnológicos en que se ha avanzado destacan los siguientes:

- ERTMS. Adif se sitúa como líder en Europa en interoperabilidad con el mayor número de kilómetros de líneas con ERTMS en servicio, integrando con éxito tecnologías diversas.
- Plataforma de gestión y control Da Vinci. Sistema que supone una evolución en la integración multidisciplinar del entorno ferroviario, orientada a la gestión de procesos, sistemas y usuarios, agrupando los subsistemas antes independientes de señalización, electrificación y comunicaciones, entre otros, que son centralizados en una plataforma que permite su comunicación y monitorización remota. Este sistema se ha exportado a varios países.
- Proyecto Eolo. Sistema avanzado de medición y protección del viento para aumentar la seguridad en los sistemas ferroviarios con ERTMS.
- Tren laboratorio Séneca. Tren auscultador de la infraestructura que proporciona la información precisa para mantener e incrementar la seguridad, fiabilidad y calidad de la misma.
- Proyecto de innovación para la interoperabilidad ferroviaria denominado "Unichanger". Este proyecto pretende la definición de un estándar común en la infraestructura para la implantación de un cambiador de ancho unificado y homogéneo a nivel europeo, impulsando la interoperabilidad y mejorando la competitividad del transporte de mercancías.

Se está constituyendo un nuevo centro de innovación tecnológica, concebido como un espacio de innovación abierta, multidisciplinar y con presencia estable de grupos de investigación y empresas de vanguardia tecnológica. Ubicado en el Parque Tecnológico de Andalucía en Campanillas, Málaga, el Centro de Tecnologías Ferroviarias (CTF) en una primera fase contará con dos laboratorios especializados, uno de ellos dedicado a las tecnologías de comunicaciones GSM-R y RBC-Tren y al desarrollo de ingeniería de datos ERTMS 2; y un segundo laboratorio de tecnologías de información y la comunicación (TIC), dedicado a sistemas inteligentes de transporte y a la evolución del sistema Da Vinci. Además, en el centro se establecerán departamentos especializados de formación y vigilancia tecnológica para el desarrollo de proyectos nacionales e internacionales, propios de Adif, en cooperación o destinados a terceros.

El CTF pretende ser un centro de excelencia mundial en materia de innovación ferroviaria, gracias a la futura construcción de un anillo ferroviario de pruebas y experimentación que será una referencia a nivel europeo y mundial, al mismo tiempo que servirá de instalación complementaria al propio centro y dará respuesta a la demanda del sector de fabricación de material rodante, ofreciendo una instalación avanzada para la realización de procesos de homologación y certificación de innovaciones en dinámica



ferroviaria, tracción y frenado de nuevas generaciones de trenes, telecomunicaciones, desarrollo de ERTMS y sistemas de señalización, catenaria polivalente, infraestructura de vía y nuevas tecnologías en energías renovables y eficiencia energética.

La difusión y transferencia de las actividades propias del CTF se complementarán con la coordinación de las diferentes infraestructuras ferroviarias dedicadas en España a la I+D+i en centros como el Laboratorio de Dinámica Ferroviaria; el Centro de Ensayos y Validación; Laboratorio de Sistemas de Energía; el Instituto de Magnetismo Aplicado; el Centro de Validación de Tecnologías Ferroviarias; el Centro de Tecnología de Vía de Valladolid y, finalmente, los trenes laboratorio de Adif.

Eficiencia energética

En línea con la consideración de la eficiencia energética como una de las áreas prioritarias de la I+D+i de Adif, el compromiso de la entidad en este ámbito se materializó en 2008 en la creación de la función de eficiencia energética enmarcada dentro de la Dirección General de Explotación de la Infraestructura.

Esta actuación, recogida entre las iniciativas clave para el desarrollo del Plan Estratégico, se instrumenta en primer lugar con la elaboración del Plan Director de Ahorro y Eficiencia Energética de Adif 2009-2014, que actúa sobre tres grandes ejes: medidas de gestión, medidas técnicas e implantación de sistemas de generación de energía de origen renovable. El plan es aprobado por el Comité de Dirección en marzo de 2009 y además de tomar en consideración la normativa de aplicación correspondiente a las distintas administraciones, establece objetivos cualitativos, identifica las líneas de actuación clave para alcanzarlos, detalla un catálogo de medidas de referencia y cuantifica los resultados previstos para cada año de su período de vigencia.

El Plan Director se concreta en planes anuales de implantación que han dado lugar entre 2009 y 2010 a 138 medidas técnicas de ahorro-eficiencia energética y de uso de energías renovables que afectan a 107 instalaciones (68 estaciones, 24 instalaciones logísticas, 15 oficinas u otras instalaciones). Actuaciones que conjuntamente con las medidas de gestión (racionalización del uso de la climatización e iluminación, apagado de ordenadores y periféricos, etc.) han repercutido en ahorros energéticos, con el consiguiente ahorro económico, y han contribuido a reducir las emisiones de CO₂ liberadas a la atmósfera.

Se han desarrollado además actividades de diversa índole, entre las que destacan las acciones de comunicación en distintos foros trasladando la contribución de Adif al desarrollo sostenible, la coordinación del proyecto de eficiencia energética en 330 edificios de la Administración General del Estado y la elaboración del procedimiento para la implantación de sistemas de generación de energía de origen renovable aprobado por el Comité de Dirección en marzo de 2010.



4.2. SEGURIDAD

La seguridad es el punto sobre el que orbitan las decisiones y la actividad de la empresa en su compromiso con la sociedad a la que sirve.

Seguridad en la circulación

En el año 2010 se han producido en la RFIG 94 accidentes de tren y personas, frente a 102 en el año 2009. De éstos, 25 fueron graves, frente a los 30 producidos en 2009. Los accidentes de maniobras, después del aumento producido durante el primer semestre del año, se han estabilizado respecto al año pasado, produciéndose 58 accidentes en 2010 frente a 65 en 2009. Este dato viene explicado por el descenso del número de accidentes por descarrilamientos, pasando de 40 en 2009 a 36 en 2010.

En el área de inversiones, durante el año 2010 se ha invertido conforme a lo indicado en el Plan Anual de Seguridad 2010, tanto en activos propios, siendo en este apartado la partida más relevante la adquisición de etilómetros evidenciales, como en activos del Estado en inversiones en cerramientos, obras de mejora de señalización en vía y pasos a nivel, instalación de pasos entre andenes con firme de caucho antideslizante y elaboración del mapa de riesgos, tercera fase.

Durante el año 2010 se emitieron 10.099 habilitaciones de personal relacionado con actividades de seguridad en la circulación. En el proceso de concesión de habilitaciones para que los centros de mantenimiento homologados puedan realizar su actividad de mantenimiento preventivo a los vehículos ferroviarios, durante el año 2010 se han renovado 1.777 habilitaciones. Por otro lado, en el proceso de comprobación del cumplimiento de las condiciones en que se otorgan las habilitaciones se han realizado 50 inspecciones.

En el ejercicio se han concedido un total de 2.376 autorizaciones de circulación. El número de vehículos nuevos o a los que se les ha cambiado sus condiciones de circulación ha sido de 760. Adicionalmente se han autorizado un total de 1.577 vehículos para pruebas, traslado a taller, retorno a servicio activo, etc.

El número de certificaciones de instalaciones de seguridad ha sido 22. A destacar las nuevas líneas de alta velocidad, Madrid a Valencia y Albacete y el corredor ferroviario de mercancías, Barcelona-Morrot a Figueres Vilafant.

Se han elaborado normativas específicas de seguridad en la circulación, siendo las más relevantes el desarrollo y publicación de la normativa del nuevo Asfa Digital, el desarrollo de la normativa del sistema ERTMS/ETCS Nivel 1 para su implantación en líneas de ancho convencional, el desarrollo de normativa reglamentaria para la realización de pruebas en vía del sistema ERTMS/ETCS Nivel 2 y el desarrollo y publicación de la normativa de implantación del ERTMS N2.



Prevención de riesgos laborales

En 2010 ha finalizado el Plan de Accidentalidad Cero 2006-2010 confirmando los buenos resultados obtenidos durante los cinco años de aplicación del programa. Así, en este año se han producido un total de 294 accidentes, de ellos, 4 graves y 1 mortal, frente a los 299 de 2009. Con ello el índice de incidencia se ha situado en 2010 en 21,31, mejorando el 21,34 alcanzando en 2009.

También en el ámbito de las contratas los resultados en accidentalidad laboral mejoran en 2010 un 7,69% respecto al año anterior (49,95 de índice de incidencia frente a un 54,11 en 2009). En contratas en 2010, se produjeron 1.179 accidentes cuando en 2009 fueron 1.295. En este ámbito se han celebrado 54 jornadas sobre prevención de riesgos laborales con empresas contratistas y subcontratistas para el intercambio de las mejores prácticas en materia de seguridad laboral.

Protección civil y seguridad

Entre las actuaciones más importantes llevadas a cabo en 2010 hay que destacar:

- En el marco de seguridad se han efectuado un total de 4.131 inspecciones; y fruto del análisis de los datos obtenidos y de las investigaciones realizadas, se han promovido operaciones conjuntas con las fuerzas y cuerpos de seguridad con importantes resultados contra sabotajes individuales y frente a la delincuencia organizada de alto nivel, siendo especialmente relevantes las operaciones contra el robo de cable.
- Colaboración con la Dirección de Operaciones e Ingeniería de Red Convencional y Emfersa, al objeto de promover la retirada de materiales de la vía en la mayor brevedad posible, para no favorecer la sustracción de los mismos.
- Nuevo contrato para la seguridad y vigilancia que comprende el período 2011-2013 y que contiene una nueva filosofía del servicio, incluyendo una evaluación mensual de cada una las empresas de seguridad.
- Se han impuesto 1.287 denuncias penales, con motivo del repunte de actos delictivos contra la propiedad que se está sufriendo, así como 1.207 denuncias administrativas y atendido 2.876 incidencias de clientes de estación por sufrir algún tipo de percance que requiere en ocasiones asistencia médica, o se haya solicitado ayuda para movilidad, desplazamientos de personas con limitaciones, etc.
- Se han puesto en servicio un total de 77 nuevas instalaciones de seguridad y protección. La instalación de las mismas, así como su mantenimiento, están sujetos a normativa, tal como lo establece la Ley de Seguridad Privada y sus normas de desarrollo. Entre estas instalaciones puestas en servicio, destacan los centros de protección y seguridad (CPS) de Valencia-Joaquín Sorolla y Albacete, la protección contra incendios en el centro de procesos de datos de Villaverde y edificios de Paseo del Rey, la protección de tres subestaciones eléctricas, la protección en siete estaciones sin personal las 24 horas del día, instalaciones de seguridad en la base de



mantenimiento de Arrúbal (Vitoria) y cinco instalaciones de sistema radio en estaciones y en el edificio de Paseo del Rey.

- En edificios e instalaciones dotados de plan de autoprotección se llevaron a cabo un total de 45 simulacros de emergencias. Los planes de autoprotección elaborados ascienden a 44.
- Se han impartido 48.167 horas de formación en materia de protección y seguridad, tanto a personal interno como externo (bomberos, policía...), siendo de gran importancia y conveniencia que estos últimos conozcan nuestras instalaciones e infraestructuras críticas.
- En la línea de alta velocidad Madrid-Levante se han elaborado e implantado un total de 17 planes de autoprotección, efectuándose los correspondientes 17 simulacros, requisito imprescindible para la puesta en servicio de la línea.
- Puesta en funcionamiento de los centros de protección y seguridad de Albacete y de Valencia Joaquín Sorolla, así como instalaciones de detección de intrusión, control de accesos, protección de cuatro bases de mantenimiento, cuatro nuevas estaciones, túneles, viaductos, edificios técnicos, etc. integrándose todos los sistemas en una plataforma única.
- Segunda auditoría de seguimiento del sistema de gestión de protección y seguridad conforme a la norma UNE en ISO 9001:2008, certificando AENOR la correcta implantación y eficacia del sistema.
- En relación con el tramo de conexión con TP Ferro, que comprende la estación de viajeros de Figueras-Vilafrant y el túnel de Figueras, de 1,7 km, se elaboró el plan de autoprotección del túnel y las instalaciones de seguridad de la estación.

4.3. CALIDAD Y MEDIOAMBIENTE.

Sistemas de gestión de calidad

Siguiendo con el proceso de mejora continua, durante 2010 se actualizó el Plan Estratégico de Calidad y Medio Ambiente de Adif (PECYMA) en su revisión IV, actualizando los objetivos e indicadores para el seguimiento de las líneas estratégicas definidas y controlar el avance en todas las áreas de actividad de la organización.

Adif con el objetivo de aunar sus sistemas de gestión ha tomado como referencia las normas ISO 9001 y, para ello impulsa dos procesos simultáneos. Uno con un enfoque ascendente, en el que las diferentes áreas de actividad gestionan sus procesos de forma independiente y otro con enfoque descendente en el que desde los órganos corporativos se analizan los procesos transversales y sus interacciones permitiendo una visión integral y unitaria de la organización.

En relación al enfoque ascendente anteriormente citado, es de destacar el esfuerzo realizado por las áreas de actividad, obteniendo 31 certificados de sistemas de gestión de



calidad conforme a la norma ISO 9001, y otras 14 certificaciones de sistemas de gestión medioambiental según la norma ISO 14001. La Dirección de Calidad y Medio Ambiente impulsa asimismo el enfoque descendente, que durante el año 2010 viene enmarcado en el Proyecto Certadif. Adif ha obtenido la certificación global de su sistema de gestión de calidad conforme a la norma UNE-EN-ISO 9001:2008, contemplando en su alcance sus procesos claves: la construcción y mantenimiento de la plataforma, vías e instalaciones, la gestión de la capacidad de la infraestructura y el tráfico ferroviario, la explotación de las estaciones de viajeros e instalaciones logísticas y la comercialización de la red de telecomunicaciones. Asimismo se han certificado todas las actividades estratégicas y soporte que configuran el mapa de procesos de Adif.

Por otro lado, la permanente actitud de mejora y la necesidad de contar con un modelo de referencia sobre el que realizar de una forma sistemática evaluaciones de la gestión de Adif para detectar puntos fuertes, áreas de mejora y planes de acción, aconsejó la implantación de un sistema de gestión basado en el modelo EFQM de excelencia. A lo largo del período de vigencia del Plan Estratégico de Adif, se ha venido trabajando en la implantación del modelo EFQM con dos enfoques: desagregado o por áreas de actividad e integral. Bajo el enfoque desagregado, la mayor parte de las áreas de actividad (16) han implantado el modelo EFQM a través de autoevaluaciones validadas por licenciarios EFQM, de donde han emanado planes de acción consecuencia de las áreas de mejora detectadas, en un proceso de mejora continua. Bajo el enfoque integral, Adif en el año 2010, ha optado por la elaboración de una memoria de gestión estructurada bajo los criterios EFQM, que ha sido sometida a un proceso de evaluación por una entidad certificadora.

En lo referente a la participación de las personas en la mejora continua se elaboró el plan "Compartimos Talento", con el objetivo de desarrollar acciones encaminadas a incrementar la participación en Adif, elevando la calidad de los trabajos presentados. Estas acciones han propiciado la presentación de 59 trabajos que se encuentran ya implantados al V concurso de participación para la innovación y excelencia en la gestión.

El 23 de febrero se celebró la IV convención de calidad y medio ambiente de Adif en Córdoba, con el lema "El Valor de la Gestión Excelente" con la asistencia de más de 500 profesionales de todos los niveles de la organización.

Calidad en obras

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 aprobación, y cuyo cumplimiento es controlado con posterioridad durante las auditorías de cumplimiento del Plan de Calidad, dando lugar a la emisión de los informes correspondientes.



Otros procesos clave en el ámbito de la calidad de construcción de las obras de plataforma para líneas de alta velocidad son:

- Auditorías técnicas a instalaciones y suministradores (laboratorios, plantas de hormigón, plantas de prefabricados, suministradores de apoyos, etc.).
- Autorías 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.
- Otras tareas desarrolladas en el ámbito de la calidad de obras, han sido:
 - Ensayos de contraste, a petición de la dirección de obra.
 - Gestión de no conformidades, comprobando su resolución con anterioridad a la recepción de las obras
 - Informes de auditorías de calidad de subtramo.
 - Inventario de todas las obras según se han construido, y base de datos sobre documentación de calidad, para integrar ambas cosas en el SIG de Adif, que forma parte del inventario de activos de la entidad.
 - Elaboración de informes específicos: viaductos, terraplenes, ejecución de túneles con tuneladora.

Medio Ambiente

El Real Decreto Legislativo 1302/1986, modificado por la Ley 6/2010, de 24 de marzo, de modificación del texto refundido de la Ley de Evaluación de Impacto Ambiental de Proyectos (RDL 1/2008), 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 requieren 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 de construcción 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, a tratar correctamente los residuos excedentes de las obras civiles, a



proteger el patrimonio cultural, a disminuir la contaminación acústica en lugares críticos y a proteger la fauna y la flora.

El Estatuto de Adif establece que, en los supuestos en los que la aprobación de los proyectos corresponda a la entidad, ésta 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, y en el pliego de prescripciones técnicas, velando por el cumplimiento de la normativa ambiental de aplicación. Por otro lado, por criterios de independencia el anejo de integración ambiental es supervisado por un órgano independiente al que redacta. En el año 2010 se han emitido 413 informes de revisión ambiental correspondientes a 76 proyectos (21 proyectos básicos de plataforma, 52 proyectos de construcción de plataforma, y 3 proyectos de protecciones acústicas). También se han emitido, a petición de la Secretaría General y del Consejo de Adif, 11 informes de observaciones a nuevos textos normativos de índole ambiental.

En diciembre de 2010 AENOR certificó el sistema de control y vigilancia del cumplimiento de las condiciones de la DIA durante la fase de construcción de la infraestructura que se lleva a cabo a través de los directores ambientales de obra, conforme a la Norma ISO 14001. Como aseguramiento del cumplimiento legal, se han elaborado 34 certificados de cumplimiento de la DIA de proyectos constructivos, 132 informes de adecuación a la DIA de proyectos modificados y 172 exenciones de tramitación ambiental de actuaciones. Asimismo, los directores ambientales de obra realizaron 2.561 informes sobre este aspecto. En materia de contaminación acústica se dio respuesta a 53 quejas por ruido y vibraciones y se ha continuado trabajando, conjuntamente con la Dirección General de Infraestructuras del Ministerio de Fomento, en la redacción definitiva de los planes de acción en materia de ruido de los grandes ejes ferroviarios.

Por último, en lo relativo al Plan Adif Verde, cabe destacar dos hitos relevantes; la aprobación del nuevo modelo de gestión de residuos peligrosos a implantar en 2011, que permitirá pasar de la gestión por áreas de actividad en 174 centros de almacenamiento a una operativa corporativa en 75 centros multitarea, con la consiguiente disminución de riesgos y del coste de dicha gestión; y la realización durante todo el año del Programa de Voluntariado Ambiental en la Oficina (V.A.O.), con carácter piloto en la D.G. de Seguridad, Organización y RR.HH., con participación de personal de Adif que demuestra su implicación y compromiso en la problemática medioambiental.

4.4. RECURSOS HUMANOS.

Plan de recursos humanos

Dentro de las actuaciones que se llevan a cabo en el ámbito de los recursos humanos, se ha desarrollado el Plan Social, consensuado por la dirección de la empresa con la



representación de los trabajadores, y dentro del cual destacan dos actuaciones: por un lado, el Expediente de Regulación de Empleo (ERE) 2006-2010 y por otro, la incorporación de trabajadores a través de la oferta de empleo público. Este acuerdo incluye una tasa de reposición de empleo para reequilibrar la plantilla de Adif, procurando, al mismo tiempo, incorporar nuevos trabajadores con competencias en áreas de las que Adif tiene necesidad, sustituyendo a los trabajadores prejubilados y rejuveneciendo la plantilla. Siguiendo las necesidades de las diferentes áreas de la empresa en 2010 se aprobaron 10 plazas.

Durante el periodo 2006-2010 se han adherido al Expediente de Regulación de Empleo 2.212 trabajadores; un total de 2.096 a través de las prejubilaciones, y 116 mediante bajas incentivadas.

Con el fin de ejecutar en su integridad las bajas aprobadas se solicitó y se aprobó por el Ministerio de Trabajo e Inmigración, la ampliación del periodo de vigencia de la autorización de extinción de relaciones laborales hasta alcanzar el cupo de 2.500 adhesiones.

Desarrollo directivo

Adif ha implantado un nuevo modelo de desarrollo directivo, con el objetivo de lograr que nuestra organización adecúe su estructura directiva a la realidad empresarial en que nos movemos y a sus características actuales, al mismo tiempo que promueve la transmisión a los directivos más jóvenes del conocimiento acumulado por los actuales responsables de la gestión en Adif, preparando de esta forma, una cantera de profesionales capaz de asumir nuevos roles y puestos relevantes en la empresa y evitando, al mismo tiempo, la pérdida del conocimiento y la experiencia ferroviarios acumulados a lo largo de los años.

Como consecuencia de la implantación de este nuevo modelo de desarrollo directivo, la totalidad de la estructura directiva cuenta ya con un perfil competencial personal. Se han desarrollado los programas de: nuevos gestores, perfeccionamiento directivo y equipos de alto rendimiento, en los que han participado, desde 2005, 972 personas.

Un 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). Desde su inicio este proyecto ha acogido a 127 mentores (directores y gerentes) y 247 mentorizados (jefes y jefes de gabinete).

Otros temas

En 2010 se aprobó la nueva estructura organizativa, más adaptada a la misión y objetivos de la empresa, atendiendo a los criterios generales definidos en el nuevo modelo de organización: búsqueda de sinergias, orientación al servicio, homogeneidad territorial y orientación a resultados y cumplimiento de objetivos.

Formación. Durante 2010 se han impartido en Adif 685.450 horas de formación, mejorando un 6,2 el objetivo previsto para el año. Así, han sido 49 las horas de formación



por trabajador alcanzadas cuando la previsión era de 46. Las áreas en las que se ha efectuado la formación han sido seguridad en la circulación, infraestructura, salud y prevención, protección civil, gestión y habilidades, calidad y medio ambiente.

Sistema de gestión integrada de recursos humanos. Se desarrolló el módulo "currículum", además se implantó la nómina electrónica como plan de ayuda al medioambiente a través de la sustitución voluntaria de la nómina en formato de papel. Asimismo, durante el año 2010 se ha desarrollado las interfaces para la integración de SAP HR con SAP Finanzas. Por último, con el fin de poner a disposición de las distintas áreas de la empresa la información de los recursos humanos en tiempo real, de forma actualizada y homogénea, se decidió abordar la implantación de un cuadro de mando.

Comunicación Interna. El 17 de noviembre se puso en funcionamiento el nuevo portal INICIA, con una renovación integral de estética y contenidos respecto al anterior, incorporando su orientación hacia un portal del empleado, trascendiendo de su objetivo inicial con el que nació en 2005 como canal de comunicación interna. En noviembre entró en funcionamiento el newsletter digital "Gente Adif" revista de comunicación interna de periodicidad mensual dirigida a atender las demandas de información sobre la empresa de los trabajadores.

Plan de Igualdad. En cumplimiento de lo recogido en la legislación y en el convenio colectivo y con el objeto de seguir avanzando en la igualdad de mujeres y hombres, se aprobó por unanimidad de todos los sindicatos miembros del Comité General de Empresa, en el seno de la Comisión Mixta de Igualdad de Oportunidades y No Discriminación, el Plan de Igualdad de Adif el 2 de marzo de 2010. En el mismo se recogen las acciones a implantar durante la vigencia del mismo en diferentes temas, tales como políticas de igualdad de oportunidades, representatividad de género, gestión de recursos humanos o tiempo de trabajo entre otros.

Mesa preparatoria del II Convenio. El 15 de julio se constituyó entre la Dirección y el Comité General de Empresa una mesa negociadora para la preparación, análisis y debate de los temas que serán tratados en la negociación del II Convenio Colectivo de Adif.

Preparación del proceso de elecciones sindicales 2011. El 27 de diciembre se firma por unanimidad entre la Dirección de Adif y los sindicatos que componen el Comité General el "Acuerdo de Elecciones Sindicales" que regulará de forma ordenada los aspectos técnicos de todo el proceso. Los preavisos para celebración de elecciones se presentaron el 1 de diciembre. La constitución de las mesas fue el 20 de enero y la votación se celebra el 1 de marzo.

Certificación ISO 9001:2008 del área de recursos humanos. En el año 2009, se inició el proceso de certificación del Sistema de Calidad del área de RRHH, conforme a la norma ISO 9001:2008 para los procesos de formación e ingreso de personal. Durante el año 2010 se ha procedido a la ampliación de la certificación al resto de los procesos claves del área de



recursos humanos (administración de personal, selección interna, formación externa, desarrollo, relaciones laborales y comunicación interna), completándose así todo el sistema de calidad del área, lo que ha ayudado a la obtención de la certificación global de Adif (Proyecto Certadif).

Modelo de Excelencia EFQM. Derivado de la autoevaluación realizada en el año 2009, el área de recursos humanos de la Dirección General ha desarrollado los planes de acción específicos, entre ellos destacan la elaboración del sistema de calidad del área de recursos humanos y la procedimentación de los mismos, el balanced scorecard del área de recursos humanos y los planes para la mejora de la calidad de las áreas de formación y desarrollo.

Cuadros de distribución de trabajadores a 31 de diciembre de 2010:

ÁREAS DE GESTIÓN	EFFECTIVOS
Presidencia	16
D.G. de Seguridad, Organización, y RR.HH.	577
D.G. Económica Financiera y de Control	574
D.G. Desarrollo Estratégico y Relaciones Internacionales	52
D.G. de Explotación de la Infraestructura	3.470
D.G. de Operaciones e Ingeniería	8.533
D.G. de Grandes Proyectos de Alta Velocidad	258
Dirección de Comunicación y Relaciones Exteriores	63
Secretaría General y del Consejo	43
Otros	175
TOTALES	

GRUPOS PROFESIONALES	EFFECTIVOS
Personal operativo	11.834
Estructura de apoyo	1.030
Estructura de dirección	897
TOTALES	13.761

La distribución por edades y antigüedad de los trabajadores es la siguiente:

EDAD	%
Hasta 35 años	8,44
Entre 36 y 50 años	51,04
Más de 50 años	40,52



ANTIGÜEDAD	%
Entre 0 y 12 años	13,50
Entre 13 y 19 años	2,25
Entre 20 y 27 años	31,58
Entre 28 y 35 años	46,59
Más de 36 años	6,08

Por último, el reparto geográfico de los trabajadores por comunidades autónomas figura en el cuadro adjunto.

COMUNIDAD AUTÓNOMA	EFFECTIVOS
Andalucía	1.855
Aragón	679
Asturias	280
Cantabria	167
Castilla y León	1.733
Castilla La Mancha	757
Cataluña	1.719
Extremadura	268
Galicia	640
Madrid	3.499
Murcia	185
Navarra	181
País Vasco	610
La Rioja	66
Comunidad Valenciana	1.122
TOTAL	13.761

4.5. CONVENIOS Y ACUERDOS 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 usuarios y 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 firmaron nuevos acuerdos por los 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 campas.

En el ámbito de las estaciones de viajeros, en el año 2009 destaca la formalización del acuerdo con Renfe Operadora para la prestación de servicios de ayuda a viajeros con discapacidad y movilidad reducida, que retrotrae sus efectos a 1 de julio de 2008 y se lleva a cabo bajo la marca "Atendo", contemplando un compendio de servicios e imagen de marca que dotarán a Adif y a Renfe Operadora de una posición de primer orden en la atención a personas con discapacidad.

4.6. OTROS CONVENIOS Y ACUERDOS DE COLABORACIÓN

La actividad de Adif está imbricada en el desarrollo urbano y afecta a la calidad de vida de los ciudadanos. Es por ello que la integración del ferrocarril en las ciudades debe realizarse en coordinación con las distintas administraciones afectadas, de modo que desde la fase de diseño se integre la infraestructura en la ordenación urbana y se minimice el efecto barrera y las molestias que se puedan ocasionar. En ese sentido se han formalizado, durante 2010 y a modo de resumen, convenios urbanísticos-ferroviarios con la Comunidad



Foral de Navarra, Diputación del Gobierno de Aragón, Junta de Castilla y León, Xunta de Galicia, Generalitat de Catalunya, Comunidad Autónoma de Cantabria, Junta de Andalucía, y los ayuntamientos de Seva, Almería, Segovia, Vitoria, Puerto Real, Camarles, Algeciras, Huelva, Lugo, Palencia, Toledo, Santander, Camargo, Donostia-San Sebastián, Montmeló, Villamanán de la Tercia, Venta de Baños y Málaga. Además se han desarrollado los acuerdos marco preexistentes con las ciudades de Palencia, Murcia y Cartagena. Así mismo se han suscrito acuerdos y adendas para dar continuidad a los distintos convenios suscritos anteriormente con "Red ferroviaria Vasca Euskal-Trenbide Sarea" y la "Sociedad Estatal de Infraestructuras de Transporte Terrestre" (SEITSA).

En materia de prevención de incendios se suscriben convenios con las comunidades autónomas para desarrollar actuaciones conjuntas de prevención y, en su caso, extinción de incendios en las zonas cercanas a las plataformas ferroviarias, existiendo convenios con las CC.AA. de Galicia, Madrid, Extremadura, Murcia, Cantabria, Castilla La Mancha, Valencia, Cataluña y Aragón. En 2010 estos convenios se formalizan con la Comunidad Foral de Navarra y la Comunidad Autónoma de Castilla y León.

En proyectos relacionados con I+D+i se han suscrito Acuerdos de Colaboración con la Agencia Estatal Consejo Superior de Investigaciones Científicas (CSIC), Universidad de Sevilla, Universidad de Málaga, Consejería de Economía, Innovación y Ciencia de la Junta de Andalucía, Agencia de Innovación y Desarrollo de Andalucía (IDEA) y con Centro de Investigaciones Energéticas, Medioambientales y Tecnológicas (CIEMAT), para llevar a cabo actividades relacionadas con la investigación científica y el desarrollo tecnológico, a través de distintas modalidades.

También, el compromiso de Adif con el respeto al patrimonio ambiental y cultural, la profundización y extensión del modelo de gestión y socialmente responsable (RSC) y la mejora de la accesibilidad a las estaciones, se ve reforzado con los convenios y protocolos firmados con la Fundación Perspectivas de Castilla y León, Asociación 11-M, Fundación ONCE, Ministerio de Sanidad y Política Social e Igualdad, Comité Español de Representantes con Discapacidad (CNSE) para la implantación del servicio "Dialoga" en las estaciones.

Adif gestiona un patrimonio que no tiene una utilidad directa como infraestructura ferroviaria, por ser activo en desuso, y que se pone al servicio de los ciudadanos con la finalidad de que esté disponible y responda a las necesidades de la sociedad por lo que se han suscrito convenios para la cesión gratuita de activos en desuso, financiación de rehabilitación de edificios y cesión de material ferroviario, con el Ayuntamiento de Miño, la Empresa Pública de Suelo de Andalucía (EPSA), Asociación del ferrocarril de Venta de Baños, Ministerio de Fomento, Fundación dos Ferrocarriles de Galicia y Ayuntamiento de Águilas.

Respecto a la actividad internacional de Adif, en 2010 se han firmado los siguientes acuerdos de colaboración: con PKP-POLSKIE LINIE KOLEJOWE, S.A., Réseau Ferré de France (RFF), Ferrocarriles Rusos (RZD) y SNCFT de Túnez.



Por último en cuanto a la gestión sobre Vías Verdes, en el año se ha procedido a la firma de un convenio de arrendamiento para la creación de la Vía Verde Espeluy-Linares entre la Diputación Provincial de Jaén y Adif y la suscripción de un Convenio con el Ayuntamiento de Logroño para la puesta en marcha de la Vía Verde del Cortijo. También se han suscrito tres nuevos convenios: Eresma, en sus dos tramos uno en el término municipal de Segovia y otro en el término municipal de Olmedo y la Senda del Litoral.



5. CONSEJO DE ADMINISTRACIÓN Y DIRECCIÓN A 31 DE DICIEMBRE DE 2010

Consejo de Administración

PRESIDENTE:

D. Antonio González Marín.

VOCALES:

D^a. Mercedes Caballero Fernández

D. Juan Carlos Cáceres Díez

D. Félix Díaz Martínez

D. Francisco Espinosa Gaitán

D. Carlos María Juárez Colera

D. Juan Ángel Mairal Lacoma

D. Miguel Miaja Fol

D^a. María del Carmen Picón Cabrera

D^a. Mercedes Rodríguez Arranz

D. Javier Hurtado Domínguez

SECRETARIA:

D^a. María Rosa Sanz Cerezo

Dirección

PRESIDENTE:

D. Antonio González Marín

SECRETARIA GENERAL

D^a. María Rosa Sanz Cerezo

DIRECTOR GRAL. DE SEGURIDAD

ORGANIZACIÓN Y RR.HH.

D. Luis Carlos de la Peña Arizaga

DIRECTOR GRAL. ECONÓMICO

FINANCIERO Y DE CONTROL

D. Ricardo Bolufer Nieto.

DIRECTOR GRAL. DE GRANDES

PROYECTOS DE ALTA VELOCIDAD

D. Luis María Pérez Fabregat

DIRECTOR GRAL. DE

PLANIFICACIÓN ESTRATÉGICA

D. Vicente Gago Llorente

DIRECTOR GRAL. DE OPERACIONES

E INGENIERÍA

D. Manuel Sánchez Doblado

DIRECTOR GRAL. DE EXPLOTACIÓN

DE LA INFRAESTRUCTURA

D. Miguel Ángel Campos García

DIRECTOR DE COMUNICACIÓN Y RR.EE.

D. Pedro José Alonso Ruiz

Madrid, 31 de marzo de 2011

EL PRESIDENTE

Fdo.: Antonio González Marín