



**ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS**

**(ADIF)**

**INFORME DE GESTIÓN**

**EJERCICIO 2009**



## **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.....	10
2.	Actuaciones en las diversas áreas de actividad.....	12
2.1.	Red de alta velocidad.....	12
2.2.	Red convencional.....	22
2.3.	Circulación.....	25
2.4.	Estaciones de viajeros .....	30
2.5.	Servicios logísticos.....	32
2.6.	Patrimonio y urbanismo.....	34
2.7.	Telecomunicaciones y energía.....	37
3.	Actividad económica.....	39
3.1.	Ingresos y gastos.....	39
3.2.	Inversiones.....	40
3.3.	Ejecución del Contrato Programa.....	42
3.4.	Planes de inversión especiales.....	45
3.5.	Financiación de la Unión Europea.....	46
3.6.	Contratación.....	49
3.7.	Participaciones de Adif.....	50
4.	Otras actuaciones de gestión.....	53
4.1.	Actividades de I+D+i.....	53
4.2.	Seguridad.....	55
4.3.	Calidad y medioambiente.....	58
4.4.	Recursos humanos.....	60
4.5.	Convenios con Renfe Operadora.....	63
4.6.	Otros convenios y acuerdos de colaboración.....	64
5.	Consejo de Administración y Dirección.....	65



## **1. NUEVO MODELO FERROVIARIO.**

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

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

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

- a) La aprobación de los proyectos básicos y de construcción de infraestructuras ferroviarias que deben formar parte de la Red Ferroviaria de Interés General 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 marcos con aquellas.
- h) La emisión de informes con carácter previo al otorgamiento, por el Ministerio de Fomento, de las licencias de empresas ferroviarias y de las autorizaciones para prestar servicios que se hayan declarado de interés público, en los casos previstos en 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 ínter modal a los problemas del propio sistema de transportes.

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

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

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

### **El ferrocarril en el PEIT.**

El ferrocarril es la gran apuesta del PEIT para el futuro del sistema de transportes, ya que se pretende que este modo sea el elemento central del sistema ínter modal de



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

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

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

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

#### **1.4. PLAN ESTRATÉGICO DE ADIF 2006-2010.**

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

##### **Líneas de actuación.**

El PE constituye la filosofía de gestión de la entidad en el periodo 2006-2010, ya que en él se recogen las principales líneas de actuación para su adaptación a las



responsabilidades derivadas del marco legal en que se desenvuelve la actividad y el nuevo papel que debe cumplir en la sociedad especialmente dentro del proceso de definición del sector ferroviario.

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

### **Rentabilidad social.**

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

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

### **Horizonte 2010.**

El trabajo de Adif se fundamenta en la existencia de dos tipos de redes 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, 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 2009 el Ministerio de Fomento ha efectuado a Adif cinco 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 euros.
- Encomienda de 16 de octubre de 2007 por un importe total de 229,2 millones de euros.
- Tercera encomienda firmada el 17 de diciembre de 2007 de 132,4 millones de euros.
- Cuarta encomienda de fecha 2 de diciembre de 2008 por importe de 169,4 millones de euros.
- Quinta encomienda de fecha 30 de diciembre de 2009 por importe de 319,4 millones de euros.

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 euros.

Para la Línea de alta velocidad Madrid–Galicia, tramo Ourense–Santiago, se prevé una inversión para el periodo 2007–2010 de 1.715,2 millones de €, inversión que no requiere encomienda específica por ser una obra individual claramente identificada en el contrato programa.

### **1.6. ACTUACIONES BÁSICAS DE DESARROLLO DEL MODELO FERROVIARIO.**

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

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

En cumplimiento de la mencionada orden se elaboró el citado documento en el que Adif da a conocer las características de la infraestructura ferroviaria y las condiciones de



acceso a la red. Asimismo, informa sobre la capacidad de cada tramo de la red y detalla las normas generales, plazos y criterios que rigen en relación con la adjudicación de capacidad y los cánones y principios de tarificación que se deben aplicar por la utilización de las infraestructuras y por la prestación de los diferentes servicios a las empresas ferroviarias.

#### **Fijación de cánones.**

La Ley del Sector Ferroviario establece la regulación de los cánones que se devengan a favor 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.

#### **Licencias ferroviarias.**

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

Hasta 31 de diciembre de 2009 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., English Welsh & Scottish Railway International Limited (EWSI) (homologación de licencia europea), Logitren Ferroviaria S.A., Arcelormittal Sideral S.A., Ferrocarriles del Suroeste S.A. (FESUR) y FGC Mobilitat 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, 5 empresas habían obtenido la concesión de habilitación para la adjudicación de capacidad de infraestructura ferroviaria como operador distinto de las empresas ferroviarias: Transfesa; Logística y Transporte



Ferrovionario S.A.; Conte Rail S.A.; Sicsa Rail Transport S.A. (antes Container Rail S.A.) y Pecova S.A.

A su vez, para que una empresa pueda ejercer como operador ferroviario, además de contar con la correspondiente licencia, debe estar en posesión del certificado de seguridad que establece la normativa y que acredita un adecuado sistema de gestión de la seguridad y el cumplimiento de la normativa sobre personal de circulación y material rodante, certificado que solamente es válido para las líneas que se solicitan y conceden. A final de 2009 seis de las empresas con licencia ferroviaria tenían el certificado de seguridad: Renfe Operadora, Comsa Rail Transport S.A., Continental Rail S.A., Acciona Rail Services S.A., Tracción Rail S.A. y English Welsh & Scottish Railway International Limited (EWSI).

## **2. ACTUACIONES EN LAS DIVERSAS ÁREAS DE ACTIVIDAD.**

### **2.1. RED DE ALTA VELOCIDAD.**

Con independencia de la línea de alta velocidad Madrid-Sevilla y del nuevo acceso ferroviario de alta velocidad a Toledo, Adif tiene encomendadas la construcción de las siguientes líneas de alta velocidad:

- Línea de alta velocidad Madrid-Zaragoza-Barcelona-Frontera Francesa, encomendada por acuerdo del Consejo de Ministros de fecha 23 de mayo de 1997. Con posterioridad, el 9 de abril de 1999, se excluye de la encomienda anterior el subtramo Figueres-Frontera Francesa por integrarse éste en el tramo Figueres-Perpignan, en virtud del acuerdo entre los Gobiernos de España y Francia de fecha 10 de octubre de 1995.
- 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 Navalmoral de la Mata-Cáceres (Acuerdo de 20/12/02) y tramo Cáceres-Mérida-Badajoz (Resolución de



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

- Línea de alta velocidad del Corredor Mediterráneo, tramo entre Almería y el límite con la Región de Murcia (Acuerdo de 20/12/02) y el tramo límite de la Región de Murcia-Murcia (Resolución de la Secretaría de Estado de Infraestructuras y Planificación, de fecha 28 de diciembre de 2006).
- Línea de alta velocidad Bobadilla-Granada (Resolución de la Secretaría de Estado de Infraestructuras y Planificación de 12 de enero de 2006).
- Línea de alta velocidad Madrid-Galicia, del Corredor Norte/Noroeste, tramo Ourense-Santiago (Acuerdo de 20/12/02); a raíz de la Resolución de la Secretaría de Estado de Infraestructuras y Planificación, de fecha 28 de diciembre de 2006, la encomienda se limita a los proyectos y construcción de la línea. El 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.

Las principales actuaciones del año 2009 y la situación al cierre del ejercicio se describe a continuación.

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

##### **a) Madrid-Zaragoza-Barcelona.**

El 20 de febrero de 2008 se puso en servicio comercial el tramo Roda de Bará- Barcelona Sants de 88 km permitiendo completar el trayecto Madrid-Barcelona con un total de 664 km. La línea ha funcionado con normalidad y cumpliendo todas las expectativas de fiabilidad, disponibilidad y puntualidad durante 2009. Asimismo, dentro de este tramo en explotación durante 2009 se ha continuado con los trabajos y pruebas necesarias para el funcionamiento de la línea en ERTMS N2.

##### **b) Barcelona-Figueres.**

En el año 2009 han continuado los trabajos de plataforma en los 23 tramos en los que se ha dividido la construcción de los 131 km de la nueva línea, quedando finalizados 7 de dichos tramos, en concreto los comprendidos entre La Roca del Valles y Riudellots de la Selva, que suponen aproximadamente un tercio de la longitud total (49 km). En el año 2010 se finalizarán los tramos comprendidos entre Riudellots de la Selva y Figueres, quedando pendiente el resto para 2011.

En este mismo año ha quedado finalizado el montaje de vía en el tramo citado La Roca-Riudellots, que incluye el Puesto de Banalización de Llinars del Valles y los Puestos de Adelantamiento y Estacionamiento de trenes de Riells y Vilobi d'Onyar.

El tramo ya mencionado de La Roca-Riudellots tiene, también, avanzados los trabajos de electrificación habiéndose tendido el hilo de contacto entre La Roca y Massanes (29 Km) y estando concluido el izado de postes y colocación de feeders hasta Riudellots.

De los 16 tramos que quedan por finalizar, los de mayor relevancia son:



- El túnel urbano de Barcelona, cuyo inicio de excavación esta previsto para marzo de 2010. 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 Sagrera y Nudo de la Trinidad, y que incluye la remodelación de toda el área de Sagrera–Sant Andrés Condal, no solo para posibilitar el paso de la línea de alta velocidad, sino también para liberar el espacio que ocupará la futura estación intermodal de la Sagrera, cuyo inicio de obras esta previsto para el verano de 2010.
- El tramo Nudo de la Trinidad–Montcada, que contiene el túnel de salida del área metropolitana de Barcelona, habiéndose comenzado a excavar durante el mes de abril de 2009.
- Los túneles y la estación soterrada de Girona, que a lo largo de 7km permitirán remodelar la red ferroviaria de la ciudad. El inicio de la excavación de los túneles urbanos está previsto para abril de 2010.

Se ha iniciado la construcción de las 3 nuevas subestaciones que se instalarán en el tramo: Baró de Viver, Riudarenes y Santa Llogaia, así como los 10 centros de autotransformación asociados.

En el ámbito de la señalización y telecomunicaciones ferroviarias se han finalizado 5 de los 18 edificios técnicos adscritos a los correspondientes enclavamientos, estando, además, en ejecución otros cinco. Finalmente, los edificios de Llinars del Valles y Sant Celoni tienen ya desarrollado todo el trabajo de campo para tendido de cables, tanto de energía como de señalización y telecomunicaciones.

También se ha continuado con las obras de electrificación e IISS habiéndose iniciado las obras para la instalación de telecomunicaciones móviles GSM-R, telemando y detección de caída de objetos en el tramo Barcelona–Figueres.

Entre las adjudicaciones, en el año 2009 destacan los contratos correspondientes a las obras de montaje del tercer carril y adecuación de la electrificación a ancho mixto del ramal de mercancías Castellbisbal–Can Tunis y la renovación y adecuación a ancho UIC en Girona–Vilamalla. Y está previsto adjudicar durante el año 2010 los contratos correspondientes a la estructura y accesos de la estación intermodal de la Sagrera y el montaje de vía Mollet–La Roca –Riudellots–Girona y Girona–Figueres.

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

Se han iniciado a lo largo de 2009 las siguientes obras de adecuación a tres carriles de la red convencional: Morrot/Puerto de Barcelona–Castellbisbal, Castellbisbal–Mollet y Girona Mercancías–Vilamalla–Figueres. Estas actuaciones se encuentran muy avanzadas y se completarán en 2010, permitiendo la circulación de viajeros y mercancías en ancho internacional entre Barcelona y la Frontera Francesa.



## **Línea de alta velocidad Madrid-Valladolid-Norte.**

### **a) Madrid-Segovia-Valladolid.**

Tras la puesta en servicio de la línea a finales del año 2007, las actuaciones en la plataforma llevadas a cabo o concluidas en 2009, han sido:

- Actuaciones complementarias de las instalaciones de seguridad y protección civil de los túneles de San Pedro y Guadarrama. Se iniciaron en marzo 2008 y se han completado a lo largo de 2009 las actuaciones de ajuste y puesta a punto de las instalaciones de protección civil de los túneles de San Pedro y Guadarrama.
- Obras de construcción de plataforma y vía del subtramo Río Duero-Pinar de Antequera. Se ha completado la ejecución del túnel Oeste entre pantallas, que ha permitido el desvío de una vía de ancho convencional (noviembre) y otra de ancho UIC (diciembre), y se han iniciado los trabajos para acometer el túnel Este.

Respecto a las instalaciones de energía se pusieron en servicio las subestaciones de Tres Cantos y Segovia. Y en seguridad en el tramo Madrid-Tres Cantos se ha pasado al ERTMS Nivel 2.

### **b) Valladolid-Burgos-Vitoria.**

En la plataforma se ha iniciado la ejecución de las obras de 6 tramos entre Valladolid y Quintana del Puente (62,6 km); adjudicados los proyectos correspondientes a un subtramo en la RAF de Valladolid y 5 entre Valladolid y Burgos (en total 54,7 km) e iniciado la redacción de los proyectos del túnel Pinar de Antequera-túnel urbano (12,3 km) y 12 subtramos en el tramo Burgos-Vitoria (89,2 km).

En vía y suministros, adjudicada la asistencia para la redacción de proyecto de la base de montaje y acopio de balasto de Villarodrigo. En instalaciones de seguridad se 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 en energía se han iniciado los proyectos de línea aérea de contacto, subestaciones, centros de autotransformación y telemando de energía del tramo Valladolid-Venta de Baños-Burgos.

### **c) Vitoria-Bilbao-San Sebastián.**

Plataforma, a lo largo de 2009 se ponen en obra 4 nuevos tramos completando los 13 que estaban contratados (54,2 km) y se encuentran en fase de redacción de proyecto 5 tramos entre el Nudo de Bergara y Elorrio (25,4 km). Entre las actuaciones más relevantes destacan: finalización del revestimiento del túnel de "Luko" en el tramo Arrazúa-Legutiano I y cale y fin de la destroza del túnel de "Mazmela" en el tramo Eskoriatza-Aramaio; el inicio de 12 túneles en los restantes tramos y la finalización de 5 viaductos, tres en el tramo Arrazúa-Legutiano I, uno en el tramo Arrazúa-Legutiano II, y uno en el tramo Legutiano-



Eskoriatza I. Asimismo, se ha iniciado la construcción de otros 11 viaductos más en el resto de tramos en construcción.

En vía y suministros se ha adjudicado la asistencia para la redacción de proyecto de la base de montaje y acopio de balasto de Vitoria. Y en energía se están elaborando los proyectos de línea aérea de contacto, subestaciones, centros de autotransformación y telemando de energía.

d) Otras actuaciones.

Respecto al soterramiento del ferrocarril en Logroño, durante 2009 han finalizado las actuaciones correspondientes a la fase previa y el traslado de las instalaciones auxiliares en Arrúbal. A mitad de 2009 se han iniciado las obras del edificio de la estación provisional, y en diciembre las correspondientes a la fase I del soterramiento, que constituye la actuación más importante de las previstas en el proceso de integración del ferrocarril. Se ha finalizado el proyecto básico de la fase II del soterramiento, encontrándose en fase de redacción del proyecto la construcción de la subestación de tracción eléctrica.

En relación a la conexión ferroviaria en ancho UIC entre las estaciones de Atocha y Chamartín, proyecto de plataforma y vía con una longitud aproximada de 7,3 km, en enero de 2009 se iniciaron las obras. Se han realizado actuaciones de reposición de servicios afectados, salidas de emergencia y pozos de ventilación y bombeo, así como la preparación del pozo de ataque de la tuneladora y el parque de dovelas en la estación de Chamartín. Se encuentran adjudicadas las obras del túnel pasante provisional (0,5 km) y en proyecto el túnel pasante provisional fase I (0,4 km).

**Línea de alta velocidad Sur.**

a) Córdoba-Málaga.

El proyecto Integración del ferrocarril en Málaga (3 km.) se compone de dos fases, la primera para ancho UIC se concluyó en diciembre de 2007 con la entrada de la alta velocidad en Málaga y la segunda para el ancho ibérico ha concluido en junio de 2009, permitiendo el acceso a Málaga a través de un túnel de 1.932 m de longitud, además de construcción de la nueva estación subterránea de Victoria Kent.

Se ha puesto en servicio en diciembre de 2009 los andenes subterráneos de la estación de María Zambrano, y la duplicación de vía en el túnel de acceso, una vez finalizadas las obras del proyecto constructivo de plataforma y vía "Incremento de sección del túnel de acceso y remodelación de andenes en la estación de Cercanías de Málaga", obras que se iniciaron el 29 de julio de 2007.

Asimismo, se encuentran en curso las obras de ejecución del proyecto de estabilización del desmonte 4, tramo 5, Puente Genil-Herrera, el proyecto de rectificación de trazado en el apeadero de Los Prados, las obras de ejecución del 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 proyecto de obras de



acondicionamiento de la urbanización y actuaciones varias en el edificio de la estación de Puente Genil.

b) Antequera-Granada.

Se encuentran iniciadas las obras en los siguientes tramos: 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 Valderrubio-Pinos Puente. El total de las obras en construcción alcanza la cifra de 41,1km.

Además, se encuentran en licitación los siguientes tramos: Pinos Puente-Granada. (prevista su adjudicación para el primer trimestre de 2010) y Nudo de Bobadilla, fase I (prevista su adjudicación para el primer semestre de 2010). El total de obras en licitación es de 23,3 km.

c) Madrid-Extremadura.

Se encuentran iniciadas las obras en el tramo Mérida-Badajoz (Montijo-Badajoz y Mérida-Montijo) y en el tramo Cáceres-Mérida (Cáceres-Aldea del Cano y Aldea del Cano-Mérida). El total de las obras en construcción alcanza la cifra de 76,7 km.

Además, se encuentran en licitación los siguientes tramos: Casar de Cáceres-Cáceres, Garrovillas-Casar de Cáceres, Grimaldo-Casas de Millán y Casas de Millán-Cañaveral. El total de obras en licitación es de 25,5 km, estando prevista su adjudicación en el primer trimestre de 2010.

d) Murcia-Almería.

Se han adjudicado las obras, en espera de las expropiaciones, en los tramos de Alhama-Totana y Totana-Lorca, estando previsto su comienzo, en ambos casos, en el primer semestre de 2010. Se encuentran iniciadas las obras en los siguientes tramos: Sorbas-Barranco de los Gafarillos, Barranco de los Gafarillos-Los Arejos, Vera-Los Gallardos y Los Gallardos-Sorbas. El total de las obras en construcción asciende a 42 km.

e) Otras actuaciones.

Se encuentran concluidas las obras de ejecución del proyecto de mejora de drenaje en el arroyo del Anís. 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.

Por otro lado, los proyectos de electrificación y señalización de las líneas de alta velocidad Antequera-Granada y Madrid-Extremadura, se encuentran en fase de finalización.

**Línea de alta velocidad Madrid-Levante.**

a) Madrid-Cuenca-Valencia/Albacete.

Durante el año 2009 se han recepcionado las obras de plataforma correspondientes a los 22 tramos que se indican a continuación: Torrejón de Velasco-Seseña, Seseña-Aranjuez, Aranjuez-Ontígola, Ontígola-Ocaña, Ocaña-Villarrubia de Santiago, Tarancón-Uclés, Uclés-Campos del Paraíso, Campos del Paraíso-Horcajada, Horcajada-Naharros, Torrejoncillo-Abia



de la Obispalía, Abia de la Obispalía-Cuenca, Cuenca-Olalla, Olalla-Arcas del Villar, Arcas del Villar-Fuentes, Minglanilla-Embalse de Conteras, Embalse de Conteras-Villargordo del Cabriel, Caudete-San Antonio de Requena, Siete Aguas-Buñol, Buñol-Cheste, Cheste-Aldaya, Aldaya-Picanya y Picanya-Valencia. En esta relación ferroviaria, a 31 de diciembre de 2009, únicamente estaban pendientes de concluir aproximadamente 6 km de plataforma; los accesos a Albacete (3,5 km) y el túnel de El Regajal (2,5 km).

En este año se han tendido un total de 352 km de vía de los que la mayor parte está en segunda nivelación. A 31 de diciembre de 2009, solamente quedaban pendientes 12 km para concluir los tendidos de vía en los tramos de plataforma de accesos a Valencia, accesos a Albacete y túnel de El Regajal.

En cuanto a la catenaria, en 2009 se han tendido un total de 196 km, cifra por encima de la programación establecida. La señalización y telecomunicaciones fijas avanzó de acuerdo al programa fijado habiéndose construido la totalidad de los edificios técnicos necesarios (23) y tendido un total de 318 km de cable, el equivalente al 73% de la totalidad proyectada.

La radiotelefonía GSM-R evolucionó mejorando la programación de obra habiéndose construido un total de 106 BTs (Estaciones Base), el 92% de las proyectadas para esta relación ferroviaria.

Asimismo, se inició la construcción de las estaciones de alta velocidad "Ampliación del Complejo Ferroviario de Atocha", Cuenca, Requena-Utiel y Valencia alta velocidad y continuó a buen ritmo la construcción de la estación Vialia de Albacete.

#### b) Albacete-Alicante/Murcia.

En el presente ejercicio se iniciaron las obras de plataforma del trayecto Albacete-La Encina correspondientes a los tramos Albacete-Variante de Alpera, fase 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 práctica totalidad de las obras de plataforma concluyeron en 2009, salvo los accesos a Alicante fase Norte que se licitarán en el primer semestre de 2010.

También dieron comienzo los trabajos de plataforma en 6 tramos de los 9 que componen la relación ferroviaria Alicante (Monforte del Cid)-Murcia; son los siguientes: 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.

En cuanto al montaje de vía e instalaciones, durante 2009 se redactaron los proyectos de montaje de vía y catenaria correspondientes al trayecto La Encina (Caudete)-Alicante así como los proyectos de montaje de vía, catenaria y señalización/telecomunicaciones del nuevo trazado de línea convencional entre Albacete y Almansa.

Por otra parte, se inició 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.



c) Nudo de la Encina-Játiva-Valencia

En el año 2009 se iniciaron los trabajos de plataforma, vía e instalaciones del nuevo trazado de red convencional de los tramos del Nudo de la Encina-Mogente y Mogente-Alcudia de Crespins, mientras que se finalizó la construcción de la plataforma en el trayecto Játiva-Valencia con la conclusión de los tramos Picassent-Alcásser y Alcásser-Valencia. Igualmente en 2009, se iniciaron los trabajos de montaje de vía del trayecto Valencia-Játiva.

d) Valencia-Castellón

Durante 2009 se inició la redacción de los proyectos constructivos de los 10 tramos de plataforma en que se ha dividido este trayecto, habiéndose concluido, aprobado técnicamente y licitadas las obras de dos de ellos: Acceso al Puerto de Sagunto-Sagunto y Almazora-Castellón, estando previsto que los 8 proyectos restantes concluyan a lo largo del primer trimestre de 2010 para ser aprobados técnicamente y licitadas las obras inmediatamente después.

**Línea de alta velocidad Noroeste.**

La construcción del Corredor Noroeste de alta velocidad tiene encomendadas las actuaciones en 3 líneas: Ourense-Santiago, León-Asturias (Variante de Pajares) y Palencia-León.

La evolución de las líneas durante el ejercicio de 2009 ha sido la siguiente:

a) Ourense-Santiago.

La construcción de la línea de alta velocidad entre Ourense y Santiago con una longitud de 87,5 km, significará la vertebración socioeconómica de la Comunidad Autónoma de Galicia reduciendo notablemente los tiempos de viaje actuales, mejorando la seguridad de la circulación ferroviaria con la aplicación de las últimas tecnologías del sector y la supresión de los pasos a nivel a lo largo de la vía.

Se encuentra en ejecución la totalidad de la plataforma de la línea, excepto los accesos a Ourense. La redacción del proyecto de dicho acceso se ha licitado durante el año 2009 en previsión de que las obras de este importante enclave puedan dar comienzo en el 2010, según está planificado. Esto supone que en el ejercicio 2009 se encuentran en ejecución un total de 86 km es decir el 98,3 %. La línea se ha subdividido en 9 tramos de obra y 2 tramos de accesos a Santiago y Ourense. Todos los tramos dieron comienzo a lo largo del año 2005, salvo los tramos VII y VIII que comenzaron en el 2006. Las obras consisten esencialmente en la ejecución de 38 viaductos, con una longitud total de 19.600 m, y de 30 túneles, con una longitud total de 28.500 m, siendo el resto del trazado de la plataforma sobre tierras, tanto en desmonte como en terraplén. Durante el ejercicio de 2009 se ha alcanzado la cifra de 29 viaductos terminados, que supone un porcentaje del 76% del total. En este momento se encuentran en ejecución el resto de viaductos, con un avance del 85% de la longitud de tableros y el 95% de pilas y estribos. En cuanto a los



túneles, se han alcanzado los 25.000 m de excavación, lo que supone un 88% del total de la obra en fase de avance. En el año 2009 se encuentran terminados un total de 21 túneles.

Por otro lado, respecto al resto de subsistemas, cabe destacar el comienzo de las obras de los proyectos constructivos de las subestaciones eléctricas de Amoeiro y Silleda y de los centros de autotransformación asociados, así como la base de montaje de vía en O Irixo. Del resto de contratos: proyecto de construcción de línea aérea de contacto y sistemas asociados, proyectos constructivos de las instalaciones de seguridad y comunicaciones de la línea de ancho convencional, proyecto de construcción de las instalaciones de GSM-R y operadores públicos de telefonía móvil, proyectos constructivos de montaje de vía: (Ourense-O Irixo y O Irixo-Santiago), proyecto de protección civil y seguridad en túneles, y los diferentes contratos de suministro de traviesas, balasto, carril, desvíos y vía en placa; está prevista la licitación de las obras de todos ellos en el 2010.

#### b) León-Asturias.

Dentro de la línea de alta velocidad entre León y Asturias, la Variante de Pajares, con una longitud de 49,3 km supondrá una disminución de 33 km en la distancia del recorrido entre León y Oviedo, además de la reducción del tiempo de viaje entre ambas capitales, así como las correspondientes mejoras en el confort y la seguridad que proporcionará la nueva línea.

La orografía y la complejidad técnica que supone salvar el macizo montañoso han obligado a la división del conjunto en ocho tramos que a su vez pueden dividirse en dos grupos:

- Los túneles de Pajares suponen un gran reto de ingeniería por la complejidad geológica y morfológica del macizo montañoso a superar. Se trata de dos túneles paralelos para vía única de 24,5 km que se componen de 4 tramos. En este año 2009 se ha finalizado la excavación de ambos tubos así como de las galerías transversales.
- La construcción de los tramos de la Robla-túneles de Pajares y túneles de Pajares-Pola de Lena se divide a su vez en los siguientes subtramos: La Robla-túneles de Pajares (en la vertiente leonesa) de 9,5 km, túneles de base-Sotiello, Sotiello-Campomanes y Campomanes-Pola de Lena (los tres en la vertiente asturiana) de 15,3 km que sumarían los 24,8 km restantes de la Variante de Pajares.

Las obras de estos tramos consisten esencialmente en la ejecución de 9 viaductos y 11 túneles. Respecto a los viaductos, 3 se construyen para doble vía y 6 se desdoblan para vía única, de entre los cuales uno de ellos corresponde al puesto de adelantamiento y estacionamiento de trenes (PAET) de Campomanes. En definitiva, la longitud total de viaductos es de 1.786 m. Para el caso de los túneles, la longitud total suma 15.953 m, de los cuales algo más de la mitad se ejecutan en sección bi-tubo para vía única cada uno, mientras el resto corresponde a sección completa para doble vía. De los cuatro tramos, el más avanzado es el que se encuentra en la vertiente leonesa, el de La Robla-túneles de



Pajares. En este tramo, se han realizado 4.000 m en los túneles de los 4.024 m totales, es decir, el 99,4% de la ejecución. En relación a los viaductos, se han terminado 2 de los 3 proyectados, quedando medio vano y estribo del otro. En los 3 tramos de la vertiente asturiana se han excavado 11.905 m en túneles, lo que supone un 99,8% del total de 11.929 m. Además, se ha concluido la construcción de 4 viaductos de los 6 proyectados.

El trazado de la nueva línea cuenta actualmente con un porcentaje de ejecución en el entorno del 90%, y que en el caso concreto de los túneles de Pajares se sitúa por encima del 94%.

### c) Palencia-León.

La construcción del Corredor Norte-Noroeste de alta velocidad, en su tramo entre Palencia y León, supondrá el establecimiento de una nueva relación ferroviaria de alta velocidad entre ambas ciudades, al tiempo que representa la prolongación de la red de alta velocidad en territorio castellano-leonés del corredor Madrid-Segovia-Valladolid en dirección hacia Asturias. Aportará además un aumento de la seguridad con la disposición del cerramiento perimetral, y la ausencia de pasos a nivel a lo largo de todo el trazado de la línea. También supondrá un incremento de la capacidad y la regularidad al disponer de doble vía en todo el trayecto, sin olvidar el aumento del confort, y un ahorro del tiempo de viaje entre Madrid y León. Las obras se dividen en 10 tramos que suman los 111,6 km de la nueva conexión. Durante el ejercicio 2009 se han adjudicado todos los tramos.

Como resumen el grado de ejecución de la red de alta velocidad al final del año 2009 se refleja en los cuadros siguientes:

EN SERVICIO	LONGITUD
	(km)
Madrid-Sevilla	471
Madrid-Barcelona Sants	664
Córdoba-Málaga	155
Zaragoza-Huesca	79
Madrid-Valladolid	184
Madrid-Toledo	21
Conexión Sur-Noroeste	5
<b>TOTALES</b>	<b>1.579</b>

ENCOMENDADAS (en proyecto/construcción)	LONGITUD
	(km)
Barcelona-Figueras	131
Madrid-Extremadura-F.Portuguesa	398
Bobadilla-Granada	125
Madrid-Levante	955
Vitoria-Bilbao-San Sebastián	176
Variante de Pajares	50
Ourense-Santiago	87
Olmedo-Lubián-Ourense	332
Valladolid-Burgos-Vitoria	234
Venta de Baños-Palencia-León-Asturias	231
Almeria-Murcia	184
Otros	14
<b>TOTAL</b>	<b>2.917</b>



## **2.2. RED CONVENCIONAL.**

El cometido de la Dirección Ejecutiva de Red Convencional es el mantenimiento y construcción de la infraestructura ferroviaria de red convencional de propiedad estatal gestionada por Adif, poniendo la misma a disposición de nuestros clientes con la mayor seguridad, fiabilidad y calidad y trabajando con el objetivo de compatibilizar el desarrollo de la infraestructura con la preservación del patrimonio ambiental y cultural.

Relacionado con el ámbito tecnológico, se ha puesto en marcha el plan de renovación tecnológica de accionamientos eléctricos de agujas, el control de tráfico centralizado (CTC) de Granada, y trabajos de mejora de la fiabilidad y disponibilidad del CTC de Barcelona. Hay que incluir en este tipo de actuaciones, la renovación del sistema de semibarrera enclavada (SBE) tipo Marconi por estar fuera de normas y haber superado su vida útil en el tramo Montcada-Ripollet-Vic. Asimismo, durante el 2009 se procedió a la liquidación de la obra "Modernización de las instalaciones de señalización y vía del by-pass de Monfrague y Plasencia".

En el área de las telecomunicaciones se ha finalizado la implantación del sistema Servitel, definido para la gestión de los sistemas relacionados con las telecomunicaciones, que permite realizar y controlar todo el proceso de ejecución de una solicitud de servicio, desde la petición, su tratamiento en actividades, su distribución a los diferentes grupos operativos para la ejecución de los trabajos necesarios, su entrega y su paso a facturación. Se han mejorado las instalaciones de sistemas de transmisión troncal con los proyectos de mejora de la fiabilidad de los anillos troncales de las redes de alta capacidad STM 4/16 (red de transmisión de información de alta capacidad por fibra óptica) mediante mallados de redes, e instalación de equipos CDWDM (para la transmisión de datos y voz) en contornos de Madrid, para así mejorar la capacidad de los enlaces y hacer un uso más eficiente de los recursos necesarios de fibra óptica. Y se continúa con el despliegue de la red de datos multimedia de explotación para el aprovechamiento de los sistemas ferroviarios en los trayectos de Barcelona, Valencia, Madrid, Busdongo, León, Monforte de Lemos y en el trayecto Algeciras, Granada y Almería. Además, se ha contratado el proyecto de cercanías de Madrid (fase 1).

Para analizar el estado de la infraestructura ferroviaria, se han realizado labores de auscultación de vía en más de 39.000 km, 28 inspecciones en túneles y otras 250 en puentes, realizando sobre éstos últimos, durante el 2009, 20 pruebas de carga. Además se han efectuado 18 estudios geotécnicos ligados a las infraestructuras de puentes, túneles y explanaciones. Por último, en relación a la plataforma, se han realizado 463 ensayos para comprobar la calidad del balasto.

En el marco del contrato programa con la AGE, se ha continuado realizando distintas actuaciones, principalmente orientadas a trabajos de renovación de vía, modernización de activos y mejora de la seguridad y funcionalidad de la red ferroviaria. Así podemos destacar



actuaciones de renovación vías en distintos ejes, por valor de más de 220 millones de €, intervenciones en catenaria y subestaciones eléctricas por más de 57 millones de €, actuaciones en instalaciones de seguridad por más de 46 millones de €, y supresiones en pasos a nivel por importe de 55 millones de €. En términos físicos, estas inversiones se han traducido en la renovación de 183 km de vía, la modernización y renovación de catenaria de 210 km, y las instalaciones de control de tráfico centralizado (CTC) en 121 km. En relación a la seguridad en pasos a nivel, en el ejercicio 2009 se han suprimido 86 pasos a nivel y se ha mejorado la protección de otros 20.

Desde el punto de vista territorial, podemos destacar distintas actuaciones llevadas a cabo por sus correspondientes delegaciones:

- Pertenciente a la Delegación Centro se ha procedido a la actuación integral en Villaverde Alto (Madrid), destacando la nueva sub-estación, el nuevo enclavamiento electrónico y por otro lado, la sustitución de los desvíos tipo A por tipo C en ambas cabeceras de dicha estación. También se finalizaron las actividades de renovación de vía y catenaria, en el tramo del Escorial-Santa María de la Alameda y por otro lado se inició la renovación de vía del tramo Fregenal de la Sierra-Jabugo. Otro aspecto a destacar es la construcción de una base de mantenimiento en Villaverde Bajo en sustitución de la base de mantenimiento de Atocha que ha sido demolida por estar afectada por la obra de remodelación de la estación de Puerta de Atocha fase 1, la cual se puso en funcionamiento en diciembre 2009.
- Respecto a la Delegación Noroeste es destacable comentar la continuación de actuaciones, durante todo el 2009, en mejora de seguridad y funcionalidad de la red ferroviaria, ya iniciadas en el 2008 y que próximamente finalizarán. Hemos de recordar las obras referentes a los CTC de León-Astorga, Monforte de Lemos-Orense y Pola de Lena-Oviedo. En línea con los anteriores territorios, la Delegación Noreste, ha llevado a cabo, una serie de intervenciones con la finalidad de renovar y mejorar diferentes aspectos de la red ferroviaria. Entre ellas, podemos nombrar los nuevos enclavamientos electrónicos y circuitos de vía de audiofrecuencia en los túneles de Barcelona, renovación de la línea aérea de contacto Sant Vicenc de Calders-Prat de Llobregat y Tarrasa-Manresa y la instalación de catenaria rígida en los túneles de Barcelona. Por último, destacar las dos nuevas estaciones de Sagrera-Meridiana y Sabadell-Nord.
- Dentro del territorio perteneciente a la Delegación Sur, podemos señalar la continuación en los trabajos de renovación de vía en los trayectos Ronda-Cortes y Cortes-San Pablo de la línea Bobadilla-Algeciras (actuación que ya se reseñaba en el informe del pasado ejercicio). En el área del mantenimiento subrayar la actuación de rehabilitación de vía con parejas de segundo uso para el



establecimiento de B.L.S. entre los pp.kk. 127/070 al 129/070 y del 135/440 al 148/22 de la línea Jaén-Espeluy, actuación que vino motivada por la puesta en servicio del intercambiador de Alcolea de Córdoba y la pretensión de conectar la alta velocidad Madrid-Sevilla con la ciudad de Jaén.

- Respecto a la Delegación Norte, durante el año 2009 ha realizado una serie de actuaciones con cargo al contrato programa. Entre ellas, podemos destacar por su elevado volumen de inversión las siguientes: adecuación de las instalaciones de seguridad (BAU, Enclavamientos y CTCs), tramo Miranda-Orduña; renovación integral de vía entre Valladolid-Venta de Baños y renovación de vía entre San Sebastián-Pasajes-Irún.
- Por último, la Delegación Este ha llevado a cabo tratamientos mecanizados en la vía por valor de 4 millones de €, destacando la inversión realizada en el corredor del Mediterráneo. También se han efectuado inversiones en protección de infraestructura ferroviaria ante riesgo de inundaciones en la línea Tarragona-Valencia. Dentro de las actuaciones encomendadas mencionar la renovación de vía en el tramo Villasequilla-Villacañas y por otro lado, el centro de tratamiento técnico de Valencia.

En el año 2009, se ha realizado un esfuerzo en dar continuidad a los trabajos preventivos en la lucha contra incendios forestales, alcanzando un importe global de 24,5 millones de € en trabajos de desbroce. Respecto a la ejecución de los trabajos, en red convencional se han tratado un total de 6.920 km de vía, lo que supone 92,7 millones de m<sup>2</sup> de tratamiento en ambos márgenes del trazado ferroviario. También es destacable, los 24.468 km de desherbado químico de vía con tren herbicida, así como los 27,8 millones de m<sup>2</sup> en estaciones tratadas con el mismo procedimiento. Este esfuerzo tanto económico como de ejecución y seguimiento de los trabajos, ha tenido un resultado muy positivo en el registro de incendios, pasando en el año 2007 de 40 incendios provocados por trenes y/o trabajos, a 26 incendios en el 2008, y en 2009, a pesar de ser un año propicio climatológicamente, el número de incendios descendió a 23, no siendo ninguno de ellos forestal, lo que supone un 42% de reducción respecto al año 2007 y un 12 % respecto a 2008.

En otros tipos de actividades destacar en relación con la seguridad en la circulación la mejora respecto al objetivo, que fue del 40%, éxito al que han contribuido las numerosas acciones de formación, sensibilización y comunicación desarrolladas en 2009. El índice de accidentalidad (frecuencia de accidentes imputables a red convencional/millones de kilómetros recorridos) se ha situado en 0,09, frente al 0,11 alcanzado en 2008. Por otro lado, en el ámbito de seguridad laboral, durante 2009 la Dirección Ejecutiva, continuó reduciendo los parámetros de accidentabilidad, un descenso que se viene constatando año tras año. En prevención de riesgos laborales, el índice de gravedad se situó en 1,06



mientras que el índice de incidencia fue de 36,84, registros que suponen una mejora del 12,40% y del 1,67% respecto al ejercicio 2008. Continuando en el ámbito de la seguridad laboral, a través del Plan de Accidentalidad Cero, se impartieron 49.288 horas de formación a la organización, siendo un 21% más que el objetivo marcado para este año. La formación total impartida en 2009 fue de 305.507 horas para una plantilla media de 4.896 trabajadores. Finalmente destacar que en el año 2009, se superó con éxito la auditoría de renovación para la certificación del Sistema de Gestión de Seguridad y Salud en el Trabajo, conforme a los requisitos de la norma OHSAS 18.001:2007, dejando patente la integración de la prevención a todos los niveles y en el conjunto de las actividades que desarrolla.

### **2.3. CIRCULACIÓN.**

#### **La función circulación**

La Dirección Ejecutiva de Circulación se encuadra en la Dirección General de Desarrollo de la Infraestructura de Adif y tiene por misión gestionar el tráfico ferroviario de la red administrada por Adif de forma segura y sostenible, red que a 31/12/2009 consta de 13.354 km, de los que 1.606 son de alta velocidad.

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 2009 se ha adjudicado capacidad a 1.733.369 trenes que suponen 190.684.982 km-tren.
- Administración de la circulación de trenes. Las 24 horas de los 365 días del año se prestan los servicios ferroviarios con el objetivo de alcanzar un adecuado cumplimiento de lo planificado, garantizando al mismo tiempo la circulación segura de los trenes. Se ajusta lo planificado a las necesidades del momento, regulando la circulación de trenes y el desarrollo de obras en la infraestructura en condiciones de seguridad. Además, se gestionan las incidencias buscando su pronta resolución y la minimización de su impacto, cooperando en el flujo oportuno de la información, en la coordinación entre áreas afectadas y en la aplicación de planes alternativos de transporte y el Plan de Contingencias, entre otras acciones. En 2009 se ha administrado la circulación de 1.830.473 trenes que han realizado 188.133.579 km-tren.

#### **Gestión de estaciones.**

Adicionalmente, otro proceso operativo de Circulación lo constituye la gestión de 590 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. En 2009 han transitado por esas estaciones más de 8.700.000 viajeros. Sobre las estaciones gestionadas, se está desarrollando el Plan de Modernización que comprende actuaciones en 239 estaciones y está dotado con 42,6 millones de €, siendo el objetivo del citado Plan, la mejora de la accesibilidad y sostenibilidad de las estaciones, así como el fomento del empleo local. Se inició en junio del 2009 y a 31 de diciembre de 2009 está adjudicado el 71% de su importe total y ejecutada obra por un importe del 16%, estando prevista su finalización a mediados de 2010. Todo ello, se realiza con un uso eficiente de los recursos que gestiona bajo la pauta de la asignación presupuestaria del contrato programa, mejorando en 2009 el resultado al cierre del año las previsiones del presupuesto, habiéndose producido los principales ahorros en gastos de personal, y más concretamente en los gastos fluctuantes, y en los servicios externos.

### **Organización**

La DE. de Circulación ha consolidado la organización surgida de la remodelación que se produjo en diciembre de 2008, y que fundamentalmente supuso la incorporación y modificación de algunas competencias y su despliegue en la organización para dar un mayor peso a las áreas territoriales. Actualmente dependen del Director Ejecutivo directamente siete áreas funcionales y otras siete áreas territoriales.

Los retos más importantes a los que se ha dado respuesta con esta nueva organización son:

- Puesta en funcionamiento del centro de gestión de Red H24, que en su nueva sede de Atocha integra centros de coordinación de otras áreas de Adif. Se han desarrollado herramientas novedosas con criterio integrador que facilitan la monitorización del tráfico ferroviario y la gestión de incidencias en tiempo real (ICECOF, Activu, ... ).
- Fomento del transporte de mercancías por ferrocarril. La principal acción desarrollada por Circulación, es facilitar a los operadores de mercancías la circulación de trenes de mayor longitud mediante medidas de gestión. Se ha incrementado la longitud básica y longitud especial para los trenes de mercancías en un 74% de las líneas.
- Desarrollo de nuevos criterios de control de la calidad del servicio prestado en alta velocidad con mayor visión cliente, contando en mayor medida con el operador y buscando una mayor objetividad, transparencia, utilidad y trazabilidad de sus índices de control.
- Construcción, modernización y mejora de los centros de regulación de circulación y puestos de mando: Zaragoza, Antequera, Puerta Atocha y puesto de mando de Chamartín.



- Desarrollo de un nuevo modelo de gestión que garantiza su completo alineamiento con las estrategias, directrices y expectativas de Adif. Redefinición de misión y visión del área, establecimiento de factores críticos de éxito, revisión de la gestión por procesos y de los indicadores clave.

En relación a la gestión de recursos humanos, indicar que la plantilla de la Dirección está compuesta por más de 3.600 profesionales, en 2009 se han incorporado en puestos operativos 240 personas procedentes de la oferta pública de empleo, siendo el recurso fundamental de Circulación (aproximadamente el 80% del presupuesto de gastos corresponde a gastos de personal). Más del 80% de las personas desempeñan su labor en las áreas territoriales. A la formación de este personal se han dedicado un total de 202.490 horas, superando las 121.843 del año anterior, cubriendo con este incremento, entre otras necesidades, la formación de las 240 personas procedentes de la oferta pública de empleo.

### **Tráfico gestionado**

En el año 2009 se han gestionado 188,1 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 AV se han gestionado 37,2 millones de km-tren (19,8 %), lo que supone un incremento del 16% sobre el año anterior y en la red convencional se han gestionado 150,9 millones de km-tren (80,2 %), lo que supone una disminución del 6% sobre el año anterior.

De este tráfico hay que destacar:

- Una disminución del 2,4 % sobre el global del año anterior, debido a la reducción del tráfico de mercancías de Renfe Operadora en 9,75 millones de km-tren (-29%).
- Por otro lado el conjunto del resto de las empresas ferroviarias privadas (Acciona, Continental, Comsa, Tracción Rail y EWS), ha generado un tráfico de 996.832 km-tren (0,53%), lo que ha supuesto un crecimiento del 75% sobre lo que realizaron el año anterior.

### **Escenario de gestión**

El 88% 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 4% del tráfico se ha realizado al amparo de bloqueos telefónicos.

La gestión del tráfico en 2009 se vio condicionada por:

- **Incidencias**. Se han gestionado una media de 90 incidencias/día con afectación al tráfico (82 en red convencional y 8 en red de alta velocidad). En relación con el año 2008 (84 incidencias/día), se ha producido un incremento global en el número de incidencias medias por día del 7%, que por redes supone un incremento del 83% (4,6 a 8,4) en alta velocidad y del 3% (79,4 a 81,8) en la convencional.

De acuerdo con el Plan de Contingencias de Adif, la D.E. de Circulación ha coordinado la aplicación de planes alternativos de transportes (P.A.T.) para aquellas incidencias



que conllevaron disminuciones significativas de la capacidad, despliegue de planes preventivos de verano-invierno, plan anual de acción de seguridad en la circulación de la Dirección Ejecutiva (formación, visitas a estaciones, gabinetes de circulación y puestos de mando, mejora de equipamientos, sondeos de seguridad proactiva...) y otras medidas de carácter preventivo y correctivo.

- Incendios. La aplicación del "Plan de Prevención de Incendios en la Vía y en sus Proximidades 2009" ha presentado buenos resultados: 23 incendios debidos a trenes o trabajos frente a los 26 producidos en 2008, es decir una reducción del 12%.
- Limitaciones de velocidad. El número medio de limitaciones de velocidad que afectaron al tráfico diariamente a lo largo de 2009, fue de 594 (similar al año anterior) con una repercusión media sobre 985 km de línea (7% respecto a 2008). El impacto sobre el tiempo de viaje de los trenes fue de 736 minutos por día (-9% sobre el ejercicio anterior).
- Desarrollo de la red. Respecto a la red de alta velocidad lo más significativo es la puesta en servicio de la variante de Los Gavilanes, que une las líneas de alta velocidad de Sevilla y Barcelona permitiendo el tráfico directo sin pasar por Madrid, así como el ramal al cambiador de Alcolea que ha permitido la creación de trenes de media distancia de Cádiz a Jaén con parte de su recorrido en alta velocidad, reduciendo sensiblemente el tiempo de viaje. Por lo que respecta a la red convencional, destacan la puesta en servicio de la variante y nueva estación de Burgos y la de la nueva estación de cercanías de Sol en el segundo túnel Atocha – Chamartín de Madrid.
- Mejora de equipamientos. Incremento del CTC en red convencional de 54 km y descenso del bloqueo telefónico en 77 km, así como un aumento del bloqueo automático en 49 km y de la banalización en 103 km.
- Nuevos servicios. Durante 2009 destacan los siguientes: en la alta velocidad desviación de los trenes Barcelona-Sevilla y Barcelona-Málaga a través de la nueva variante, sin pasar por Madrid; media distancia de alta velocidad Jaén-Córdoba-Sevilla-Cádiz con vehículos serie 121; parada en la estación de Sol de los trenes de la línea C4 Parla-Alcobendas/Colmenar de Cercanías de Madrid; y consolidación de los servicios entre Barcelona-Irún/Int. Abando Indalecio Prieto con vehículos de ancho variable (serie 120), circulando por ancho UIC entre Barcelona y Zaragoza.
- Otros. Destaca la suspensión temporal de servicios por obras, a lo largo del año, en los siguientes trayectos: Cercedilla-Los Cotos, La Molina-La Tour de Carol, Calaf-Manresa, Aeropuerto-María Zambrano, Buñol-Utiel y Antequera Sta. Ana-Algeciras. Por otro lado, se ha restablecido el tráfico entre Madrid y Burgos vía Aranda, que se



encontraba suspendido desde agosto de 2008 como consecuencia de la construcción de la nueva variante de Burgos.

### **Calidad de servicio**

En cuanto a los niveles de calidad de servicio conseguidos, se han cumplido todos los objetivos de puntualidad por operadores y productos, con la salvedad del corredor de alta velocidad Madrid-Sevilla que alcanza el 99,3% (-0,3 puntos del objetivo) y Madrid-Barcelona que queda en 98,5% (-0,3 puntos del objetivo), ambos medidos con umbrales de 3 minutos.

Se han superado todos los objetivos de velocidad comercial fijados para el 2009.

Respecto a la impuntualidad Adif, en cinco de los siete indicadores fijados en el contrato programa se ha mejorado el objetivo previsto, siendo los incumplimientos por:

- Alaris (umbral 5 min) cierra con 2,88% con una meta de 1,60%, debido a la excepcional situación de obras que han afectado al corredor por la construcción de la línea de AV Madrid-Valencia.
- Media distancia convencional (umbral 5 min) cierra con 1,67% con un valor deseado de 1,50%, a pesar de haber mejorado en 1,78% respecto al año anterior.

### **Sistema integrado de gestión y prácticas de excelencia**

En 2009 se han concentrado los esfuerzos en las siguientes líneas de desarrollo y mejora del sistema:

- Revisión de la alineación con planes y procedimientos corporativos: PECYMA (Plan Estratégico de Calidad y Medio Ambiente de Adif) y PEC10 (Plan de Empresa Ciudadana).
- Revisión/renovación de certificaciones: superadas las auditorías de 2ª revisión, tanto de las certificaciones de las normas ISO de calidad y medio ambiente, OHSAS de seguridad y salud en el trabajo, como SGE21 de gestión ética y socialmente responsable.
- Adaptación del sistema Integrado de gestión a las nuevas competencias y organización de la Dirección.
- Preparar la renovación del sello de excelencia con nivel de excelencia 500+ en 2010 (enfocado a 2012 +700 puntos), centrado fundamentalmente en agrupar las oportunidades de mejora propuestas en el documento "Feedback Report" (Informe de evaluación de la participación en el premio europeo EFQM en 2008) creando líneas de acción para el periodo 2009-2011, priorizar estas líneas de acción y abordar las correspondientes a 2009.

Asimismo, en el III concurso de participación para la innovación y la excelencia en la gestión de Adif, la Dirección presentó 15 de los 54 trabajos que se valoraron en el concurso. En la IV convención de calidad y medio ambiente de Adif, que se celebró en Sevilla en marzo de 2009, fueron reconocidos diversos trabajos de la Dirección.



### **Otros procesos**

Además, la DE. de Circulación tiene las siguientes competencias:

- Puesta en servicio de nuevas líneas, tanto la colaboración desde el punto de vista operacional como la competencia en cuanto a trámites administrativos ante el Ministerio de Fomento.
- Apoyo al plan de I+D+i de Adif, con el desarrollo de nuevas tecnologías que ayudan a la planificación y gestión del tráfico ferroviario (ICECOF, GIFO, DaVinci, SITRA, MALLAS...).
- Cálculo de cánones por uso de la infraestructura que se soporta en los sistemas de asignación de capacidad y gestión de la circulación de la Dirección Ejecutiva. El nivel de conformidad de las empresas ferroviarias con las liquidaciones emitidas sobre la base de estos cálculos ha sido del 99,97%.
- Certificación de interoperabilidad de nuevas líneas.
- Programación de las instalaciones.
- Otros procesos transversales de Adif, entre los que destaca en 2009 la coordinación del desarrollo de la tramificación común de Adif y la cooperación en la implantación de las herramientas SAP tanto en el entorno económico-financiero, como en la dirección por objetivos.

#### **2.4. ESTACIONES DE VIAJEROS.**

Durante 2009 la actividad se ha centrado en la mejora de las prestaciones que las estaciones ofrecen a los operadores ferroviarios, viajeros, comerciantes, a la ciudad y a la sociedad en su conjunto, a través del desarrollo de servicios y realización de inversiones cuyo objetivo principal tiende a la optimización de su funcionalidad e incremento de la calidad del servicio, con un aprovechamiento eficiente de los recursos.

En este sentido, con fecha 26 de marzo de 2009 se formalizó el 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.

Durante el mes de abril se ha puesto en explotación la nueva aplicación Encuentra en los puntos de información y venta de billetes con información de servicios en estaciones y comercialización de los productos de Renfe Operadora.

El 28 de noviembre en colaboración con Renfe Operadora se pone en marcha un nuevo número de teléfono (902.320.320) de contacto único con el cliente que paulatinamente irá sustituyendo a los actuales teléfonos de contacto, para atender todos los servicios prestados por Adif al amparo del convenio de Estaciones Multioperador y los



prestados por Renfe Operadora a través de su plataforma telefónica. La principal novedad del servicio reside en la posibilidad de efectuar cambios y anulaciones de billetes de alta velocidad/larga distancia por teléfono, así como la transferencia de los servicios, actualmente prestados por la plataforma telefónica de Renfe Operadora, a este nuevo número de teléfono.

En el capítulo de comercialización, durante el mes de mayo, Adif y Riofisa suscriben un protocolo de acuerdo entre ambas entidades sobre sus sociedades conjuntas: Nuevos Espacios Comerciales (Necsa), Nuevas Estaciones de Ferrocarril (Nefsa) y Príncipe Pío Gestión. En virtud de este acuerdo se procede a la resolución del contrato entre Adif y Nefsa (sociedad encargada del diseño, construcción, explotación y mantenimientos de centros Vialia), recuperando Adif los proyectos actualmente en curso (Albacete y Vigo), en los que Riofisa continuará prestando labores de apoyo profesional y técnico, y otros que se encuentran en fase de proyecto: A Coruña, Alicante, Valladolid, Cartagena, Zamora y Miranda de Ebro.

Por lo que respecta a los acuerdos con Necsa, sociedad encargada de la promoción y gestión de zonas comerciales en estaciones de ferrocarril, Adif se hará cargo de la explotación de los aparcamientos de Barcelona Sants (lado mar) y Sevilla Plaza de Armas. Al mismo tiempo Adif promoverá el desarrollo del proyecto Vialia estación de Barcelona Sants. Por su parte, Riofisa continuará gestionando la explotación de Vialia Estación María Zambrano, Vialia Estación de Salamanca y centro comercial de Plaza de Armas.

En línea con el reforzamiento de la implantación de la marca corporativa de Adif en la sociedad, se han rediseñado las nuevas imágenes de las marcas Vialias y Tiendas de la Estación, cuyo desarrollo e implantación tendrá lugar a lo largo del 2010.

En cuanto al capítulo de obras se refiere, se han realizado obras de remodelación en las estaciones de Irún y Medina del Campo, rehabilitación de fachadas en Zamora y reparación de marquesinas en A Coruña, tendentes a mejorar el confort y conseguir una mayor funcionalidad de las estaciones. Por otro lado, en la línea de mejorar la accesibilidad a los andenes, se han instalado ascensores en Salamanca, Alcázar de San Juan, Benicarló, Vinaroz, Lorca, Ronda, La Rinconada, Zorrotza, Portugalete, Vilassar de Mar y San Cristóbal, a la vez que se han efectuado recrecidos de andenes, para facilitar el acceso anden-tren en Barcelona Paseo de Gracia, Irún, Ronda, Almería, Linares-Baeza y diversas estaciones de los núcleos de cercanías de Málaga, Sevilla, Valencia y Barcelona.

En Madrid Puerta de Atocha se ha efectuado la habilitación de la planta baja para uso mixto como espacio de llegada de viajeros y como sala de embarque.

Mediante el Plan de Modernización de Estaciones se han planificado 372 actuaciones de las que a 31 de diciembre habían finalizado un total de 281 que incluyen actuaciones de energía fotovoltaica en 29 estaciones y de ahorro energético en otras 11. Lo que supone un ahorro anual estimado de 480.000 kwh.



En lo que respecta a inversiones financiadas por el contrato programa en estaciones de Cercanías se encuentran en ejecución las obras de remodelación de La Laguna, Elche Parque, Elche Carrús, Málaga Centro Alameda y la nueva estación El Cádiz La Rinconada y se han concluido diversas obras de pasos inferiores por acuerdo ATM en las cercanías de Barcelona. En fase de redacción de proyectos está la remodelación de Alcalá Universidad y la adaptación a PMR's en Doce de Octubre, Ramón y Cajal, Santa Eugenia, Valdecilla y Zumárraga con proximidad a centros hospitalarios, habiéndose concluido los proyectos de Mirasierra, nuevo acceso a Recoletos y remodelación de Margaritas Universidad.

Dentro del Plan para la Mejora de la red de cercanías en Cataluña, en lo referente a la modernización de estaciones de cercanías y regionales, se contempla la actuación en 50 estaciones. A la finalización del ejercicio 2009 se habían adjudicado por la SEITT 4 estaciones y en fase de licitación un total de 22 estaciones, mientras que por parte de Adif se han adjudicado 6 proyectos de recrecido y prolongación de andenes y están en fase de adjudicación 16 proyectos, de forma que, de las 50 actuaciones recogidas en el convenio, se han finalizado los proyectos de 44 y los 6 restantes se concluirán a principios de 2010, habiéndose iniciado las obras en 6 estaciones.

Por otro lado, dentro de los premios Construmat 2009 a la Innovación Tecnológica, el 22 de abril se obtuvo una mención por la ejecución del proyecto de ampliación y mejora de la estación de tren de Barcelona Sants en cuyo equipo técnico han participado diversos integrantes de la Dirección.

En materia de calidad, se ha extendido a 5 estaciones más la certificación de calidad, alcanzando ya a un total de 29 estaciones y, en el caso de gestión ambiental, se han certificado 8 estaciones más, sumando 22 en su conjunto. También se ha logrado en el 2009 la certificación de la OSHA 18001:2007. Asimismo, la Dirección Ejecutiva de Estaciones de Viajeros ha recibido del club de Excelencia en la Gestión la declaración de homologación de nivel +500 referente al modelo EFQM de excelencia en la gestión.

## **2.5. SERVICIOS LOGÍSTICOS.**

Dentro del marco legal de las competencias de esta Dirección destaca en 2009 la aprobación en diciembre de las tarifas provisionales por la prestación de servicios ACA para 2010. La modificación de la estructura y aplicación supone una reducción media del 3,7%, afectando directamente a los servicios adicionales de acceso y expedición de trenes y al servicio complementario de manipulación de UTÍ's. Asimismo, durante el presente ejercicio se ha colaborado con el Ministerio de Fomento en la propuesta de modificación de la Ley del Sector Ferroviario, aprobada en diciembre 2009, que regula la prestación de los servicios adicionales, complementarios y auxiliares. Y como acuerdos para la gestión mencionar el convenio tipo con Puertos del Estado para la firma con cada Autoridad Portuaria, además de establecerse acuerdos de colaboración para la prestación de los servicios adicionales con las



Autoridades Portuarias de Bahía de Algeciras, Valencia, Barcelona y Huelva. Y en noviembre se aprobó un acuerdo de colaboración con la Agencia Navarra de Transporte y la Logística para desarrollar el proyecto de integración del nodo intermodal en el área de Pamplona. También fue presentada una propuesta para el diseño, construcción y explotación del centro logístico de Aranjuez por una sociedad con participación público-privada.

En el ámbito de gestión resalta en 2009:

- La definición del mapa de instalaciones de mercancías que Adif pone a disposición de las empresas ferroviarias en su página Web, con información de sus principales características operativas, servicios que se prestan y horarios. Las 229 instalaciones, incluidas en el mapa, se distinguen en función de su tamaño, ubicación, recursos y funcionalidad en: centros logísticos, instalaciones logísticas e instalaciones técnicas.
- La puesta a disposición de las empresas ferroviarias de la red básica de instalaciones operativas las 24 horas y 365 días al año para acceso y expedición de trenes. Inicialmente esta red estaba formada por 18 instalaciones, que se ha ampliado hasta 28 en julio y hasta un total de 38 en diciembre.
- Se ha implantado el plan de optimización de los motores de maniobra, llevándose a cabo la redistribución de estos recursos, permitiendo la retirada del parque obsoleto y optimizando el gasto por mantenimiento.
- El inicio de las pruebas de funcionamiento del sistema de información AGYL en las instalaciones de Madrid-Abroñigal y Bilbao.
- El diseño de un sistema de análisis de costes operativos por servicio que permite calcular el coste teórico de un servicio y comparar con los precios aplicados.
- En mayo de 2009 se implantó el cuadro de mando de la DE. de Servicios Logísticos, para su incorporación al cuadro de mando de Adif. Con el siguiente contenido: cuenta de resultados, indicadores económicos, indicadores productivos e indicadores de calidad de servicio.

Como nuevas infraestructuras o mejoras en las instalaciones existentes: se han acometido obras de adecuación de los centros logísticos de Sevilla La Negrilla, Madrid Abroñigal, Villafría, Júndiz, Barcelona Morrot, por un importe de 7,4 millones de €; dentro del Plan de Dinamización de la Economía se han realizado actuaciones de rehabilitación de vías en las instalaciones de Vicálvaro, Zafra, Silla, Miranda y A Coruña y actuaciones de eficiencia energética en el alumbrado exterior de 5 instalaciones. Dentro de los planes de Cataluña se han elaborado los proyectos para realizar actuaciones en Port Bou, Tarragona Mercancías y Constantí por un importe de 10,1 millones de €

En materia de calidad y gestión medioambiental, en enero de 2009 la emisión de certificación por AENOR, según las normas UNE-EN ISO 9001 y 14001, al proyecto ARCO 5: "Proceso de carga, transporte y descarga del cloruro de vinilo entre Martorell e Irún-Hernani". En dicho proyecto además de Adif participan Renfe Operadora, Vinilis S.A.,



Transportes Teifer S.L. y Arquema Química S.A. El club de excelencia de EFQM expidió homologación de superación de los 300 puntos, al conseguir la Dirección 369 puntos en la autoevaluación. En este sentido, durante el año se han puesto en marcha 22 planes de acción para abordar las áreas de mejora detectadas. Fue renovada por AENOR la certificación del sistema de gestión de calidad, según la norma UNE-EN ISO 9001, implantado en las 50 principales instalaciones de la DE. de Servicios Logísticos, actualizándose su alcance según los servicios ACA en vigor. En noviembre de 2009 fueron superadas las auditorías realizadas por AENOR del sistema de gestión medioambiental, según la norma UNE-EN ISO 14001, implantado en 21 instalaciones, actualizándose su alcance según los servicios ACA en vigor. Y en julio de 2009 AENOR certificó el sistema de gestión de seguridad y salud en el trabajo según norma OHSAS 18001, implantado en los centros de la Dirección. Por último, durante 2009 se ha producido la integración documental de los tres sistemas de gestión de la Dirección Ejecutiva: prevención, calidad y medioambiente y en julio de 2009 finalizaron las jornadas de comunicación del nuevo modelo de negocio de la Dirección, aprobado por el Comité de Dirección de Adif el 11 de diciembre de 2008. Se han realizado 65 jornadas de comunicación interna por todo el territorio, llegando a más del 90% de los trabajadores de la Dirección, asistiendo personal de otras áreas de Adif, y diferentes jornadas de comunicación dirigidas a las empresas ferroviarias y a otros grupos de interés.

## **2.6. PATRIMONIO Y URBANISMO.**

Respecto a la participación en las sociedades creadas para el desarrollo de las redes arteriales ferroviarias de alta velocidad y su integración urbana, en este año se han iniciado o licitado obras en Alicante, Barcelona, Gijón, León, Logroño, Valencia, Valladolid y Zaragoza, en donde se ha seguido avanzando en la redacción y aprobación de los instrumentos urbanísticos necesarios así como en el establecimiento de acuerdos que permiten el desarrollo de las operaciones de integración de las infraestructuras. En las sociedades de Cartagena y Murcia se han suscrito sendos acuerdos marco para la realización de estudios, proyectos y obras. Asimismo, se redactó la propuesta de protocolo de colaboración en Vitoria-Gasteiz encaminada a la creación de una nueva sociedad. En la gestión de suelos destaca la transmisión de 121.224 m<sup>2</sup> de suelo y/o aprovechamientos a la sociedad Zaragoza Alta Velocidad 2002 S.A. en el ámbito de Zaragoza-Delicias.

En el capítulo de establecimiento de acuerdos con otras administraciones se han formalizado convenios urbanístico-ferroviarios en A Coruña, Almería, Barakaldo, Barcelona, Bot, Cádiz, Cornellá de Llobregat, Mieres, Pamplona, Puebla de Sancho Pérez, Santiago de Compostela y Zaragoza.

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 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 este capítulo destacan las aprobaciones definitivas del planeamiento en los municipios Lleida (ámbito de la estación), El Prat de Llobregat (estación Barrio de la Seda), Mataró (Iveco-Renfe), Murcia (ámbito del P.E. Pc Mc-10 estación de El Carmen), Basauri, Cádiz (ámbito de la estación), así como la aprobación inicial en Madrid del APR 08.03 "Prolongación de la Castellana". En cuanto a documentos de información pública de las revisiones del planeamiento, se han efectuado informes y sugerencias en los municipios de Alicante, Cartagena, León y San Andrés del Rabanedo.

Dentro de la actividad de gestión del inventario de bienes inmuebles de 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 la información relativa a edificios en recintos ferroviarios de las CC.AA. de Madrid, Castilla La Mancha, Castilla y León, Aragón, Cataluña, Andalucía, Extremadura, Comunidad Valenciana y Murcia. En lo que respecta al programa anual de mantenimiento, se han actualizado un total de 417 unidades de inventario, de las cuales 254 corresponden a recintos ferroviarios situados en ciudades.

En el seno del grupo de trabajo de talleres constituido en cumplimiento de la orden FOM 2909/2006, de 19 de septiembre, durante el ejercicio de 2009 se han celebrado cinco reuniones, habiéndose acordado la delimitación de un total de 28 recintos de taller.

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 2009 se han recibido 61 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 2009 han ascendido a 275, de los que en dicho año se han resuelto 103: habiéndose autorizado la reducción solicitada en 63 expedientes, inadmitido a trámite en 36, y habiéndose aceptado el desistimiento de los interesados en 4 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 2009 los expedientes administrativos incoados en los que se ha intervenido e informado al Ministerio, han ascendido a 251, en los que se han emitido 59 informes positivos y 23



informes negativos, habiéndose concluido con la firma las oportunas actas de entrega del bien revertido en 7 expedientes.

Asimismo, dentro del proceso de regularización registral de los terrenos incluidos en el inventario de bienes inmuebles de Adif, se han elaborado, para su presentación en los registros de la propiedad competentes, 33 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.

Sobre las sociedades inmobiliarias participadas mencionar que la actividad se ha ralentizado debido a las circunstancias difíciles de mercado. En el año 2009, no se han recibido dividendos por haberse destinado a reservas.

Como desarrollo del proceso de segregación de activos a Renfe Operadora, en este año se ha llegado a un acuerdo para la reposición en activos inmobiliarios en sustitución de los derechos de uso reconocidos en la O.M. FOM 2009/2006 por el que se determinaban los bienes, obligaciones y derechos pertenecientes a Renfe Operadora.

La oficina técnica de Patrimonio y Urbanismo ha proseguido la tarea de realojar, en edificios previamente acondicionados, a las diferentes direcciones de Adif que estaban ubicadas en edificios que han sido adjudicados a Renfe Operadora, habiendo realizado también otros trabajos en edificios de Adif (Paseo del Rey nº 30, gabinetes sanitarios, etc.), en colaboración con las direcciones interesadas.

La gestión patrimonial en 2009 ha tenido como referente, además de las actividades patrimoniales para la producción de suelos o aprovechamientos (230.076 m<sup>2</sup> residencial / industrial / terciario), la desafectación de 591.674 m<sup>2</sup>. La gestión de las casi 6.000 viviendas y la aplicación de las acciones que se formularon sobre las mismas en el Plan Estratégico 2008–2011, han culminado con la consecución de los hitos planificados: 70 rehabilitaciones, 23 demoliciones y 45 saneamientos físicos y jurídicos que han permitido su inclusión en catastro y en el registro de la propiedad. En el año 2009 se han realizado 304 nuevos arrendamientos bajo el nuevo sistema de valoración centralizada del sistema (G.P.A.) que establece la obligada valoración previa de todos los inmuebles a arrendar y bajo los principios de control y seguimiento de cada contrato por las delegaciones y por la Dirección.



Otro importante objetivo cumplido ha sido las 34 cesiones de inmuebles a administraciones públicas para usos sociales, como son el Centro de Rehabilitación de Toxicómanos de Llerena (Badajoz), Centro Sociocultural en Boboras (A Coruña) o el Centro de Asistencia Sanitaria en Pola de Lena (Asturias), entre otros. Importante aspecto también de la gestión patrimonial ha sido el proceso de valoración de las adquisiciones inmobiliarias de bienes por Adif a título de expropiación, diseñándose el borrador de procedimiento para la valoración inmobiliaria de todas ellas. El total de valoraciones realizadas de este tipo y las relacionadas con inmuebles destinados a la venta han superado la cifra de 250. Por otra parte, el plan de gestión patrimonial para el saneamiento físico-jurídico de las líneas cerradas o de construcción abandonada procedentes del Ministerio, ha dado sus frutos este año, quedando perfectamente catastrados, inventariados y registrados 105 km de líneas. En otro orden, todos los procesos de Patrimonio y Urbanismo certificados de sistemas de calidad (ISO 9001:2000) han sido renovados.

Por último, en cuanto a gestión sobre Vías Verdes, en el año se ha procedido a la firma de seis nuevos convenios: Aceite IV, Noroeste II, Segura, Aceite, Cortijo y Espeluy-Linares que suman en total 131,17 nuevos km que se unen a la red nacional de Vías Verdes.

## **2.7. TELECOMUNICACIONES Y ENERGIA.**

La dirección ejecutiva ha pasado satisfactoriamente la primera revisión efectuada por AENOR conforme a las normas ISO 9001:2000 del sistema de gestión de la calidad y los dos procesos incluidos en el alcance previsto inicialmente: realización de la oferta comercial a clientes de telecomunicaciones y conformación de las facturas a clientes (operadores ferroviarios) por el servicio de energía de tracción (combustible y energía eléctrica ).

### **Energía**

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

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

- Convocatoria y adjudicación del contrato para la compra del consumo de energía eléctrica para 2010 y 2011 por un importe total estimado de 356,6 millones de €. La adjudicación finalmente se realizó referenciando los precios de la energía al mercado diario OMEL con la posibilidad, recogida en los pliegos, de optar a fijar precios según el mercado a futuros de OMIP.
- Se establece la gestión directa por Adif de los ATRs (derechos de acceso al sistema eléctrico) sin intervención de las compañías eléctricas comercializadoras.
- Puesta en producción del concentrador secundario SIGMA, que ha permitido registrar las curvas de carga de las subestaciones de tracción y centros de transformación telemedidos.



- Continuidad con la política de optimización de los costes de los ATRs, mediante el sistema GIAR, en 42 puntos de suministro.
- Instalación de 320 módems de última generación en puntos de suministro y trafos en 13 subestaciones, para mejorar la calidad de la medida del sistema de telemedida.

En el ámbito de gestión de combustible:

- Convocatoria y adjudicación del contrato para la compra del consumo para 2010-2011 de gasoleo B exento y bonificado por un importe total estimado de 160 millones de €.
- Contratación, en coordinación con la Dirección General Económico Financiera, del aseguramiento de precio del gasóleo para los consumos de 2009 de los operadores ferroviarios y de Adif.
- Contratación de la digitalización de los documentos de los depósitos fiscales de los ejercicios 2006, 2007, 2008 y 2009.
- Recepción de la instalación de combustibles de Ourense y puesta en funcionamiento de la instalación de Zaragoza Plaza.
- Abandono y desmantelamiento de las instalaciones de combustible de León, Puertollano y Barcelona Casa Antúnez.
- Desmantelamiento de la instalación de Madrid Puerta de Atocha sustituyéndolo por una unidad autónoma.

### **Telecomunicaciones**

Durante el año 2009 la actividad principal ha estado determinada por el mantenimiento de los sistemas que garantizan los estándares de calidad, así como el cumplimiento de los objetivos económicos:

- Coordinación de las actuaciones para implantación y puesta en funcionamiento de la telefonía móvil en la LAV Valencia-Madrid.
- Establecimiento de varios acuerdos comerciales con clientes, al amparo de la nueva política comercial de red troncal aprobada en el mes de febrero; diseñada con la finalidad de rentabilizar la red troncal de fibra óptica.
- Firma de varios acuerdos marcos con clientes para la promoción de los productos de cable dedicado y anillos metropolitanos.
- Contratación y desarrollo de un estudio del mercado de fibra óptica, incluyendo una revisión de nuestro modelo de precios, que ha servido para mejorar la posición actual de la oferta de fibra óptica de Adif en este mercado, determinando el grado de penetración y competitividad del producto ofertado.
- Realización de una nueva oleada de medición de la satisfacción de los clientes de telecomunicaciones, mostrando la mejoría en el índice de fidelización en las áreas de gestión comercial y entrega de productos.



- Red troncal, terminación de la instalación del nuevo cable troncal en el tramo de León-Palencia y traslado del parque de Logroño.
- Instalación del sistema de supervisión de alarmas en casetas de operadores en las líneas de alta velocidad.
- Coordinación de actuaciones para la implantación del servicio de telefonía móvil pública en el By-Pass de Atocha (enlace directo de LAV Madrid-Sevilla con LAV Madrid-Barcelona).

### 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	2009 (millones €)	2008 (millones €)	Variación (millones €)	Variación (%)
Importe neto cifra de negocios	1.963,0	1.807,0	156,0	8,6
Trabajos efectuados por la empresa para su inmovilizado	21,6	15,5	6,1	39,4
Otros ingresos de explotación	662,7	714,1	-51,4	-7,2
Resultados excepcionales	69,8		69,8	
<b>INGRESOS DE EXPLOTACIÓN</b>	<b>2.717,1</b>	<b>2.536,6</b>	<b>180,5</b>	<b>7,1</b>
Aprovisionamientos	-145,3	-156,7	11,4	-7,2
Gastos de personal	-674,5	-653,0	-21,5	3,3
Dotaciones netas para amortización de inmovilizado	-202,9	-181,4	-21,5	11,9
Variación de la provisión de tráfico	4,9	18,8	-13,9	-74,0
Otros gastos de explotación	-1.624,2	-1.541,0	-83,2	5,4
<b>GASTOS DE EXPLOTACIÓN</b>	<b>-2.642,0</b>	<b>-2.513,3</b>	<b>-128,7</b>	<b>5,1</b>
<b>RESULTADO DE EXPLOTACIÓN</b>	<b>75,1</b>	<b>23,3</b>	<b>51,8</b>	<b>222,3</b>
Ingresos financieros	103,9	182,3	-78,4	-43,0
Gastos financieros	-111,3	-213,0	101,7	-47,7
<b>RESULTADOS FINANCIEROS</b>	<b>-7,4</b>	<b>-30,7</b>	<b>23,3</b>	<b>-75,9</b>
<b>RESULTADO DE LAS ACTIVIDADES ORDINARIAS</b>	<b>67,7</b>	<b>-7,4</b>	<b>75,1</b>	
<b>IMPUESTO SOBRE SOCIEDADES</b>	<b>0,4</b>	<b>2,3</b>	<b>-1,9</b>	
<b>RESULTADO DEL EJERCICIO</b>	<b>68,1</b>	<b>-5,1</b>	<b>73,2</b>	

En la rúbrica del importe neto de la cifra de negocios se incluyen, además de los cánones ferroviarios regulados por la O.M.FOM/898/2005 y de la tasa de seguridad del transporte ferroviario de viajeros, los ingresos por la administración de la red de titularidad del Estado y por inversiones de reposición y mejora en dicha red, conceptos estos últimos que derivan de las aportaciones económicas de la AGE que figuran en el contrato programa



firmado con Adif. Respecto al año 2008 resaltar los incrementos producidos en los cánones, fundamentalmente en el trayecto Madrid-Barcelona al ser el 2009 el primer año completo en explotación y en los ingresos por la administración y por actuaciones de inversión en la red ferroviaria de titularidad del Estado. Por el contrario la cifra de otros ingresos de explotación en 2009 es menor por la disminución de los ingresos de operadores ferroviarios, fundamentalmente en los ingresos por el suministro de energía a operadores si bien esta partida se compensa con una disminución equivalente en gastos.

En los gastos de explotación destaca el aumento respecto al año anterior de los gastos externos por las actividades de administración e inversiones en la red titularidad del Estado que tienen su contrapartida en los ingresos correspondientes. Y los gastos por amortización del inmovilizado se incrementan, 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 2009.

La disminución de los activos financieros, saldos en cuentas corrientes e inversiones financieras, y la bajada de los tipos de interés 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 2009, cuotas del IVA soportado incluidas, figuran en los cuadros adjuntos:

LÍNEAS	IMPORTE
	(millones €)
<b>Líneas de alta velocidad</b>	<b>4.493,7</b>
Madrid-Frontera Francesa	994,3
Madrid- Valladolid-Noroeste	182,9
Córdoba-Málaga-Granada	232,0
Madrid-Levante	2.086,3
LAV a Asturias	376,3
Vitoria-Bilbao-San Sebastián	152,4
Madrid-Extremadura	107,3
Otras inversiones	362,2
<b>Obras por cuenta del Estado</b>	<b>1.044,1</b>
Ourense-Santiago	389,2
Resto	654,9
<b>Otros activos propios</b>	<b>230,1</b>
<b>TOTALES</b>	<b>5.767,9</b>



NATURALEZA	IMPORTE
	(millones €)
Plataforma	2.914,6
Vía	1.070,5
Electrificación	462,9
Instalaciones de telecomunicaciones	72,0
Instalaciones de seguridad	552,2
Estaciones	262,3
Equipamientos y resto de actuaciones	433,4
<b>TOTALES</b>	<b>5.767,9</b>

El total de las inversiones supone un incremento del 7% respecto al año anterior.

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

LINEAS	CONTRATADO	REALIZADO	REALIZADO
	(millones de €)	(millones de €)	(%)
<b>Madrid-Barcelona-Figueras</b>	<b>11.708,6</b>	<b>10.525,8</b>	<b>89,8</b>
Madrid-Lleida	4.408,5	4.402,1	99,9
Lleida-Barcelona (Sants)	4.609,9	4.457,4	96,7
Barcelona (Sants)-Figueras	2.690,2	1.666,3	61,9
<b>Madrid-Valladolid</b>	<b>4.429,4</b>	<b>4.340,1</b>	<b>97,9</b>
<b>Madrid-Levante</b>	<b>7.936,6</b>	<b>6.368,6</b>	<b>80,2</b>
Madrid-Valencia	6.629,4	5.588,2	84,3
Accesos Alicante y Murcia	1.307,2	780,4	59,7
<b>Córdoba-Málaga</b>	<b>2.672,1</b>	<b>2.618,9</b>	<b>98,0</b>
<b>Bobadilla-Granada</b>	<b>522,2</b>	<b>224,3</b>	<b>42,9</b>
<b>L.A.V. a Asturias (Variante Pajares)</b>	<b>2.606,7</b>	<b>2.294,2</b>	<b>88,0</b>
<b>Eje Ourense-Santiago</b>	<b>1.615,8</b>	<b>1.380,5</b>	<b>85,4</b>
<b>Otras inversiones</b>	<b>4.599,2</b>	<b>1.679,4</b>	<b>36,5</b>
<b>TOTALES</b>	<b>36.090,6</b>	<b>29.431,7</b>	<b>81,5</b>

Excluyendo las líneas de alta velocidad en construcción, la distribución de la inversión realizada en 2009 por ejes ferroviarios es la siguiente:

EJE FERROVIARIO	ACTIVOS PROPIOS	ACTIVOS ESTADO	TOTAL
	(millones €)	(millones €)	(millones €)
Eje 0. Madrid Atocha- Sevilla Santa Justa (A.V.)	34,7		34,7
Eje 1. Madrid Chamartín-Irún-Hendaya	12,8	114,1	126,9
Eje 2. Madrid Chamartín-Zaragoza-Lérida-Barcelona-Cerbere	31,0	184,1	215,1
Eje 3. Madrid Chamartín-Valencia-San Vicente de Calders	17,3	106,4	123,7
Eje 4. Alcazar de San Juan-Córdoba-Sevilla-Cádiz	18,7	145,7	164,4
Eje 5. Madrid Atocha-Cáceres-Badajoz	0,1	16,8	16,9
Eje 6. Venta de Baños-León-Orense-Vigo	6,2	72,2	78,4
Común a varios ejes o no asignable a ejes	109,3	15,6	124,9
<b>TOTALES</b>	<b>230,1</b>	<b>654,9</b>	<b>885,0</b>



Y la distribución por tipo de red:

TIPO DE RED	ACTIVOS PROPIOS	ACTIVOS ESTADO	TOTAL
	(millones €)	(millones €)	(millones €)
<b>Cercanías</b>	<b>40,2</b>	<b>199,0</b>	<b>239,2</b>
Red A	39,5	184,4	223,9
Red B	0,6	8,7	9,3
Red C	0,1	5,9	6,0
<b>Red general</b>	<b>45,9</b>	<b>445,2</b>	<b>491,1</b>
Red A	26,2	261,5	287,7
Red B	4,9	112,1	117,0
Red C	14,8	71,6	86,4
<b>Red alta velocidad</b>	<b>34,7</b>		<b>34,7</b>
Común o no asignable	109,3	10,7	120,0
<b>TOTALES</b>	<b>230,1</b>	<b>654,9</b>	<b>885,0</b>
<b>Red A</b>	<b>65,7</b>	<b>445,9</b>	<b>511,6</b>
<b>Red B</b>	<b>5,5</b>	<b>120,8</b>	<b>126,3</b>
<b>Red C</b>	<b>14,9</b>	<b>77,5</b>	<b>92,4</b>
<b>Red alta velocidad</b>	<b>34,7</b>		<b>34,7</b>
Común a varios ejes o no asignable	109,3	10,7	120,0
<b>TOTALES</b>	<b>230,1</b>	<b>654,9</b>	<b>885,0</b>

### 3.3. EJECUCIÓN DEL CONTRATO PROGRAMA.

En el cuadro inferior se recogen los datos relevantes que enmarcan la gestión del ejercicio 2009, comparando las previsiones con los datos reales.

RESUMEN			
Datos en millones de €			
DATOS	PREVISTO CONTRATO PROGRAMA	REAL	DIFERENCIA
Resultado Adif	-99,6	68,1	-167,7
Resultado Administración Red Convencional	30,5	30,5	0
Plantilla ADIF (al cierre del ejercicio 2009, en nº de personas)	13.811	14.020	-209
Coste del ERE (Expediente regulación de empleo)	41,9	34,7	7,2
Inversiones en la Red Convencional (incluido IVA) (1)	543,3	522,0	21,3
Inversiones en la Red Convencional, acumulado 2007-2009 (incluido IVA) (1)	1.543,7	1.538,2	5,5
Inversiones en la línea de alta velocidad MADRID – GALICIA, tramo OURENSE – SANTIAGO (incluido IVA) (1)	393,7	389,2	4,5
Inversiones en la línea de alta velocidad MADRID – GALICIA, tramo OURENSE – SANTIAGO, acumulado 2007-2009 (incluido IVA) (1)	1.162,5	1.083,7	78,8

(1) Descontado el % de gastos de la SEITSA



### Resultado de Adif

El contrato programa prevé para el ejercicio 2009 un resultado negativo de 99,6 millones de €, habiéndose producido en realidad un beneficio de 68,1 millones de €, que mejora sustancialmente las previsiones. 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 2009.

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. En el cuadro adjunto se comparan las previsiones del contrato programa con los resultados:

<b>RESULTADO ADMINISTRACION RED CONVENCIONAL</b>		
Datos en miles de €		
<b>DATOS 2009</b>	<b>Previsto Contrato Programa</b>	<b>Resultado Real 2009</b>
Mantenimiento infraestructura	11.214	33.880
Circulación	18.498	-3.526
Seguridad en la Circulación	827	153
Total Administración Red Convencional	30.539	30.507
Expediente de Regulación de Empleo (ERE)	-41.851	-34.695
Total Admón. Red Convencional (con ERE)	-11.312	-4.188

### 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 supone, entre otras acciones, la contención de los gastos de personal y la mejora de la productividad. La plantilla final del ejercicio 2009 ha sido 14.020 personas, 209 más que las previstas en el contrato programa, y el coste del ERE ha sido de 34.695 miles de €, inferior al previsto en 7.156 miles de €.

### Realización de las Inversión Encomendada.

En el cuadro se resumen la programación económica de las encomiendas en los distintos ejercicios.



### INVERSIÓN ENCOMENDADA CONTRATO PROGRAMA 2007 / 2010

(Cifras en miles de euros, incluido 2% gestión y 16% IVA, a 31/12/2009)

ENCOMIENDAS	INVERSIÓN ENCOMENDADA PREVISTA					
	2007	2008	2009	2010	TOTAL	RESTO
1ª ENCOMIENDA (27/06/07)	413.208	426.609	383.521	300.207	1.523.545	
2ª ENCOMIENDA (16/10/07)	19.870	82.990	84.790	41.560	229.210	
3ª ENCOMIENDA (17/12/07)	46.819	10.980	43.850	30.770	132.419	
4ª ENCOMIENDA (02/12/08)		6	30.891	138.481	169.378	
5ª ENCOMIENDA (30/12/2009)			239	64.700	319.404	254.465
TOTAL ENCOMIENDAS	479.897	520.585	543.291	575.718	2.119.492	
0,25% GESTIÓN SEITTSA	1.203	1.305	1.362	1.449	5.318	
PENDIENTE DE ENCOMENDAR					2.328	
TOTAL PREVISTO CONTRATO PROGRAMA (*)					2.127.137	

(\*) Incluye 0,25% gestión SEITTSA

A 31 de diciembre de 2009 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 1.538,2 millones de €, inferior en 5,5 millones de € a la cifra acumulada prevista en el contrato programa (descontado el 0,25% gestión de SEITTSA). 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 1.715,2 millones de €. Esta inversión no requiere encomienda específica por ser una obra individual claramente identificada en el contrato programa. El importe acumulado para el periodo 2007-2009 consignado en el contrato programa que asciende a 1.162,5 millones de € es superior al importe acumulado certificado por Adif cuantificado en 1.083,7 millones de €.

#### Indicadores de prestación de servicios.

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



En el cuadro adjunto figuran las previsiones y las cifras reales de estos indicadores para el ejercicio 2009.

CUADRO DE SITUACIÓN GLOBAL – INDICADORES DE PRESTACIÓN DE SERVICIO		Previsto en CP 2009	REAL 31/12/2009
CONFORT	PORCENTAJE DE VIA CALIFICADO COMO BIEN + ACEPTABLE		
	A1	65,5	69,4
	CALIDAD DE VIA A2	57,8	61,6
	B	53,9	63,5
FIABILIDAD (Imputable a ADIF)	REDES A1 + A2		
	Nº INCIDENCIAS CON AFECTACIÓN A LA CIRCULACIÓN Cercanías Madrid y Barcelona	4.203	3.972
	Nº INCIDENCIAS CON AFECTACIÓN A LA CIRCULACIÓN	876	859
DISPONIBILIDAD (Imputable a ADIF)	REDES A1 + A2		
	HORAS TOTALES FUERA DE SERVICIO		
	- con afectación a la circulación	11.213	11.314
	- sin afectación a la circulación	14.898	15.117
	Cercanías Madrid y Barcelona		
	HORAS TOTALES FUERA DE SERVICIO		
	- con afectación a la circulación	1.696	1.988
	- sin afectación a la circulación	1.722	1.392
ACCIDENTALIDAD (Imputable a ADIF)	ACCIDENTES DE TRENES		
	Nº de Accidentes	27	15
PUNTUALIDAD (Imputable a ADIF)	% TRENES IMPUNTUALES		
	LARGA DISTANCIA (Llegada > 10 min.)	2,05	1,40
	Euromed (Llegada > 5 min.)	4,50	1,86
	Alaris (Llegada > 5 min.)	1,60	2,88
	Altaría (Llegada > 5 min.)	3,00	1,44
	CERCANIAS (Llegada > 3 min.)	0,58	0,46
	MEDIA DISTANCIA (Llegada > 5 min.)	1,50	1,67
MERCANCIAS (Puntualidad Restringida) (*)Llegada>60 min.	1,40	1,08	

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

### 3.4. 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

Mediante Resolución de fecha 25 de febrero de 2009, la Secretaría de Estado de infraestructuras ha encomendado 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 47.676 miles de €, habiéndose realizado más del 82%.

#### 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 por un importe de 110.000 miles de €. Las inversiones objeto de este convenio se financiarán con cargo a los fondos propios de SEITTSA 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 SEITTSA 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.

Adicionalmente, con fecha 7 de octubre de 2008 el Ministerio de Fomento, SEITTSA 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, por importe de 250.000 miles de €, 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.

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 por valor de 170.630 miles de €, 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.

#### Plan de Modernización de Estaciones.

El Real Decreto 8/2009 establece un crédito extraordinario para atender al mencionado Plan a ejecutar por Adif por un importe de 70.278 miles de €, incluyéndose diversas actuaciones de acondicionamiento en estaciones multioperador, cercanías y servicios logísticos, además de los accesos ferroviarios en Madrid. Al final del ejercicio 2009 se habían adjudicado contratos de las inversiones encomendadas por importe de 53.015 miles de €, de los que se habían realizado el 40%.

### **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).

#### **Fondo de Cohesión.**

##### a) Periodo de programación 2000-2006.

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 2009 se han recibido ayudas del Fondo de Cohesión según el siguiente detalle:

LÍNEA	COSTE ELEGIBLE (millones €)	AYUDA CONCEDIDA (millones €)	% AYUDA	COBROS (millones €)	% COBROS
<b>Madrid-Frontera Francesa</b>	<b>4.690,6</b>	<b>3.391,2</b>	<b>72,3</b>	<b>3.124,1</b>	<b>92,2</b>
Madrid-Lleida	2.919,3	2.111,5	72,3	2.094,1	99,3
Lleida-Frontera Francesa	1.771,3	1.279,7	72,3	1.030,0	80,5
<b>Madrid- Valladolid</b>	<b>1.851,5</b>	<b>1.573,8</b>	<b>85,0</b>	<b>1.277,7</b>	<b>81,2</b>
<b>Madrid-Levante</b>	<b>718,2</b>	<b>574,6</b>	<b>80,0</b>	<b>469,2</b>	<b>81,7</b>
<b>TOTALES</b>	<b>7.260,3</b>	<b>5.539,6</b>	<b>76,3</b>	<b>4.871,0</b>	<b>87,9</b>

b) 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 ayuda que se prevé recibir con cargo al Fondo de Cohesión para este nuevo periodo de programación asciende a 1.292,3 millones de €, habiéndose concedido hasta 31 de diciembre de 2009 ayudas por importe de 979,7 millones de €, el 80% del coste elegible, que corresponden a dos proyectos: LAV Madrid-Levante, 2ª fase y LAV Madrid-Asturias, variante de Pajares, subtramos La Robla-Túneles de Pajares y Túneles de Pajares-Sotiello-Campomanes-Pola de Lena. Hasta final del ejercicio 2009 se ha cobrado en concepto de anticipo la cantidad de 96,9 millones de €, 41,0 en 2009. En el presente ejercicio se han presentado certificados de gasto para estos dos proyectos por un importe total de 1.695,2 millones de €, a los que corresponde una ayuda de 1.356,2 millones de €.

**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.

a) Periodo de programación 2000-2006.

En el cuadro adjunto se detalla la situación a finales de 2009:



PROGRAMA OPERATIVO	COSTE	AYUDA	%		%
	ELEGÍBLE	CONCEDIDA	AYUDA	COBROS	COBROS
	(millones €)	(millones €)		(millones €)	
<b>ANDALUCÍA</b>	<b>1.859,3</b>	<b>1.016,3</b>	<b>54,7</b>	<b>892,1</b>	<b>87,8</b>
LAV Córdoba-Málaga	1.734,3	953,8	55,0	832,8	87,3
Red convencional	125,0	62,5	50,0	59,4	95,0
<b>ASTURIAS</b>	<b>257,5</b>	<b>128,7</b>	<b>50,0</b>	<b>62,1</b>	<b>48,2</b>
LAV León-Asturias	215,7	107,9	50,0	42,3	39,2
Red convencional	41,7	20,9	50,0	19,8	94,7
<b>CASTILLA Y LEÓN</b>	<b>866,3</b>	<b>512,7</b>	<b>59,2</b>	<b>487,1</b>	<b>95,0</b>
LAV Madrid-Valladolid	322,1	193,2	60,0	169,4	87,6
LAV León-Asturias	473,3	284,0	60,0	284,0	100,0
Red convencional	70,9	35,5	50,0	33,7	94,9
<b>CASTILLA LA MANCHA: LAV M-Toledo</b>	<b>103,3</b>	<b>67,1</b>	<b>65,0</b>	<b>63,8</b>	<b>95,0</b>
<b>EXTREMADURA: red convencional</b>	<b>150,4</b>	<b>75,2</b>	<b>50,0</b>	<b>71,4</b>	<b>95,0</b>
<b>GALICIA: red convencional</b>	<b>254,1</b>	<b>127,0</b>	<b>50,0</b>	<b>86,2</b>	<b>67,8</b>
<b>MURCIA</b>	<b>180,9</b>	<b>90,4</b>	<b>50,0</b>	<b>82,6</b>	<b>91,4</b>
LAV Madrid-Levante	50,2	25,1	50,0	23,8	94,8
Red convencional	130,7	65,3	50,0	58,8	90,0
<b>VALENCIA</b>	<b>276,7</b>	<b>138,3</b>	<b>50,0</b>	<b>131,4</b>	<b>95,0</b>
LAV Madrid-Levante	198,8	99,4	50,0	94,4	95,0
Red convencional	77,9	38,9	50,0	36,9	94,9
<b>TOTALES</b>	<b>3.948,3</b>	<b>2.155,9</b>	<b>54,6</b>	<b>1.876,7</b>	<b>87,0</b>

#### b) Periodo de programación 2007-2013.

La ayuda que se prevé recibir con cargo al FEDER para este nuevo periodo de programación asciende a 1.962,7 millones de €, habiéndose solicitado hasta 31 de diciembre de 2009 ayudas por importe de 535,0. Hasta final del ejercicio 2009 se ha cobrado en concepto de anticipo la cantidad de 147,2 millones de €, 55,5 en 2009. Asimismo, en el presente ejercicio se han presentado certificaciones de gasto por importe de 433,8 millones de €, a los que corresponde una ayuda de 294,9 millones de €.

#### 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 2009 alcanza la cifra de 403,4 millones de € de los que se habían cobrado a dicha fecha 178,7.

### **3.6 CONTRATACIÓN.**

Durante el ejercicio 2009 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 del Real Decreto 817/2009, de 8 de mayo, por el que se desarrolla parcialmente la Ley 30/2007, de 30 de octubre, de Contratos del Sector Público, 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.

En este sentido, también se aprobó, con fecha 23 de mayo de 2009, la Instrucción de Desarrollo de Delegación de Competencias, adaptándola a la nueva Resolución de fecha 23 de diciembre de 2008, y recogiendo la nueva estructura interna de Adif.

De otro lado, en junio de 2009, el Comité de Dirección de la Entidad, acordó proceder a la puesta en funcionamiento del nuevo Sistema de Clasificación de Proveedores de Adif, tras procederse a la evaluación de todas las empresas que habían solicitado la clasificación desde la aprobación del Sistema por el Consejo de Administración de la Entidad, habiéndose comenzado desde entonces la tramitación de expedientes de contratación en base a dicho Sistema.

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

Cuadro resumen de licitaciones 2009.

DIRECCION	Nº EXPEDIENTES	IMPORTE
		millones € (sin IVA)
Red de Alta Velocidad	607	5.311
Red Convencional	2.679	471
Telecomunicaciones y Energía	191	463
Estaciones de Viajeros	1.345	106
Resto	4.020	246
<b>TOTALES</b>	<b>8.842</b>	<b>6.596</b>

Cuadro resumen de adjudicaciones 2009.

DIRECCION	Nº EXPEDIENTES	IMPORTE
		millones € (sin IVA)
Red de Alta Velocidad	649	3.536
Red Convencional	2.624	314
Telecomunicaciones y Energía	196	463
Estaciones de Viajeros	1.352	109
Resto	4.017	238
<b>TOTALES</b>	<b>8.838</b>	<b>4.661</b>



### Cuadro resumen de licitaciones 2009 por procedimiento.

PROCEDIMIENTO / CRITERIO	Nº EXPEDIENTES	IMPORTE	% / Total
		millones € (sin IVA)	
ABIERTO	<b>646</b>	<b>4.833</b>	<b>73,3</b>
*Oferta más ventajosa (varios criterios)	478	4.746	72,0
*Precio (un criterio)	168	87	1,3
RESTRINGIDO	<b>133</b>	<b>277</b>	<b>4,2</b>
*Oferta más ventajosa (varios criterios)	32	232	3,5
*Precio (un criterio)	101	45	0,7
NEGOCIADO	<b>6.843</b>	<b>1.245</b>	<b>18,9</b>
*Con Publicidad	20	591	9,0
*Sin Publicidad	6.823	654	9,9
^ Complementarios	34	324	4,9
^ Vinculación Tecnológica	179	147	2,2
^ Otras Causas	961	121	1,8
^ Contratos Menores	5.649	62	0,9
PEDIDOS A ACUERDO MARCO	<b>1.220</b>	<b>240</b>	<b>3,6</b>
<b>TOTALES</b>	<b>8.842</b>	<b>6.595</b>	

### 3.7 PARTICIPACIONES DE ADIF.

A 31 de diciembre de 2009, Adif tenía participaciones directas en 57 entidades, siendo la participación superior al 50% en 5 de ellas. Asimismo, a través de las sociedades filiales, aquellas con una participación superior al 50%, se tiene participación indirecta en otras 7. Estas entidades tienen forma jurídica diversa: sociedades anónimas, fundaciones, consorcios urbanísticos, etc.; con actuaciones en diferentes sectores de actividad: consultoría, industriales de transformación, construcciones, comerciales, etc. y cuyo objeto social o finalidad son diversos.

#### Sociedades filiales.

El capital social de las sociedades con participación mayoritaria de Adif asciende a 12,7 millones de € y los fondos propios a 61,9 millones de €. En conjunto, durante el ejercicio 2009, se obtuvo un importe neto de la cifra de negocios de 187,8 millones de €, lo que supone un incremento respecto al año anterior del 13,3 %, y un beneficio global después de impuestos de 13,1 millones de €, que supone una disminución del 16,0 % respecto al año anterior.

En los cuadros siguientes se detallan estos importes:

SOCIEDAD	PARTICIP.	CAPITAL	F. PROPIOS
	(%)	(millones €)	(millones €)
COMFERSA	51,0	5,9	9,9
FIDALIA (EQUIDESA)	100,0	5,5	6,8
TIFSA	51,0	0,6	33,7
EMFESA	100,0	0,1	2,8
REDALSA	52,0	0,6	8,7
<b>TOTALES</b>		<b>12,7</b>	<b>61,9</b>



SOCIEDAD	IMPORTE NETO DE LA CIFRA DE NEGOCIOS	%	RESULTADOS	%
	(millones €)		(millones €)	
COMFERSA	23,5	12,5	1,2	9,4
FIDALIA (EQUIDES)	0,9	0,5	0,1	0,9
TIFSA	147,6	78,6	8,9	68,2
EMFESA	4,9	2,6	0,8	6,1
REDALSA	11,0	5,8	2,0	15,4
<b>TOTALES</b>	<b>187,8</b>	<b>100,0</b>	<b>13,1</b>	<b>100,0</b>

Destacan las sociedades Tifsa y Comfersa con unos importes netos de la cifra de negocio que suponen el 78,6 % y el 12,5 % del total, representando sus beneficios el 68,2 % y el 9,4 % sobre el total.

#### Sociedades inmobiliarias.

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

El capital social conjunto de estas las sociedades asciende a 54,4 millones de € y los fondos propios a 73,3 millones de €. En conjunto, durante el ejercicio 2009, se ha obtenido un importe neto de la cifra de negocios de 37,5 millones de €, con un incremento respecto al año anterior del 57,2 %, y un beneficio global después de impuestos de 1,1 millones de €, que representan una disminución del 74,8 % respecto al año anterior.

En los cuadros siguientes se detallan estos importes:

SOCIEDAD	CAPITAL	FONDOS PROPIOS
	(millones €)	(millones €)
AGUILAS RESIDENCIAL	1,8	5,0
BANO REAL	3,7	6,0
CENTRO ESTACIÓN MIRANDA	3,0	2,9
DESAR.INM.CASTLLA LA MANCHA	1,2	1,6
INARENAS	0,9	1,1
MOSAICO	16,8	16,5
RENTAPEX 2000	1,2	2,0
RENTOSUNA	0,3	0,4
RENTURBIS	1,1	4,5
RESIDENCIAL LANGA	0,4	0,4
SOFETRAL	3,5	4,4
TERRALBINA	2,1	9,2
TRICÉFALO	9,0	8,9
VÍAS Y DESARROLLOS URBANOS	9,5	10,5
<b>TOTALES</b>	<b>54,4</b>	<b>73,3</b>



SOCIEDAD	IMPORTE NETO DE LA CIFRA DE NEGOCIOS	%	RESULTADOS	%
	(millones €)		(millones €)	
AGUILAS RESIDENCIAL	1,1	2,8	-0,4	-31,5
BANO REAL	2,8	7,5	0,5	43,0
CENTRO ESTACIÓN MIRANDA	0,0	0,0	0,0	-1,1
DESAR.INM.CASTLLA LA MANCHA	0,2	0,4	0,0	-0,3
INARENAS	0,1	0,1	0,0	-0,5
MOSAICO	0,0	0,0	0,0	-1,2
RENFAPEX 2000	0,0	0,0	0,0	-3,5
RENFOSUNA	0,2	0,4	0,0	1,7
RENFURBIS	2,1	5,6	-0,7	-66,1
RESIDENCIAL LANGA	0,1	0,3	0,0	-0,7
SOFETRAL	0,1	0,3	-0,1	-6,2
TERRALBINA	13,9	37,1	2,1	190,0
TRICÉFALO	0,0	0,0	0,2	15,9
VÍAS Y DESARROLLOS URBANOS	17,0	45,4	-0,4	-39,5
<b>TOTALES</b>	<b>37,5</b>	<b>100,0</b>	<b>1,1</b>	<b>100,0</b>

**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 2009.

SOCIEDAD	PARTICIP.	CAPITAL	FONDOS PROPIOS	ACTUACIONES HASTA 31-12-2009
	(%)	(millones €)	(millones €)	(millones €)
A.V.ALICANTE	37,5	0,6	0,6	77,9
BARCELONA SAGRERA A.V.	37,5	0,6	0,6	74,2
CARTAGENA A.V.	50,0	0,6	0,6	0,0
GIJON A.V.	12,5	0,6	0,5	0,5
LEÓN A.V.	37,5	0,6	0,2	29,8
LOGROÑO INTEG.FERROCARRIL.	37,5	0,6	0,5	16,3
MURCIA A.V.	50,0	0,6	0,6	0,0
PALENCIA A.V.	50,0	0,6	0,6	0,0
VALENCIA A.V.	37,5	0,6	0,6	271,5
VALLADOLID A.V.	37,5	0,6	1,2	43,7
ZARAGOZA A.V.	37,5	0,6	0,6	709,9
<b>TOTALES</b>		<b>6,6</b>	<b>6,6</b>	<b>1.223,8</b>

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 2009.

Además se participa en las sociedades Barcelona Regional S.A., con una participación del 5,9%, y Bilbao Ría 2000 S.A., con el 10%. El capital social y los fondos propios totales de



estas dos sociedades a 31 de diciembre de 2009 son: en Barcelona Regional S.A. 1,5 y 1,8 millones de € y en Bilbao Ría 2000 S.A. 2 y 1,5 millones de €.

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

#### **Sociedades relacionadas con estaciones de viajeros y terminales de mercancías.**

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

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

<b>SOCIEDAD</b>	<b>PARTICIP.</b>	<b>CAPITAL</b>	<b>FONDOS PROPIOS</b>
	(%)	(millones €)	(millones €)
AREAS COMERCIALES*	40,0	2,3	2,4
NECSA	40,0	34,8	39,0
NEFSA	40,0	2,0	2,0
EUSKOMODAL*	1,2	0,1	0,1
SLISA	40,3	0,9	1,9
<b>TOTALES</b>		<b>40,1</b>	<b>45,3</b>

\*datos provisionales pendientes de aprobación cuentas anuales

Durante el ejercicio 2009, el importe neto de la cifra de negocios conjunta ha ascendido a 43,7 millones de €, lo que supone un incremento del 66,4% respecto al año anterior. El cómputo total de la cuenta de resultados arroja unas pérdidas de 0,4 millones de €.

#### **Otras participaciones.**

Adif participa directamente en otras sociedades como Príncipe Pío Gestión (5%) e Ineco (22%), Tifsa participa en esta última en el 49%, en las que se han obtenido unos beneficios de 1,7 millones de € y 13,2 millones de € respectivamente, y en otras entidades como la Fundación de los Ferrocarriles Españoles. Asimismo, a través de Comfersa, Adif participa indirectamente en otras 7 sociedades.

### **4. OTRAS ACTUACIONES DE GESTIÓN.**

#### **4.1. ACTIVIDADES DE I+D+i.**

Adif ha asumido el compromiso de situar al ferrocarril en la vanguardia tecnológica, liderando y dinamizando el avance tecnológico del sector. La palabra clave en este proceso es innovación, concepto fundamental sobre el que ha de descansar toda una estrategia tecnológica cuya finalidad es potenciar el transporte ferroviario y hacerlo cada vez más eficiente, seguro, sostenible y con estándares de calidad y prestaciones más altos.

En este sentido, el Comité de Innovación aprobó la reorientación de la actividad de I+D+i con un triple objetivo. Acelerar el cambio cultural hasta interiorizar la innovación



como palanca de futuro del sistema ferroviario con criterios de sostenibilidad económica y mejoras funcionales; ejercer el liderazgo a nivel nacional e internacional y priorizar los esfuerzos de innovación en tres líneas estratégicas de actuación: eficiencia energética y medioambiental, mejora de las prestaciones y reducción de costes del ferrocarril en explotación (mejora indicadores RAMS y coste del ciclo de vida de los activos) e incremento de prestaciones del ferrocarril

La primera idea se está desarrollando con la potenciación del Comité Operativo de I+D+i de Adif, que ha identificado 77 propuestas de proyectos de I+D+i, habiéndose estudiado las mismas y encauzado 14 de ellas en proyectos en ejecución y 63 propuestas en nuevos proyectos en estudio, definiendo su más adecuado desarrollo y resolución, así como los socios españoles que pueden dar una solución técnica más idónea. Con ello se facilitan las oportunas sinergias entre todas las direcciones de la entidad y se asegura la participación de los mejores expertos en los proyectos aprobados.

La segunda idea se desarrolla con una intervención proactiva con el sector investigador nacional, haciéndolo participar en actividades de I+D+i en las líneas estratégicas preferentes para Adif. En este sentido se ejecutan actualmente 55 proyectos, en los que participan 125 empresas, 22 centros tecnológicos y 24 universidades, tanto a nivel nacional como internacional.

La tercera idea ha dado lugar a la reclasificación de la cartera de proyectos y a orientar especialmente los esfuerzos investigadores a estas líneas estratégicas, donde se centra el mayor interés para nuestra entidad.

Se han presentado cuatro nuevos proyectos al VII programa marco, favoreciendo la entrada de empresas y organismos de investigación españoles en proyectos europeos. Se está estudiando, entre otros, un macro-proyecto para presentar a las convocatorias CENIT, el Sostrail (Sostenibilidad de la Infraestructura Ferroviaria).

De los proyectos que actualmente se encuentran en ejecución son especialmente reseñables:

- Proyecto SABE de sistema propietario de Adif de auscultación ERTMS.
- Proyecto europeo Aerotrain de levante de balasto.
- Sistema de detección del viento lateral.
- Proyecto SA<sup>2</sup>VE de almacenamiento de energía.
- Proyecto de subestación reversible en red convencional.
- Cambiador de ancho universal.
- Utilización de fibra óptica en sistemas de auscultación de la infraestructura.
- Proyecto de catenaria polivalente 3kv dc 25 kv ac.
- Proyecto PSISE de simulación de control distribuido de subestaciones.
- Proyectos Calpe e Indica de diseño de LAC e interacción pantógrafo-LAC.



- Proyecto Armónicos de detección y modelización de interferencias electromagnéticas entre red convencional y alta velocidad.
- Proyecto de desarrollo de un Eurolazo de tecnología nacional.

Asimismo, se ha firmado una nueva encomienda Adif-Cedex (Centro de Experimentación de Obras Públicas) que permitirá durante los próximos cuatro años, la ejecución de 13 nuevos proyectos y se han suscrito sendos acuerdos con la Universidad de Sevilla y la Universidad de Málaga, creando un marco de colaboración en el que fomentar la participación y potenciar la labor investigadora.

Se ha realizado un importante esfuerzo para fomentar la cultura de protección de resultados y su conversión en activos intangibles para la entidad, activos que permiten, a través de acuerdos de transferencias de tecnología, obtener retornos de las inversiones que se efectúan en I+D+i. En este sentido se han registrado como propiedad industrial: nueve patentes (una de las cuales es un resultado de fibra óptica del proyecto MIFFO, que actualmente se encuentra en ejecución, para lo que se ha llegado a un acuerdo específico con el consorcio que lo desarrolla), un modelo de utilidad, ocho diseños industriales y tres nuevas marcas ("AGYL", nueva imagen de "Vialia" con gráfico y nueva imagen de "Tiendas de la Estación"). Como propiedad intelectual: un software y once normas técnicas. Por otra parte, el registro central de propiedad intelectual ha reconocido la titularidad de Adif de los registros a nombre de Renfe. Actualmente se está procediendo a la publicación del catálogo de proyectos de I+D+i en los que participa Adif, así como el catálogo de activos intangibles.

En el capítulo de transferencias de tecnología, se ha suscrito una nueva licencia de fabricación sobre las patentes de placas de soporte acodadas para sujeciones elásticas de carriles y pieza aislante perfeccionada para sujeción elástica. Y se han firmado dos acuerdos de comercialización con empresas españolas por los que Adif incrementa su cartera de activos intangibles, con dos modelos de utilidad del sistema denominado "Valla de seguridad Adif" y una patente sobre el producto denominado "Tapa de cobertura de mecanismos en traviesas cajón de aparatos de vía", se concede licencia sobre las mismas y se prevén ingresos por royalties.

Igualmente reseñable es el esfuerzo de certificación de nuestro sistema de gestión de I+D+i, proceso transversal para toda la entidad, que ha revalidado este año la certificación en la primera auditoria de seguimiento de la norma UNE-EN ISO 166002:2006 y se ha certificado en la norma ISO 9001:2008, ambas certificaciones para las actividades de investigación, desarrollo e innovación en tecnología ferroviaria.

#### **4.2. SEGURIDAD.**

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



### **Seguridad en la circulación.**

En el año 2009 se han producido 167 accidentes frente a 205 del año 2008, lo que supone una reducción de 18,5%. De estos 167 accidentes, 30 fueron graves, sobre 45 del año anterior. El índice de frecuencia se ha situado en el 0,89 frente al 1,06 del año 2008, lo que supone una reducción del 16%.

En el área de inversiones, y conforme a lo indicado en el Plan anual de Seguridad en la Circulación de 2009, podemos distinguir dos grandes grupos:

- a) Inversiones en activos propios: el importe adjudicado fue de un total de 4,74 millones de €, elevándose el gasto hasta los 6,48.
- b) Inversiones en activos propiedad del Estado: el importe adjudicado supuso un total de 28,73 millones de €, de los cuales se gastaron 14,28, siendo el resto para 2010.

Se emitieron 15 certificaciones de seguridad asociadas a las instalaciones de seguridad en la circulación para obtener del Ministerio de Fomento la autorización de puesta en servicio, entre las que destacamos:

- a) Nuevo acceso ferroviario al puerto de Valencia con estación de apoyo en Fuente de San Luis.
- b) Primera y segunda fase del proyecto de integración del ferrocarril en Málaga, acceso soterrado entre Los Prados y María Zambrano y apeadero de Victoria Kent.
- c) Variante y nuevo apeadero de Manuel-L'Enova.
- d) Implantación de ERTMS nivel 1 en los trayectos Tardienta-Huesca y Chamartín-Tres Cantos.
- e) Soterramiento de las vías mediante la construcción de un túnel en Pinar de Antequera de la línea de alta velocidad Madrid-Valladolid.

Igualmente se han emitido 91 autorizaciones de cambio de instalaciones de seguridad certificadas.

En el apartado de material y centros de mantenimiento, se concedieron 1.353 autorizaciones de vehículos nuevos, se realizaron 11 informes para la homologación de actividades en los centros de material rodante y se obtuvieron 434 habilitaciones. En el campo de las habilitaciones de personal se otorgaron un total de 10.935 relacionadas con la seguridad en la circulación y se formalizaron 514 de conducción.

### **Prevención de riesgos laborales.**

Durante este año 2009 se han producido 299 accidentes, 6 de ellos graves y 3 mortales, frente a los 329 del año anterior, lo que supone una reducción del 9,12%. Los tres accidentes mortales se han producido por infartos de miocardio, no produciéndose ninguno por causas traumáticas. El índice de incidencia se ha situado en el 21,34, que frente al 23,34 del año anterior supone una reducción del 8,57%. El índice de gravedad ha



quedado situado en 0,66 frente al 0,76 del año anterior, lo que supone una reducción del 13,16%.

En lo referente a los servicios médicos se han realizado un 8,25% más de reconocimientos de vigilancia de la salud y se ha digitalizado el servicio de radiodiagnóstico, mejorando su funcionamiento. A lo largo de 2009 se han adscrito más de 2.900 trabajadores a las diferentes campañas de medicina preventiva.

#### **Protección civil y seguridad.**

Se han ejecutado inversiones en activos propios por importe de 6,38 millones de €, y en activos del Estado por importe de 1,24.

Entre las actuaciones más importantes llevadas a cabo en el año 2009 hay que destacar:

- a) Recepción de las siguientes instalaciones: mejoras eléctricas en el túnel de la estación de Bracelona Francia, Garraf, Les Cobes 2 de Vallcarca, Torrelodones y en el túnel peatonal de Madrid-Chamartín; instalaciones de seguridad en los edificios técnicos de las líneas Chinchilla-Cartagena, Sagunto-Teruel, Fuentes de Ebro-Mora La Nueva y en el edificio de oficinas de Méndez Álvaro (Madrid); instalaciones de CCTV en la estación de Francia (Barcelona); instalación de sistemas contra incendios en la terminal de Córdoba-El Higuero y Murcia.
- b) Se han puesto en funcionamiento dos nuevos centros de protección y seguridad (CPS's), uno en la delegación Sur ubicado en la estación de Sevilla-Santa Justa, y otro en la delegación Noreste ubicado en la estación de Barcelona-Sants. Igualmente, se han integrado los sistemas de los CPS's de León e Irún.
- c) Se ha realizado la primera auditoría de seguimiento del sistema de gestión de calidad según la norma ISO 9001:2008, certificando la correcta implantación y eficacia del sistema.
- d) Se han impartido más de 41.000 horas de formación en materia de protección civil y seguridad, tanto a personal interno como externo, destacando las acciones de implantación de los planes de autoprotección, realización de simulacros, máster de protección civil y seguridad de personas y bienes.
- e) Se han elaborado 50 planes de autoprotección de diferentes túneles, estaciones e instalaciones logísticas con mercancías peligrosas, según la normativa vigente.
- f) Se está desarrollando un sistema de geolocalización de personas basado en un entorno GIS adaptado a los servicios de vigilancia que, entre otras funcionalidades, facilita la localización para actuaciones ante incidencias.
- g) Creación de un grupo operativo con el objetivo de investigar los hechos ocurridos en el ámbito de la seguridad dentro de Adif, resultando determinante en distintos intentos de robo y sabotaje.



### **4.3. CALIDAD Y MEDIOAMBIENTE.**

#### **Calidad.**

Siguiendo con el proceso de mejora continua, durante 2009 se actualizó el Plan Estratégico de Calidad y Medio Ambiente de Adif (PECYMA) en su revisión III, actualizando los objetivos e indicadores para el seguimiento de su avance en todas las áreas de actividad de la organización.

Adif está actualmente en pleno proyecto de armonización de la normalización, tomando como referencia las normas ISO 9000 y, para ello, impulsa dos procesos simultáneos. Uno con 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 la existencia de 31 certificaciones de sistemas de gestión de calidad conforme a la norma ISO 9001, y otras 31 certificaciones de sistemas de gestión medioambiental según la norma ISO 14001 obtenidas por las áreas de actividad. La Dirección de Calidad y Medio Ambiente impulsa asimismo el enfoque descendente con el objetivo, enmarcado en el proyecto Certadif, de la obtención de una certificación única para Adif del sistema de calidad, conforme a la norma ISO 9001:2008, con el alcance de procesos clave como la construcción, mantenimiento y explotación de las infraestructuras ferroviarias.

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 para detectar puntos fuertes, áreas de mejora y planes de acción, aconsejó la implantación de un sistema de gestión basado en los estándares del modelo EFQM.

En estos momentos 16 áreas de actividad han realizado los diagnósticos de su sistema de gestión a través de los correspondientes procesos de autoevaluación con referencia a la propia guía de autoevaluación de Adif. Procesos que han sido validados por licenciatarios EFQM, estando en la actualidad implantando los planes de acción, habiéndose conseguido una media de 316 puntos. Han sido más de 150 miembros de comités de dirección de áreas de actividad los que han participado en el proceso, habiéndose detectado 818 puntos fuertes y 757 áreas de mejora. En la actualidad se han acometido 349 áreas de mejora, y se han establecido 254 planes de acción con un grado de implantación del 76 %.

En lo referente a la participación de las personas en la mejora continua, se elaboró el plan de participación de Adif "Compartimos Talento 2009" cuyas acciones han permitido alcanzar la cifra histórica de presentación de 67 trabajos al IV concurso de participación para la innovación y excelencia en la gestión, un 24% de incremento respecto al año anterior, permaneciendo activos al final del periodo 202 sistemas de participación que equivalen a un incremento del 38% respecto al año 2008.



Se celebró la III convención de calidad y medio ambiente de Adif el 11 de marzo en Sevilla con el lema “Compromiso, Eficiencia Energética y Sostenibilidad Ambiental” con la asistencia de 600 profesionales de todos los niveles de la organización.

### **Medio ambiente.**

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

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

Como aseguramiento del cumplimiento legal, se han elaborado 54 certificados de cumplimiento de la DIA de proyectos constructivos, 83 informes de adecuación a la DIA de proyectos modificados y 171 exenciones de tramitación ambiental de actuaciones. Asimismo, los directores ambientales de obra realizaron 2.098 informes sobre este aspecto.

En materia de contaminación acústica se dio respuesta a 51 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 materia de sostenibilidad ambiental, en marzo se aprobó el plan Adif Verde, cuyo objeto es mejorar la eficiencia ambiental de las actividades de la entidad, contribuyendo a la mejora del entorno natural y la biodiversidad y constituyendo el hilo conductor de todas las actuaciones en este campo, de forma que se aprovechen las sinergias entre ellas y se optimice su coste.

Al objeto de coordinar los programas de actuación de los seis ejes estratégicos del plan Adif Verde (progreso ambiental en construcción, mejora del ambiente acústico, reducción de residuos, uso eficiente de recursos, sensibilización interna y compromisos con la sociedad), se constituyó en abril el subcomité de sostenibilidad ambiental dependiente del Comité de Calidad y Medio Ambiente de Adif. Tras seis meses de trabajo, en los que han participado 76 personas pertenecientes a 25 áreas de actividad, en octubre se han aprobado una serie de programas cuya implantación y seguimiento de los objetivos marcados se efectuará durante 2010, al tiempo que se formularán nuevos programas.

#### **4.4. RECURSOS HUMANOS.**

##### **Plan de recursos humanos**

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

El plan social es la principal herramienta para lograr los objetivos anteriormente citados. En 2006 fue autorizado por la Dirección General de Trabajo e incluye el plan de jubilaciones y bajas incentivadas. El número de adhesiones al expediente de regulación de empleo en 2009 ha sido de 340.

La oferta de empleo público (OEP) es la herramienta complementaria al plan social ya que permite sustituir a los trabajadores jubilados que ocupan un puesto de valor añadido. Siguiendo las necesidades de las diferentes áreas de la empresa, en 2009 las plazas de la OEP fueron de 135 personas.

##### **Desarrollo directivo.**

Durante el año 2009 se ha consolidado el nuevo modelo de desarrollo directivo que tiene por objetivo dar respuesta conjunta a necesidades de la organización y expectativas de las personas que la configuran. Este modelo se basa en criterios organizativos transparentes, gestión por competencias, evaluación del desempeño, formación para el desarrollo, sucesión planificada de puestos críticos y retribución del desempeño.

Otro punto importante es la transmisión de conocimiento a los directivos que serán protagonistas del relevo y esto se lleva a cabo mediante el Proyecto Mentor que apoya el desarrollo del talento donde participan los mentores (personas con mucha experiencia), y



los mentorizados (personas con potencial). Durante el año 2009 este proyecto acogió a 40 mentores y 69 mentorizados con un total de 1.176 horas de formación.

#### Otros temas.

Formación. En el desarrollo del plan anual participa cada uno de los departamentos de formación de las diferentes direcciones ejecutivas y los centros de formación de la Dirección de Organización, Formación y Desarrollo. El plan anual de 2009 ha superado las previsiones estimadas, con un total de 36.127 participaciones. Se han impartido 713.061 horas lo que supone una media de 50 horas por trabajador. Cabe destacar también el incremento en la formación a empresas externas que colaboran con Adif impartándose más de 162.000 horas correspondientes sobre todo a las áreas de protección civil, prevención de riesgos laborales y habilitaciones de seguridad en la circulación. El programa de formación integral para técnicos ha contado con la participación de 610 personas y se realizó con el objetivo de impulsar el cambio hacia el nuevo modelo de gestión.

Sistema de gestión integrada de recursos humanos. En el año 2009 y siguiendo el calendario previsto, se ha continuado con el proceso de implantación del sistema integral de gestión de recursos humanos llevándose a cabo las fases de análisis, diseño y parametrización, culminando en la instalación de los siguientes módulos: política social, política retributiva, prevención de riesgos laborales (incluidos módulo de medicina y accidentes), BW (centro de información de RR.HH), formación, relaciones laborales (huelgas, administración sindical, elecciones sindicales), dirección por objetivos, desarrollo de personal (desempeño), planificación de costes y selección de personal.

Comunicación interna. Las actividades más importantes llevadas a cabo en este ámbito afectan al portal INICIA, a las acciones del plan director de comunicación interna 2006-2010 y a la revista Líneas. En el portal INICIA se han desarrollado nuevas secciones y nuevos contenidos en secciones ya creadas. El número de accesos al portal fue de 2.334.513 visitas. Las acciones del plan director de comunicación interna más destacadas son: realización de la 3ª encuesta de clima laboral con una muestra de 844 personas, jornadas de comunicación interna y la III edición del concurso infantil de tarjetas de navidad.

#### Cuadros de distribución de trabajadores a 31 de diciembre de 2009.

ÁREAS DE GESTIÓN	EFFECTIVOS
Presidencia	12
D.G. de Seguridad, Organización, y RR.HH.	529
D.G. Económica Financiera y de Control	583
D.G. de Planificación Estratégica	60
D.G. de Explotación de la Infraestructura	3.554
D.G. de Desarrollo de la Infraestructura	8.777
D.G. de Grandes Proyectos de Alta Velocidad	240
Dirección de Comunicación y Relaciones Exteriores	52
Secretaría General y del Consejo	37
Otros	176
<b>TOTALES</b>	<b>14.020</b>



GRUPOS PROFESIONALES	EFFECTIVOS
Personal operativo	12.188
Estructura de apoyo	887
Estructura de dirección	945
<b>TOTALES</b>	<b>14.020</b>

La edad media de los trabajadores es de 48 años y la antigüedad media en la entidad es de 25 años.

EDAD	%
Hasta 35 años	6,91
Entre 36 y 50 años	55,30
Mas de 50 años	37,79

ANTIGÜEDAD	%
Entre 0 y 12 años	10,89
Entre 13 y 19 años	2,48
Entre 20 y 27 años	47,16
Entre 28 y 35 años	33,08
Más de 36 años	6,39

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

COMUNIDAD AUTÓNOMA	EFFECTIVOS
Andalucía	1.936
Aragón	690
Asturias	294
Cantabria	174
Castilla y León	1.747
Castilla La Mancha	752
Cataluña	1.772
Extremadura	293
Galicia	654
Madrid	3.433
Murcia	196
Navarra	201
País Vasco	647
La Rioja	72
Comunidad Valenciana	1.159
<b>TOTAL</b>	<b>14.020</b>



#### **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 los clientes.

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

Para la regulación y gestión de los servicios en las estaciones de viajeros, se han suscrito tres convenios: uno de ellos abarca a las denominadas "Estaciones multioperador"; otro a las estaciones con servicio prácticamente en exclusiva de cercanías y el último engloba a las estaciones utilizadas básicamente por regionales. El suministro energético para garantizar la tracción y las telecomunicaciones, es decir, la telefonía móvil y fija, y los nudos de comunicaciones, también pasan a ser regulados por sendos convenios. Los restantes convenios se refieren a diversos aspectos: ayuda en caso de accidentes; mantenimiento del parque de material de mantenimiento de infraestructuras de líneas convencionales; mantenimiento de los tractores de las terminales de mercancías; transporte por ferrocarril de los materiales que mantenimiento de líneas convencionales precisa para el desarrollo de su labor; utilización conjunta de los sistemas de información; prestación de servicios de tracción y personal de conducción en las líneas de ancho UIC; mantenimiento de instalaciones en los talleres y playas de vía de Cerro Negro, La Sagra y Santa Catalina; suministro de energía para usos distintos de tracción (UDT); el referido a los títulos de transporte ferroviario utilizados por el personal y beneficiarios de Adif y otros como los relacionados con la gestión ambiental y fomento de la movilidad sostenible. En el año 2008 se firmaron nuevos acuerdos por el que se formaliza la aplicación de la Orden FOM/2909/2006 del derecho de usufructo sobre bienes inmuebles e instalaciones vinculadas con el transporte ferroviario de mercancías, para espacios comerciales y campos.

En el ámbito de las estaciones de viajeros, en el presente ejercicio 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 esta 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. Con independencia de los acuerdos y convenios para la creación y posterior desarrollo de las actuaciones de las sociedades de integración del ferrocarril en las ciudades, cabe destacar que en 2009 se han formalizado convenios urbanístico-ferroviarios en A Coruña, Almería, Barakaldo, Barcelona, Bot, Cádiz, Cornellá de Llobregat, Mieres, Pamplona, Puebla de Sancho Pérez, Santiago de Compostela y Zaragoza. Con la entidad Puertos del Estado se suscribió un convenio para el impulso de la conexión de las redes ferroviarias en los puertos de interés general.

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.

Para proyectos relacionados con I+D+i se ha firmado una nueva encomienda Adif-Cedex (Centro de Experimentación de Obras Públicas) que permitirá durante los próximos cuatro años, la ejecución de 13 nuevos proyectos y se han suscrito sendos acuerdos con la Universidad de Sevilla y la Universidad de Málaga, creando un marco de colaboración en el que fomentar la participación y potenciar la labor investigadora.

Asimismo, señalar las actuaciones que realiza Adif con el patrimonio que no tiene una utilidad directa como infraestructuras ferroviarias por ser activos en desuso, y que se ponen al servicio de los ciudadanos con la finalidad de que esté disponible y responda a las necesidades de la sociedad, mediante los acuerdos y convenios que se suscriben con otras administraciones públicas o entidades privadas. En este sentido han sido 34 las cesiones de inmuebles a otras administraciones públicas para usos sociales, como son, entre otras, el centro de rehabilitación de toxicómanos de Llerena (Badajoz), el centro sociocultural en Boborás (A Coruña) y el centro de asistencia sanitaria en Pola de Lena (Asturias).

Por último, en cuanto a la gestión sobre Vías Verdes, en el año se ha procedido a la firma de seis nuevos convenios: Aceite IV, Noroeste II, Segura, Aceite, Cortijo y Espeluy-Linares que suman en total 131,17 nuevos km que se unen a la red nacional de Vías Verdes.



## 5. CONSEJO DE ADMINISTRACIÓN Y DIRECCIÓN A 31 DE DICIEMBRE DE 2009.

### Consejo de Administración

PRESIDENTE:

D. Antonio González Marín.

VOCALES:

D<sup>a</sup>. Carmen Alcaide Guindo

D<sup>a</sup> . Mercedes Caballero Fernández

D. Juan Carlos Cáceres Díez

D. Félix Díaz Martínez

D. Antonio Lanchares Asensio

D<sup>a</sup>. Mercedes López Revilla

D. Juan Ángel Mairal Lacomá

D. Miguel Miaja Fol

D. José Ignacio Pérez Lou

D<sup>a</sup>. Mercedes Rodríguez Arranz

D<sup>a</sup>. Soledad Sanz Salas

D. Fernando Flores Jiménez

D<sup>a</sup>. Fabiola Gallego Caballero

D. Javier Hurtado Domínguez

D. Carlos María Juárez Colera

D<sup>a</sup>. María del Carmen Picón Cabrera

D<sup>a</sup>. Carmen Román Riechmann

D<sup>a</sup>. Consuelo Sánchez Naranjo

SECRETARIA:

D<sup>a</sup>. María Rosa Sanz Cerezo

### Dirección

PRESIDENTE:

D. Antonio González Marín

SECRETARIA GENERAL

D<sup>a</sup>. María Rosa Sanz Cerezo

DIRECTOR GRAL. SEGURIDAD

ORGANIZACIÓN, RR.HH.

D. Mariano Garrido García

DIRECTOR GRAL. ECONÓMICO

FINANCIERO Y DE CONTROL

D. Ricardo Bolufer Nieto.

DIRECTOR GRAL. DE GRANDES

PROYECTOS DE ALTA VELOCIDAD

D. Luis María Pérez Fabregat

DIRECTOR GRAL. DE

PLANIFICACIÓN ESTRATÉGICA

D. Vicente Gago Llorente

DIRECTOR GRAL. DE DESARROLLO

DE LA INFRAESTRUCTURA

D. Manuel Sánchez Doblado

DIRECTOR GRAL. DE EXPLOTACIÓN

DE LA INFRAESTRUTURA

D. Miguel Ángel Campos García

DIRECTOR DE COMUNICACIÓN Y RR.EE.

D. Pedro José Alonso Ruiz

Madrid, 19 de julio de 2010

EL PRESIDENTE

Fdo.: Antonio González Marín