



**ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS
(Adif)**

**INFORME DE GESTIÓN
EJERCICIO 2011**



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. Contrato Programa/Convenio entre la AGE y Adif.....	3
1.4. Actuaciones básicas de desarrollo del modelo ferroviario.....	6
2. Actuaciones en las diversas áreas de actividad.....	8
2.1. Red de alta velocidad.....	8
2.2. Red convencional.....	18
2.3. Circulación.....	21
2.4. Estaciones de viajeros.....	23
2.5. Servicios logísticos.....	24
2.6. Patrimonio y urbanismo.....	26
2.7. Telecomunicaciones y energía.....	28
3. Actividad económica.....	30
3.1. Ingresos y gastos.....	30
3.2. Inversiones.....	31
3.3. Ejecución del Contrato Programa.....	33
3.4. Financiación de la Unión Europea.....	38
3.5. Contratación.....	41
3.6. Participaciones de Adif.....	43
4. Otras actuaciones de gestión.....	46
4.1. Actividades de I+D+i y eficiencia energética.....	46
4.2. Seguridad.....	49
4.3. Calidad y medioambiente.....	52
4.4. Recursos humanos.....	55
4.5. Convenios y acuerdos con Renfe Operadora.....	58
4.6. Otros convenios y acuerdos de colaboración.....	60
4.7. Proyectos internacionales.....	62
5. Hechos posteriores.....	65
6. Consejo de Administración y Dirección.....	66



1. NUEVO MODELO FERROVIARIO

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

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

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

- a) La aprobación de los proyectos básicos y de construcción de infraestructuras ferroviarias que deben formar parte de la Red Ferroviaria de Interés General y su construcción, siempre que se lleve a cabo con sus propios recursos y con arreglo a lo que determine el Ministerio de Fomento.
- b) La construcción, con recursos ajenos, de infraestructuras ferroviarias conforme al correspondiente convenio.
- c) La administración de las infraestructuras de su titularidad y de las que se le encomienden mediante el oportuno convenio.
- d) El control e inspección de la infraestructura ferroviaria que administre, de sus zonas de protección y de la circulación ferroviaria que sobre ella se produzca.
- e) La explotación de los bienes de su titularidad, de los que le sean adscritos y de aquellos cuya gestión se le encomiende.
- f) La elaboración y publicación de la declaración sobre la red, a la que se refiere el artículo 29.1.
- g) La adjudicación de capacidad de infraestructura a las empresas ferroviarias que lo soliciten y la celebración de acuerdos marco con aquellas.
- h) La emisión de informes con carácter previo al otorgamiento, por el Ministerio de Fomento, de las licencias de empresas ferroviarias y de las autorizaciones para prestar servicios que se hayan declarado de interés público, en los casos previstos en esta Ley.
- i) El otorgamiento de los certificados de seguridad, cuando así se determine por el Ministerio de Fomento.
- j) La prestación de servicios adicionales y, en su caso, de servicios complementarios y auxiliares al servicio de transporte ferroviario.



- k) La propuesta al Ministerio de Fomento de las tarifas por la prestación de los servicios adicionales y complementarios.
- l) El cobro de los cánones por utilización de las infraestructuras ferroviarias y, en su caso, de las tarifas por la prestación de servicios adicionales, complementarios y auxiliares.
- m) La cooperación con los organismos que en otros Estados miembros de la Unión Europea administren las infraestructuras ferroviarias, para establecer y adjudicar capacidad de infraestructura que abarque más de una red nacional.
- n) La resolución de las reclamaciones de responsabilidad patrimonial que se formulen respecto de la actuación del mismo.
- o) Cualesquiera otras que se le asignen en esta Ley o en sus disposiciones de desarrollo.

1.2. LEY DEL SECTOR FERROVIARIO

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

Los ejes sobre los que gira la reforma realizada por la ley son la separación de las actividades de administración de la infraestructura y de explotación de los servicios y la progresiva apertura del transporte ferroviario a la competencia. La consecución de estos objetivos requiere una profunda modificación de las estructuras y funciones de los agentes del sector ferroviario, así como la creación de otros nuevos que velen por la debida aplicación de la nueva normativa.

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



administrará las infraestructuras de su titularidad y aquellas cuya administración se le encomiende mediante el oportuno convenio.

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

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

El artículo 4 del Real Decreto 2395/2004 por el que se aprueba el Estatuto de la entidad establece que los Ministerios de Economía y Hacienda y de Fomento, en aplicación de lo previsto en el artículo 22.2 de la Ley del Sector Ferroviario, podrán encomendar al Adif la administración de infraestructuras ferroviarias que sean titularidad del Estado, estableciendo las directrices básicas que hayan de presidir dicha encomienda, señalando objetivos y fines que se deben alcanzar, determinando los niveles de inversión y la cuantía de las aportaciones económicas del Estado, a efectos de su inclusión en la correspondiente Ley de Presupuestos Generales del Estado.

Los referidos extremos se plasmarán mediante convenio o contrato programa. Este garantizará la coherencia y continuidad de la gestión de la red cuya titularidad pertenece al Estado, contemplará los resultados de la misma y comprometerá el correspondiente apoyo financiero. Además, podrá atribuir al Adif, de acuerdo con la ley del Sector Ferroviario, respecto de los bienes de dominio público de titularidad estatal o de aquellos cuya gestión le haya sido



atribuida por el Estado, el ejercicio de las facultades de administración, defensa, policía, investigación, deslinde y recuperación posesoria que otorga a la Administración General del Estado la Ley 33/2003 del Patrimonio de las Administraciones Públicas, y la facultad de establecer el régimen de uso de los mismos y de otorgar las autorizaciones, arrendamientos y demás títulos que permitan su eventual utilización por terceros. En el mismo se determinará, también, los ingresos que por la gestión convenida tenga derecho a percibir el Administrador.

Con fecha 16 de febrero de 2007 se firmó el contrato-programa AGE-Adif 2007-2010, modificado con fecha 18 de diciembre. Respecto del año 2011, con objeto de dar continuidad a las actuaciones de Adif en la Red de titularidad del Estado, con fecha 30 de diciembre de 2010 se procedió a la prórroga del vigente para el primer semestre del año y con fecha 18 de noviembre de 2011 se autorizaron por el Consejo de Ministros la aprobación de los convenios con la AGE y SEITSA para la promoción de inversiones en la red de titularidad del Estado para dicho año y para la administración de la RTE en el segundo semestre. También en dicha fecha se autorizó por el Consejo de Ministros un convenio con la AGE para la gestión y mantenimiento de la RTE durante el primer semestre de 2012.

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, por un lado, en 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.

Compromisos de Adif

A través de este contrato programa, la Administración General del Estado se compromete a realizar las aportaciones económicas que figuran en el mismo. 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 la entidad.
- Llevar a cabo un Plan de Recursos Humanos que adecue la plantilla a las necesidades y objetivos de gestión.
- Efectuar los gastos e inversiones encomendados por el Ministerio de Fomento en la Red de titularidad del Estado, tanto en lo que respecta a la red convencional, como a la red de altas prestaciones y alcanzar los resultados de realización de inversiones previstos.

Valoración de la prestación del servicio

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

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

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

La fiabilidad de las instalaciones se mide en términos de número de incidencias, fallos con afectación a la circulación ferroviaria, cuya responsabilidad es atribuible a la entidad, 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 o 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.

1.4. 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. En 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, que se actualiza anualmente, en el que Adif da a conocer las características de la infraestructura ferroviaria puesta a disposición de las empresas ferroviarias y las condiciones de acceso a la misma. 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.

Descripción de la red

Algunas de las características principales de la RFIG disponible en el año 2011 para la solicitud de adjudicación de capacidad, son:

- Líneas ferroviarias de alta velocidad 2.763 km., de los cuales: 2.212 km son de ancho UIC y mixto y 551 km de ancho ibérico.
- Líneas ferroviarias convencionales 11.090 km, incluidos 18 km de ancho métrico y excluidos los 551 km de alta velocidad de ancho ibérico.
- Estaciones de viajeros, clasificadas en: grandes estaciones (99), estaciones de cercanías y otras estaciones.
- Instalaciones técnicas y logísticas de mercancías, de las cuales 86 se clasifican como principales y 56 en régimen de autoprestación.

Se informa también de las conexiones con otras redes (Portugal y Francia); la tipología de vías (doble o única, electrificada o no); gálibo; límite de carga; rampas; velocidades máximas; longitud máxima de los trenes; suministro de energía; sistemas de seguridad, control de tráfico y comunicaciones; otras instalaciones; etc.



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

Prestación de servicios ferroviarios adicionales, complementarios y auxiliares

Son servicios adicionales, complementarios y auxiliares los definidos como tales en el anexo de la Ley del Sector Ferroviario, que tienden a facilitar el funcionamiento del sistema ferroviario.

Son servicios adicionales el acceso/expedición de trenes a/desde instalaciones. Entre los servicios complementarios se incluyen: suministro de la corriente de tracción, suministro de combustible, maniobras en instalaciones, maniobras de formación/selección, etc. La prestación de los servicios adicionales en la RFIG y sus zonas de servicio ferroviario será realizada por Adif, estando obligado a prestarlos a solicitud de las empresas ferroviarias.

La prestación de servicios complementarios se efectuará en régimen de derecho privado y podrá ser realizada por nuestra entidad con sus propios medios o mediante gestión indirecta a través de empresas contratistas, empresas que deberán disponer de un título habilitante otorgado por el Ministerio de Fomento (MFOM). Los servicios complementarios que se ofrezcan en cada momento, a través de la declaración sobre la red o documento equivalente, serán de obligada prestación a solicitud de las empresas ferroviarias y otros candidatos. También pueden prestarse directamente, a su riesgo y ventura, por empresas prestadoras provistas del preceptivo título habilitante otorgado por el Ministerio de Fomento.

La prestación de servicios auxiliares en la RFIG y las áreas de sus zonas de servicio administradas por nuestra entidad se efectuará en régimen de derecho privado, sin que sea precisa autorización previa del Ministerio de Fomento. En todo caso la empresa prestadora deberá haber suscrito con Adif el correspondiente acuerdo o contrato.

La prestación de los servicios adicionales y complementarios está sujeta al pago de tarifas, que tienen el carácter de precios privados, tarifas que son aprobadas por el MFOM y que se



incluyen en la declaración sobre la red. La prestación de servicios auxiliares está sujeta a precios libremente acordados entre las partes.

Licencias ferroviarias

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

Hasta 31 de diciembre el Ministerio de Fomento ha otorgado para el transporte ferroviario de mercancías licencias de empresa ferroviaria a las siguientes entidades/sociedades: Renfe Operadora, Comsa Rail Transport S.A., Continental Rail S.A., Acciona Rail Services S.A., Activa Rail S.A., Tracción Rail S.A., Eusko Trenbideak–Ferrocarriles Vascos S.A., Logitren Ferroviaria S.A.U., Arcelormittal Sideral S.A., Ferrocarriles del Suroeste S.A. (FESUR), FGC Mobilitat S.A., Alsa Ferrocarril S.A.U., Guinovart Rail S.A., Ferroviaria Railway S.A. y Logibérica Rail S.A.U. De las anteriores, siete que obtuvieron la licencia en el año 2006 han presentado a lo largo de 2011 la documentación pertinente para renovar su licencia, una vez transcurridos cinco años desde su otorgamiento tal y como establece la normativa aplicable, estando a 31 de diciembre cuatro de ellas en el trámite de subsanación de la documentación presentada. Asimismo, tres empresas conservaban la habilitación para la adjudicación de capacidad de infraestructura ferroviaria como operador distinto de las empresas ferroviarias: Conte Rail S.A., Pecova S.A. y Tramesa 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 del año diez 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., Activa Rail S.A., Logitren Ferroviaria S.A., Ferrocarriles del Suroeste S.A. (FESUR), Alsa Ferrocarril S.A.U. y Logibérica Rail S.A.U.

2. ACTUACIONES EN LAS DIVERSAS ÁREAS DE ACTIVIDAD

2.1. RED DE ALTA VELOCIDAD

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

- Línea de alta velocidad Madrid–Zaragoza–Barcelona–Frontera Francesa, encomendada por Acuerdo del Consejo de Ministros de fecha 23 de mayo de 1997. Con



posterioridad, el 9 de abril de 1999, se excluye de la encomienda anterior el subtramo Figueres-Frontera Francesa por integrarse éste en el tramo Figueres-Perpignan, en virtud del Acuerdo entre los gobiernos de España y Francia de fecha 10 de octubre de 1995.

- Línea Madrid-Segovia-Valladolid/Medina del Campo, del Corredor Norte/Noroeste, por acuerdos del Consejo de Ministros de fechas 18 de septiembre de 1998 y 31 de julio de 1999.
- Línea Córdoba-Málaga por Acuerdo de 31 de julio de 1999.
- Línea Madrid-Castilla La Mancha-Comunidad Valenciana-Región de Murcia, del nuevo acceso ferroviario de alta velocidad de Levante, por Acuerdo de 17 de septiembre de 1999.
- Línea de alta velocidad León-Asturias, tramo La Robla-Pola de Lena (Variante Pajares), del Corredor Norte/Noroeste (Acuerdo de 20/12/02), y tramo Venta de Baños-León-Asturias excluida la Variante de Pajares (Resolución de la Secretaría de Estado de Infraestructuras y Planificación, de fecha 28 de diciembre de 2006).
- Línea de alta velocidad del País Vasco, del Corredor Norte/Noroeste (Acuerdo de 20/12/02), y tramo Valladolid-Burgos-Vitoria (Resolución de la Secretaría de Estado de Infraestructuras y Planificación, de fecha 28 de diciembre de 2006).
- Línea de alta velocidad Madrid-Extremadura/Frontera Portuguesa, tramo 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-ciudad de Murcia (Resolución de la Secretaría de Estado de Infraestructuras y Planificación, de fecha 28 de diciembre de 2006).
- Línea de alta velocidad Bobadilla-Granada (Resolución de la Secretaría de Estado de Infraestructuras y Planificación de 12 de enero de 2006).
- Línea de alta velocidad Madrid-Galicia, del Corredor Norte/Noroeste, la construcción del tramo Olmedo-Medina-Zamora-Puebla de Sanabria-Lubián-Ourense se encomendó por Resolución de la Secretaría de Estado de Planificación e Infraestructuras, de fecha 4 de diciembre de 2009.
- Línea de alta velocidad Zaragoza-Pamplona en el territorio de Navarra, tramo Castejón-Comarca de Pamplona (Resolución de la Secretaría de Planificación e Infraestructuras, de fecha 30 de marzo de 2010).

Las principales actuaciones del año 2011 y la situación al cierre del ejercicio se describen a continuación.



Línea de alta velocidad Centro

a) Túnel de conexión Atocha-Chamartín

El túnel de vía doble en placa y ancho UIC entre las estaciones de Madrid-Atocha y Madrid-Chamartín, de aproximadamente 7 km de longitud, incluye la plataforma, vías, señalización e instalaciones de seguridad y comunicaciones, así como la conexión de las vías con el acceso sur a la estación de Madrid-Chamartín y los trabajos preparatorios en dicha estación para su ampliación con 7 nuevas vías de ancho UIC. La excavación del túnel finalizó en febrero, habiendo finalizado durante el presente ejercicio prácticamente la obra civil en todos los pozos que componen el túnel.

Una vez extraída la totalidad de las piezas que componían la tuneladora que ha horadado el suelo de Madrid durante 9 meses, se ha procedido al relleno de la solera de hormigón, sobre la cual se ejecutarán las vías en placa mediante el sistema de carril embebido EDILON, cuyo inicio está previsto durante el primer trimestre de 2012. Están aprobados técnicamente los proyectos constructivos de superestructura.

b) Túnel provisional en vía única para el by-pass de la futura estación pasante de Atocha

Túnel monotubo de vía única en placa y ancho UIC, conectando el túnel Atocha-Chamartín y la línea de alta velocidad Madrid-Levante, que incluye la plataforma, vía, señalización e instalaciones de seguridad y comunicaciones. Se ejecuta en dos frentes, boca norte y boca sur. En el primero de ellos se ha finalizado la excavación y el hormigonado de hastiales y contrabóveda. El inicio del avance de excavación desde boca sur está previsto para la segunda quincena del mes de enero de 2012.

c) Obras de cuadruplicación de vías entre Atocha y Torrejón de Velasco

Se han dividido en 4 tramos de plataforma (27,2 km) más un tramo de enlace entre las líneas de Levante y Andalucía con dos ramales de unos 7 km de longitud. El trazado alterna tramos con plataforma de nueva ejecución y tramos con plataforma existente y discurre en su mayoría en paralelo a la línea ferroviaria de alta velocidad Madrid-Sevilla. Como estructuras relevantes destacar los numerosos viaductos, pasos superiores e inferiores, así como obras de drenaje y reposiciones de servicios afectados.

Respecto de la conexión de las líneas de alta velocidad Madrid-Sevilla y Madrid-Levante, que permitirán el viaje directo entre Sevilla y Levante sin necesidad de parada en Madrid con el consiguiente ahorro de tiempo y mejora de la explotación, el ramal interior se encuentra finalizado, habiéndose publicado la resolución por la que se autoriza su puesta en servicio que se prevé realizar durante el mes de diciembre de 2012, mientras que del ramal exterior destacar que se ha finalizado este año el viaducto mixto que cruza la LAV Madrid-Levante.

Línea de alta velocidad Noroeste

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



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

a) Tramos Olmedo-Zamora-Lubián-Ourense

La construcción de la línea de alta velocidad Madrid-Galicia, en su tramo entre Olmedo-Zamora-Lubián-Ourense, con una longitud de 344,9 km supondrá un aumento de la seguridad con la disposición del cerramiento perimetral, y la ausencia de pasos a nivel a lo largo de todo el trazado de la nueva línea de alta velocidad. También supondrá un incremento de la capacidad y la regularidad al disponer de doble vía en todo el trayecto, sin olvidar el aumento del confort y un ahorro del tiempo de viaje entre Madrid y Ourense. Las obras se dividen en 43 tramos de plataforma de los que 19 se encuentran adjudicados.

El resto de subsistemas se encuentran en fase de licitación por colaboración público privada (CPP).

El trayecto Olmedo-Zamora de 102,8 km consta de 9 subtramos de los cuales 2 están recibidos, 5 en ejecución y 2 pendientes de licitar. Las estaciones de Medina del Campo y Zamora fase I y II están pendientes de licitar. Las obras consisten esencialmente en la ejecución de 19 viaductos y 2 pérgolas, numerosos pasos superiores e inferiores con el fin de garantizar la permeabilidad territorial.

El trayecto Zamora-Lubián de 140,4 km consta de 9 subtramos, de los cuales 4 están en ejecución, 2 pendientes de iniciar las obras y 2 pendientes de licitar. La estación Puebla de Sanabria está pendiente de licitar.

El trayecto Lubián-Ourense de 101,7km consta de 25 subtramos, de los cuales 6 están en ejecución, 6 en licitación y 13 pendientes de licitar. Las estaciones de Puerta de Galicia (A Gudiña) y Ourense están pendientes de licitar.

b) Eje Ourense-Santiago de Compostela

La puesta en servicio el 10 de diciembre de 2011 de la LAV en el eje Ourense-Santiago con una longitud de 87,1 km significa la vertebración socioeconómica de la Comunidad Autónoma de Galicia reduciendo notablemente los tiempos de viaje, 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. Las obras han consistido esencialmente en la ejecución de 40 viaductos, con una longitud total de 19,5 km, y de túneles, con una longitud total de 29,5km, siendo el resto del trazado de la plataforma sobre tierra, tanto de desmonte como en terraplén. Además de las instalaciones de señalización, control de tráfico centralizado, sistemas de protección de tren, instalaciones de telecomunicaciones fijas, protección civil y seguridad e instalaciones móviles GSMR e infraestructura para operadores de telefonía móvil pública.

Ese mismo día se puso en servicio la electrificación entre Santiago de Compostela y A Coruña.



Línea de alta velocidad Norte I

a) Venta de Baños-Burgos-Vitoria

En el presente ejercicio han finalizado en diciembre las obras del tramo Torquemada-Quintana (11,3 km) y están en ejecución los restantes 6 subtramos entre Venta de Baños y la variante de Burgos (64,6 km). Asimismo, como actuaciones relevantes cabe destacar: cale del Túnel del Almendro y la finalización de 5 Viaductos (2 en Pégola) en varios tramos.

En vía y suministros se encuentra en fase de supervisión el proyecto constructivo de la base de montaje y acopio de Villodrigo y se está estudiando la implantación de la base de Miranda de Ebro.

En instalaciones está finalizando la redacción del proyecto de señalización, telecomunicaciones y control de tráfico del tramo Valladolid-Venta de Baños-Burgos y el correspondiente al nudo Norte de Valladolid. El proyecto constructivo de instalaciones de telecomunicaciones móviles GSM-R en el tramo Venta de Baños-Burgos está redactado.

En energía el proyecto constructivo de las instalaciones de las líneas aéreas de contacto y sistemas asociados para el tramo Venta de Baños-Burgos está redactado, lo mismo que el proyecto constructivo de la subestación eléctrica de tracción de Buniel y centros de autotransformación. El proyecto constructivo de telemando Venta de Baños-Burgos ha completado igualmente su redacción.

b) Vitoria-Bilbao-San Sebastián

En plataforma ha finalizado el tramo Abadiño-Durango con lo que a final del año están construidos 8,7 km, manteniendo en obra los 11 restantes (44,6 km) con un grado de avance importante; adjudicado y pendiente de inicio en enero 2012 el tramo Elorrio-Atxondo (3,3 km) y en diciembre fue aprobado el proyecto constructivo del tramo Atxondo-Abadiño. Se encuentran en fase de redacción, los 2 proyectos de conexión de la línea con la red convencional en Basauri (Bilbao) (6 km) y Vitoria (5 km), que permitirán la puesta en servicio de la misma. Además están en redacción los estudios informativos de Integración del ferrocarril en estas dos capitales. Otras actuaciones relevantes llevadas a cabo han sido el cale de 16 túneles y la finalización de 14 viaductos en distintos tramos.

En vía y suministros se está redactando el proyecto de la base de montaje y acopio de balasto de Vitoria y una instalación para la recepción de carril en Jundiz. En instalaciones se ha iniciado la redacción del proyecto constructivo de enclavamientos, sistemas de protección del tren, control de tráfico centralizado y protección civil y seguridad del tramo Vitoria-Bilbao. Se está completando el proyecto constructivo de instalaciones de telecomunicaciones móviles GSM-R e infraestructura a operadores públicos de telefonía móvil de toda la línea. Y en energía continúa la elaboración de los proyectos constructivos de línea aérea de contacto, subestaciones (Tolarieta, Luminabaso y Erretana), centros de autotransformación y telemando de energía.



c) Otras actuaciones: soterramiento del ferrocarril en Logroño

El 18 de diciembre de 2011 se puso en servicio la nueva estación de Logroño como hito fundamental de la fase I del soterramiento, cuyas obras continúan en ejecución y culminarán durante 2012, de cuya fase II se ha finalizado el proyecto constructivo. También está muy avanzado el proyecto de la subestación de tracción eléctrica, estando prevista su finalización en el primer trimestre de 2012.

Línea de alta velocidad Norte II

a) Valladolid – Venta de Baños

Respecto de las obras de plataforma está prevista la entrega de todos los subtramos de la línea entre Valladolid y Venta de Baños para mediados del año 2012. A su vez, las obras de la red arterial de Valladolid están en ejecución y se prevé estarán finalizadas antes de la conclusión del año 2012.

Se están llevando a cabo las labores de suministro de materiales de vía, traviesas, carril y balasto, con finalización prevista en el año 2012.

Los proyectos de instalaciones no ferroviarias (seguridad de túneles), estación fase previa Valladolid (Campo Grande), montaje de vía y protecciones acústicas se encuentran, en su práctica totalidad, ya redactados. Y los proyectos de subestaciones eléctricas, centros de transformación y telemando de energía, línea aérea de contacto, instalaciones de señalización y telecomunicaciones fijas y móviles GSM-R se encuentran pendientes de autorización de licitación.

b) Venta de Baños – Palencia – León

Está prevista la entrega de todos los subtramos de plataforma de la línea entre Palencia y León para mediados del año 2012, habiéndose puesto en servicio la nueva estación de León en marzo de 2011. También han finalizado las obras de la base de montaje de Villada y la modificación del nudo de Venta de Baños. Las obras de la red arterial de Palencia y el C.R.C. de León se prevé estarán finalizadas en 2012, año en el que también se prevé la finalización de las labores de suministro de materiales de vía, traviesas, carril y balasto.

Los proyectos de adaptación de vías para la entrada de alta velocidad en León, instalación de intercambiadores en la ciudad y perturbaciones de la línea de 25 kv a la red convencional están pendientes de licitación. Y en la misma situación se encuentran los proyectos de montaje de vía y protecciones acústicas. Por último, los proyectos de subestaciones eléctricas, centros de transformación y telemando de energía, línea aérea de contacto, instalaciones de señalización y telecomunicaciones fijas y móviles GSM-R se encuentran pendientes de autorización de licitación.

c) Variante de Pajares

Está prevista la entrega de todos los subtramos de la variante de Pajares a lo largo de 2012, lo mismo que la finalización de las obras complementarias interiores



(impermeabilización y andenes) de los túneles de Pajares que se están ejecutando en la actualidad.

Los proyectos correspondientes a las instalaciones de señalización y telecomunicaciones, línea aérea de contacto, subestaciones y centros de transformación y telemando de energía están pendientes de autorización de licitación. Asimismo, los proyectos de montaje de vía y obras civiles complementarias exteriores se encuentran pendientes de licitación, mientras que las instalaciones no ferroviarias (seguridad de túneles) de la variante están en fase de aprobación.

Línea de alta velocidad Noreste

a) Madrid-Zaragoza-Barcelona

La línea ha funcionado con normalidad durante el año 2011, manteniendo los altos estándares de fiabilidad, disponibilidad y puntualidad recurrentes, dando servicio a aproximadamente 5 millones de viajeros durante el presente año.

Entre las actuaciones relevantes durante este año para la mejora de los servicios ofrecidos, destaca la puesta en servicio del nivel 2 de ERTMS entre Madrid y Lleida, que hasta Barcelona está previsto en el primer trimestre de 2012, lo que ha permitido el aumento de la velocidad máxima hasta 310 km/h y la consecuente reducción en los tiempos de viaje ofreciendo trayectos Madrid-Barcelona desde 2h 30min.

b) Barcelona-Figueres

La primera conexión internacional de viajeros en ancho UIC y el corredor de mercancías Puerto de Barcelona/Morrot-frontera francesa, ambos en servicio desde Diciembre del 2010, han completado su etapa de arranque correctamente, estableciéndose una media de 12 circulaciones de mercancías por semana, confirmándose de esta forma el buen funcionamiento de la implantación de tercer carril sobre las líneas convencionales.

Durante el año 2011 se ha avanzado fuertemente en los trabajos necesarios para completar la puesta en servicio del corredor de alta velocidad Barcelona-Figueres. En los 56 km de plataforma pendientes de poner en servicio, ya está finalizada la plataforma y el montaje de vía en 30 km situados entre Girona y Figueres, mientras que en el resto, la infraestructura se encuentra al 95 % de ejecución.

De entre los trabajos realizados durante el ejercicio destaca la finalización de los túneles urbanos ejecutados con tuneladora en los municipios de Barcelona, Girona, y Montcada.

También se ha finalizado otras actuaciones de singular importancia debido a su incidencia sobre el entramado urbano como son la construcción de los corredores de alta velocidad en San Andrés Condal (1,5 km) y los falsos túneles en el Municipio de Montmeló (1,35 km) además de proseguir con los trabajos de construcción de una nueva estación de cercanías en ambos municipios.

En cuanto a los trabajos de electrificación, prácticamente se ha finalizado el tendido de catenaria en el tramo Sant Julià-Figueres.



En relación a la construcción de las tres subestaciones proyectadas y centros de autotransformación asociados al tramo Barcelona-Figuères, cabe destacar la puesta en servicio de la parte de alta tensión de la subestación de Baro de Viver que permitirá energizar la zona sur del tramo Barcelona-Figuères una vez esté realizado el tendido de catenaria, sin embargo aún no se dispone de fecha para la puesta en servicio de las subestaciones de Red Eléctrica que alimentarán las subestaciones Adif de Santa Llogaia y Riudarenes. En consecuencia, la explotación funcionaría provisionalmente con alimentación desde Baró de Viver, Sant Celoni y Le Soler (TP-Ferro), permitiendo un escenario de circulaciones con un tráfico limitado. En caso de fallo de una de las subestaciones, la explotación se vería afectada.

En el ámbito de las instalaciones de control de tráfico, continúan los trabajos de construcción de las instalaciones del tramo bifurcación Mollet-Figuères, incluyendo edificios técnicos, señalización, control de tráfico centralizado, sistemas auxiliares de detección, detectores de caída de objetos y sistemas de suministro de energía en los enclavamientos de bifurcación Mollet, Llinars, Riells, Vilobí D'Onyar y Figueres.

Respecto a las instalaciones de telecomunicaciones, continúan la ejecución de los emplazamientos de GSM-R y la infraestructura para operadores de telefonía móvil pública.

En cuanto a los hitos para el próximo ejercicio, el más destacado es el inicio de pruebas con material rodante homologado, entre Llinars y Figueres, previsto para el último cuatrimestre de 2012.

c) Estación intermodal de La Sagrera

Se ha continuado con avances en las 2 obras contratadas, accesos y estructura, en las que ya se ha realizado una excavación conjunta de más de 500.000 m³. Por otra parte se ha finalizado la redacción de los proyectos constructivos de instalaciones y arquitectura que vestirán la estructura construida mediante las obras en curso.

En este año se ha completado la construcción del nuevo puente del trabajo, que permitirá mediante una solución compatible con la futura estación, dotar de la permeabilidad urbanística necesaria para proceder a la demolición del antiguo, incompatible con la puesta en servicio del corredor Barcelona-Figuères.

d) Otras actuaciones

Destacar la finalización de la construcción del túnel realizado para el soterramiento de la línea convencional a su paso por Montmeló, lo que permitirá la puesta en servicio de la nueva estación durante el primer cuatrimestre de 2012. También destaca la puesta en servicio de la nueva estación de ancho convencional en Riells enmarcada dentro de las obras de construcción de la línea de alta velocidad a su paso por dicha población.

Además se están ejecutando las instalaciones de seguridad y CTC del ramal de mercancías Castellbisbal-Can Tunis-Morrot (tercer carril).



Línea de alta velocidad Sur

a) Córdoba-Málaga

Se encuentran en ejecución las actuaciones de protección de taludes y mejora de infraestructuras y para la puesta en servicio del sistema ERTMS nivel 2 se ha concluido la migración de la plataforma hardware de los RBC's (radio block center), encontrándose el sistema en las pruebas de verificación final previas a las pruebas complementarias de validación tren-vía previstas para abril de 2012.

Se han concluido las siguientes obras: proyecto de estabilización del desmonte 4, tramo 5, Puente Genil-Herrera; proyecto de abastecimiento de agua potable y riego a distintos parajes y núcleos rurales de la Sierra de Abdalajis, término municipal de Álora, Antequera y Valle de Abdalajis; y la rectificación de trazado en el Apeadero de los Pados.

b) Antequera-Granada

Adjudicadas las obras en espera de las expropiaciones en el tramo Guejigares-Variante de Loja de 3,12 km, realizándose obras en los siguientes tramos: nudo de Bobadilla, fase I; nudo de Bobadilla, fase II; nudo de Bobadilla-Antequera; Antequera-Peña de los Enamorados; Peña de los Enamorados-Archidona; Archidona-Arroyo de la Negra; Arroyo de la Viñuela-Quejigares; Tocón-Valderrubio y Pinos Puente-Granada; que hacen un total de 78,5 km. Se ha concluido la construcción de la plataforma en el tramo Arroyo de la Negra-Arroyo de la Viñuela.

c) Madrid-Extremadura

En el tramo Talayuela-Cáceres comenzadas las obras en los siguientes subtramos: Talayuela-Arroyo Santa María; Navalморal de la Mata-Casatejada; Grimaldo-Casas de Millán; Casas de Millán-Cañaveral; Cañaveral- Embalse de Alcántara; Embalse de Alcántara-Garrovillas; Garrovillas-Casar de Cáceres y Casar de Cáceres-Cáceres. Hacen un total de 59,5 km.

Y en el tramo Cáceres-Badajoz comenzadas las obras en el tramo Mérida-Badajoz, subtramo Montijo-Badajoz y tramo Cáceres-Mérida, subtramos Cáceres-Aldea del Cano y Aldea del Cano-Mérida. Hacen un total de 60,7 km. Se ha concluido la construcción de la plataforma en el subtramo Mérida-Montijo.

d) Murcia-Almería

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

A su vez se encuentran concluidos los siguientes proyectos de construcción de plataforma para acondicionamiento a la alta velocidad en la línea Alcantarilla-Lorca: subtramo Librilla-Alhama, p.k. 13/930 a p.k. 26/105, y subtramo Variante de Totana, p.k. 32/580 a p.k. 41/580.

Línea de alta velocidad Este

a) Albacete-Alicante

Durante el año 2011 continuaron, de acuerdo a la programación prevista, las obras de plataforma del trayecto Albacete-La Encina, quedando las obras de plataforma a disposición del



montaje de vía y resto de instalaciones (energía, control de tráfico y telecomunicaciones). En este trayecto se pusieron en servicio, en 2 fases, 41 km de ferrocarril convencional, siendo autorizados por el Ministerio de Fomento en febrero y septiembre. Estas actuaciones permitieron pasar los tráficos a este nuevo trazado, liberando las vías existentes para su reconversión a UIC.

En el trayecto La Encina–Alicante se finalizaron los 2 tramos Caudete–Villena y Villena–Sax, quedando de esta manera concluida la plataforma, a excepción de la entrada a Alicante, obra que fue adjudicada a principios de año.

El montaje de vía está prácticamente concluido, a falta del canal de acceso a Alicante. Y sobre el resto de técnicas se iniciaron las instalaciones, a excepción de señalización y telecomunicaciones fijas. Las obras han sido adjudicadas mediante la fórmula de colaboración público privada en el Consejo de Administración de Adif del mes de octubre, habiéndose firmado el contrato en diciembre.

b) Albacete–Alicante–Murcia

En el año continuaron los trabajos de plataforma de acuerdo a la programación prevista en todo el trayecto, a excepción del último tramo Accesos a la ciudad de Murcia ya concluido y en servicio. Ya han finalizado los trabajos de construcción de la base de montaje de Monforte del Cid y se están ejecutando las obras de cambio de ancho entre Albacete y Almansa y las obras de montaje de vía entre Caudete y Alicante. Asimismo, se ha procedido a la licitación y adjudicación del contrato de colaboración público privada para la redacción de proyectos, ejecución de las obras y mantenimiento de las instalaciones, entre otras, de señalización, telecomunicaciones fijas, control de tráfico centralizado, protección civil y seguridad del tramo Albacete–Alicante.

c) Nudo de La Encina–Xátiva–Valencia

Han continuado los trabajos del nuevo trazado de red convencional de los tramos del nudo de la Encina–Mogente y Mogente–Alcudia de Crespins y está previsto que finalicen los trabajos de montaje de vía en el tramo Xátiva–Almussafes.



Como resumen el grado de ejecución de la red de alta velocidad al final del año 2011 se refleja en los cuadros siguientes:

EN SERVICIO	LONGITUD
	(km)
Madrid-Sevilla	476
Madrid-Barcelona Sants	740
Córdoba-Málaga	155
Zaragoza-Huesca	79
Madrid-Valladolid	201
Madrid-Toledo	21
Madrid-Valencia/Albacete	438
Orense-Santiago	87
Conexión Los Gavilanes	6
TOTAL	2.203

EN DESARROLLO	LONGITUD
	(km)
Barcelona-Frontera Francesa	56
Madrid-Badajoz-Frontera Portuguesa	262
Eje transversal de Andalucía: Antequera-Granada.	126
Eje Mediterráneo: Castellón-Valencia- Alicante-Murcia-Almería.	701
Bilbao-Vitoria-San Sebastián	175
Olmedo-Zamora-Orense	348
Valladolid-Burgos-Vitoria	236
Venta de Baños-Palencia-León-Asturias	280
Otros	110
TOTAL	2.294

2.2. RED CONVENCIONAL

Las tareas básicas de este ámbito de actuación consisten en la construcción y el mantenimiento de la infraestructura ferroviaria propiedad del Estado gestionada por Adif, en base al contrato programa firmado con la Administración General del Estado. Y como objetivo la gestión de estas infraestructuras de forma eficiente y sostenible, tanto desde el punto de vista económico como medioambiental, garantizando siempre a los clientes el mayor grado de seguridad, fiabilidad y disponibilidad de las mismas.

Construcción

Esta actividad engloba tanto la construcción de nuevas infraestructuras como la modernización de los activos de la RFIG, derivadas de encomiendas específicas realizadas por el Ministerio de Fomento o actuaciones puntuales que propone el propio Adif. Entre las actuaciones de nuevo desarrollo realizadas destacan la nueva línea aérea de contacto a 25 kv entre Santiago de Compostela y Coruña, formando parte del nuevo eje Ourense- Santiago de Compostela que se puso en servicio el pasado 10 de diciembre de 2011, la nueva línea de cercanías Sevilla-Benacazón y el nuevo intercambiador en Sagrera Meridiana. Y de las actuaciones de modernizaciones de activos, fundamentales para disminuir costes de mantenimiento y número de incidencias, mencionar la finalización de la modernización de catenaria entre Mataporquera y Reinosa, el inicio de las modernizaciones de catenaria entre Reinosa-Bárcena y Torrelavega-Santander y la finalización de la remodelación de la cabecera norte de Chamartín (vía y catenaria). Otras obras relevantes han supuesto la supresión de 83 pasos a nivel y la protección de 3 más.

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



- Dirección de Operaciones Centro: acondicionamiento y mejora de acceso a la refinería de Puertollano; nuevo enclavamiento electrónico Brazatortas–Veredas; renovación integral de la cabecera norte de la estación de Madrid–Chamartín; construcción y puesta en servicio de la nueva subestación de tracción de Hortaleza; construcción del sistema de comunicaciones móviles GSM–R de Adif en las cercanías de Madrid, túneles Atocha–Chamartín y la mejora de las bandas de regulación tren tierra del puesto de mando de Chamartín.
- Dirección de Operaciones Sur: renovación de vía e instalaciones de señalización Ronda–San Pablo de Buceite; renovación del trayecto Fregenal de la Sierra–Jabugo; ampliación del servicio de cercanías desde Sevilla hasta Benacazón; ampliación del servicio de cercanías de Sevilla, duplicación de vía hasta La Cartuja, y construcción y puesta en servicio de la nueva subestación de tracción de Salteras.
- Dirección de Operaciones Noreste: nuevos intercambiadores modales de Sagrera–Meridiana (en Barcelona) y Sabadell–Nord; nuevos enclavamientos y bloqueos en el ámbito de los túneles urbanos de Barcelona (Sant Andreu Arenal, Plaza Catalunya, Bifurcación Aragón y Barcelona–Marina); rehabilitación del telemando de energía e instalación del telemando de seccionadores en el ámbito de la gerencia de Barcelona; renovaciones de catenaria: Terrassa–Manresa, Sant Vicenç de Calders–El Prat de Llobregat y Sant Adrià–Sagrera; refuerzo de la línea de suministro de energía a las instalaciones de seguridad de las cercanías de Barcelona; rehabilitación de las instalaciones de protección y alumbrado en los túneles de las cercanías de Barcelona; construcción de la nueva base de mantenimiento de Martorell y Sant Vicenç de Calders; construcción y puesta en servicio de la nueva subestación de tracción de La Sagrera; instalación y puesta en servicio de la nueva subestación móvil de Gerona y nueva subestación de tracción en Sant Adrià del Besós.
- Dirección de Operaciones Norte: renovación integral de vía Valladolid–Venta de Baños; obras complementarias de plataforma y vía en el trayecto Altsasu–Tolosa; renovación total y compensación independiente de catenaria Mataporquera–Reinosa; modernización y compensación de catenaria entre Ávila y Mingorría; rehabilitación y modernización de la línea de contacto Gallur–Castejón; rehabilitación de catenaria en el trayecto Brinkola–Zegama; rehabilitación de catenaria en el trayecto Zegama–Altsasu; rehabilitación de catenaria en el trayecto Barakaldo–Olabeaga; rehabilitación de la subestación eléctrica de Venta de Baños y construcción y puesta en servicio de la nueva subestación de tracción de Burgos–Villalonguejar.
- Dirección de Operaciones Noroeste: electrificación de 61,5 km de vía doble entre las estaciones de Santiago de Compostela y A Coruña; nuevo enclavamiento electrónico de Redondela de Galicia; modernización de la línea aérea de contacto en 22,5 km de vía doble de la red de cercanías de Asturias entre las estaciones de Pola de Lena y Soto de



Rey y adecuación y modernización de las instalaciones de señalización en 31,5 km de vía doble de la red de cercanías de Asturias entre las estaciones de Pola de Lena y Oviedo.

- Dirección de Operaciones Este: nuevo acceso red básica de ancho UIC Madrid–Castilla La Mancha–Comunidad Valenciana, tramo Albacete–Villar de Chinchilla; reparación de filtraciones en la losa de vía de la estación de Cabanyal, núcleo de cercanías de Valencia Corredor Mediterráneo (fase I); puesta en servicio de la nueva subestación móvil de Chinchilla de Monte Aragón y fiabilización del puesto central del puesto de mando de Valencia Fuente San Luis.

Mantenimiento de la infraestructura

Tiene por misión mantener operativa la red para que el tráfico se gestione de una forma segura y con la máxima regularidad. Las áreas técnicas sujetas al mantenimiento son tres: infraestructura y vía, energía e instalaciones de seguridad y comunicaciones; y los procesos de mantenimiento se agrupan en tres actividades principales: mantenimiento preventivo (programado según estado y controles legales), mantenimiento correctivo y actuaciones de mejora.

A continuación se relacionan diferentes actividades realizadas en 2011: inspección de 307 puentes, 625 trincheras y 42 túneles, y 21 pruebas de carga en puentes; bateo de 3.019 km de vía con medios propios (6 grupos de bateo distribuidos por toda la red convencional); 24.848 km de vía general y de estaciones tratados con desherbado químico; amolado de 310 km de carril; auscultación ultrasónica de 26.363 km de carril; auscultación geométrica de 11.577 km de vía; auscultación de más de 10.300 km de línea aérea de contacto (8.500 km de auscultación geométrica y 1.800 km de auscultación dinámica); inspección visual y termográfica de más de 700 km de línea aérea de contacto en las redes de cercanías; 124 inspecciones reglamentarias y 77 revisiones de subestaciones eléctricas de tracción; inspección de más de 1.300 km de líneas de acometida a subestaciones; y comienzo del despliegue de redes IP metropolitanas en el núcleo de cercanías de Barcelona.

Asimismo, se han replanteado los proyectos constructivos para proceder a renovar los equipos de detectores de caldeo obsoletos de tecnología analógica cuya antigüedad supera en algunos casos los 25 años. Esta actuación contempla igualmente incluir los equipos de detectores de cajas calientes y frenos agarrotados en cada puesto de regulación y control de circulación correspondiente. Y respecto a los equipos grabadores para dar mayor fiabilidad a los sistemas de grabación de audio en todos los puestos de regulación y control de circulación, se ha continuado durante el año con la instalación de equipos redundantes con los anteriormente puestos en servicio. También se ha continuado este tipo de instalación en 150 gabinetes de circulación, que se suman a la primera actuación del 2006 en 24 gabinetes. Por tanto, cada puesto de mando de red convencional (15 en total) posee grabación de las conversaciones de explotación en dos máquinas independientes y redundadas.



2.3. CIRCULACIÓN

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

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

Otro proceso operativo de circulación lo constituye la gestión de 591 estaciones, en las que efectúan parada los trenes de viajeros, garantizando la prestación de un catálogo de servicios y unas condiciones de accesibilidad adecuados a la actividad comercial de la estación, para lo cual se ha definido un modelo integral de gestión de estas instalaciones. En el año han transitado por estas estaciones más de 8 millones de viajeros. Sobre las mismas se ha desarrollado un plan de modernización que ha permitido realizar múltiples obras de renovación, actuaciones para el aprovechamiento de energías renovables o medidas de ahorro de agua y electricidad, todas ellas con un enfoque doble de mejora: accesibilidad y sostenibilidad.

Respecto del tráfico en el año 2011 en la red de alta velocidad se han gestionado 42,1 millones de km-tren, con un incremento del 14,7% respecto al año anterior, y en la red convencional de ancho ibérico y mixto 145,9 millones de km-tren, con una disminución del 0,1% respecto al año anterior. En estas variaciones ha influido significativamente la entrada en explotación comercial de la línea de alta velocidad de Levante y el trasvase correspondiente de viajeros de la red convencional a la red de alta velocidad.

Tanto en el transporte de viajeros, 161,7 millones de km-tren, como en el transporte de mercancías, 26,3 millones de km-tren, se han mejorado las cifras respecto al año anterior, algo



más del 2%. Ha contribuido significativamente al aumento en el transporte de viajeros la mencionada puesta en explotación de la LAV de Levante, y la implantación del producto mercancías de 750 m entre Madrid y Valencia y la conexión de los puertos con la red ferroviaria consecuencia de los convenios firmados con las Autoridades Portuarias, para el aumento del transporte de mercancías.

El desarrollo de las diferentes obras que se están acometiendo tanto en líneas convencionales como en la alta velocidad, conviven frecuentemente con la explotación diaria. El avance de las primeras y la necesaria normalidad de las segundas, suponen un importante esfuerzo en la coordinación y planificación de trabajos, medios técnicos, reprogramación de tráfico y normalizaciones técnicas de cara a las puestas de servicio.

Destacan por su relevancia las siguientes actuaciones:

- Puesta en servicio de la línea de alta velocidad Ourense-Santiago el pasado 11 de noviembre de 2011.
- Nueva variante de cercanías y estaciones Chamartín-Fuente de La Mora-Aeropuerto T4.
- Puesta en servicio del ERTMS nivel 2 entre Madrid-Atocha y Lleida.
- ERTMS cercanías de Colmenar Viejo-Parla en Madrid.
- Albacete-Variante de Alpera LAV Albacete-Alicante. (1ª y 2ª fases)
- Nueva estación provisional de viajeros en Vigo-Guixar, con motivo de la futura entrada de la alta velocidad en Vigo.
- Estación provisional de León, explotación a fondo de saco mientras se ejecutan las obras en la estación para la alta velocidad.
- Electrificación Vigo-Coruña.
- Triangulo de Alicante.
- Línea C2 cercanías Sevilla, duplicación de vía desde la bifurcación de Los Naranjos hasta la estación de La Cartuja, remodelación de la misma y construcción nuevo apeadero de San Jerónimo.
- Estación soterrada de Logroño (alta velocidad).
- Estación de Villanueva en Córdoba (alta velocidad).
- Estación de cercanías de La Sagrera-Meridiana Líneas C-3 y C-4 cercanías Barcelona (2ª fase).
- Estación de cercanías El Cádiz de la Línea C-1 de cercanías de Sevilla.
- Apeadero Fuente de la Mora líneas C-7 y C-10 de cercanías de Madrid.
- Ampliación del servicio de cercanías de Sevilla hasta el Aljarafe Norte.
- Intercambiador Sabadell-Nord (RENFE – FGC).
- Estación de Intxaurre de la Línea Madrid-Hendaya.
- Variante de Granada-Fuente La Piedra.
- Estación provisional de Gijón y actuaciones en La Calzada y Tremañes (2ª fase).



2.4. ESTACIONES DE VIAJEROS

En el año 2011, se ha contribuido activamente en la puesta en servicio de las nuevas estaciones de Gijón, León, Logroño y en la adaptación de estaciones de la nueva línea de alta velocidad Ourense–Santiago de Compostela– A Coruña.

La calidad de los servicios prestados en las estaciones ha obtenido la valoración global más alta desde que se inició la serie de encuestas en el año 2000, concretamente 7,53 sobre 10; reflejándose también una disminución de las reclamaciones, un 3% inferior con respecto al año 2010. Respecto del servicio Dialoga, diseñado para facilitar la accesibilidad a la información y la comunicación en las estaciones a las personas sordas y con discapacidad auditiva, se ha incrementado el número de estaciones en las que se presta este servicio hasta alcanzar un total de 20: Albacete Los Llanos, Barcelona Sants, Ciudad Real, Córdoba, Cuenca Fernando Zóbel, Girona, Madrid Chamartín, Madrid Puerta de Atocha, Málaga María Zambrano, Oviedo, Requena Utiel, Sevilla Santa Justa, Valencia Joaquín Sorolla, Valladolid Campo Grande, A Coruña, Gijón, León, Ourense, Santiago de Compostela y Vigo Guixar. En el año 2009 destaca la formalización del acuerdo con Renfe Operadora para la prestación de servicios de ayuda a viajeros con discapacidad y movilidad reducida que, contemplando un compendio de servicios, se lleva a cabo bajo la marca "Atendo". Dicho servicio está disponible actualmente en 125 estaciones, en 66 con carácter permanente y en 59 con carácter puntual. Con fecha 18 de noviembre de 2011 y efectos retroactivos a partir de 1 de julio de dicho año, este servicio se presta exclusivamente por Renfe Operadora.

Como actuaciones comerciales destacar la realización de 259 expedientes de contratación de ingresos por alquiler de locales comerciales, figurando en la página web de Adif todos los locales disponibles la inauguración en el nuevo centro Vialia Estación de Albacete de un complejo de cines y el cambio de imagen de la marca Vialia en los 5 centros existentes según el manual de marca.

Dentro del capítulo de obras, las más significativas que se han llevado a cabo han sido la construcción de una nueva estación en Amurrio (País Vasco), la remodelación de la estación de Tarragona (Fase 1), la remodelación de la estación de Algeciras, la rehabilitación de las cubiertas de la estación de Madrid Chamartín, la adaptación de la estación de Ourense para la llegada de la alta velocidad. En cuanto a mejora de la accesibilidad en estaciones, para facilitar el acceso anden–tren, se han recrecido y mejorado los andenes de 11 estaciones. Además para mejorar la accesibilidad a los andenes, se han instalado ascensores en las estaciones de Dos Hermanas y Gandía. Por otro lado se han montado en las estaciones de Madrid Puerta de Atocha, Madrid Chamartín, Córdoba y Sevilla Santa Justa pavimentos táctiles para la orientación de personas con deficiencias visuales, continuándose extendiendo estos pavimentos al resto de estaciones en los próximos años. Asimismo durante este año se han redactado proyectos para la mejora de la accesibilidad en 36 estaciones, tanto multioperador como de cercanías.



En lo que respecta a inversiones financiadas por el contrato programa con la AGE se ha llevado a cabo el recrecido de los andenes en 5 estaciones de cercanías y se han redactado los proyectos constructivos para la remodelación de 16 estaciones. Dentro del Plan de mejora de la red de cercanías de Cataluña, en lo referente a modernización de estaciones de cercanías y regionales, han finalizado las obras en 24 estaciones, están en ejecución en 10 estaciones y en fase de redacción de proyecto 7 estaciones. Asimismo han finalizado las obras de las estaciones de La Llagosta, Ripoll y Torello financiadas con la Disposición Adicional 3ª del Convenio de Cataluña.

Otros aspectos significativos a resaltar son: la elaboración de un manual donde se recogen los criterios para el desarrollo de una gestión eficiente de las estaciones, apoyándose en la normalización de soluciones; la participación de manera activa en el proyecto Haramain; la implantación y desarrollo del modelo de gestión EFQM y la implantación de medidas de eficiencia energética en 45 estaciones.

2.5. SERVICIOS LOGÍSTICOS

En 2011 se llega a las 60 instalaciones logísticas principales (ILP) con apertura 24H/365D para la recepción y expedición de trenes (70 % del total de ILP), y se alcanza el número de 75 instalaciones que pueden ser gestionadas en régimen de autoprestación, mejorándose los ratios de puntualidad de los servicios prestados por Adif y cumpliéndose los parámetros de seguridad previstos en los objetivos para las instalaciones de mercancías.

En este ejercicio y en cumplimiento de uno de los objetivos establecidos en el Plan Estratégico para el Impulso del Transporte Ferroviario de Mercancías en España, que marca como una de sus líneas estratégicas el impulsar acuerdos con cláusulas de calidad entre los agentes intervinientes en el transporte ferroviario de mercancías, se han firmado seis convenios de calidad concertada con B/S/H, TMZ S.L., Tramesa, Activa Rail (2) y Seat en los que se contemplan compromisos de alcance económico con penalizaciones y bonificaciones para ambas partes.

Se han acometido diferentes inversiones para mejorar las instalaciones de Villaverde-El Salobral, Villafría, Vigo-Guixar, A Coruña, Júndiz, Torrelavega y Grisen y dentro del acuerdo de la Comisión Bilateral Generalitat-Estado, se han iniciado las obras de implantación de nuevos enclavamientos electrónicos en los centros logísticos de Tarragona Clasificación y Constantí.

Respecto de la política comercial, se consideró oportuno proponer el mantenimiento de la estructura tarifaria vigente, aprobándose la misma por el Ministerio de Fomento, al objeto de incentivar el transporte de mercancías por ferrocarril, mediante la prestación de servicios más competitivos y a un menor coste para las empresas ferroviarias, manteniendo las tarifas 2012 sin variación respecto al año 2011, lo que supone un impacto respecto al IPC acumulado en el periodo 2006/2012, del -22,65 %. Asimismo, al objeto de mejorar la oferta a los clientes de Servicios Logísticos se finalizó el nuevo catalogo de servicios auxiliares que se pone a disposición desde enero de 2012 y que figura inserto en la página web de la entidad.



Se finalizaron los estudios sobre los sistemas inteligentes para la automatización de la gestión de las operaciones en las terminales intermodales y del manual operativo para la prestación de servicios en instalaciones logísticas.

Dentro del desarrollo del modelo de los diferentes modelos de gestión, el presente año supuso la adjudicación de la primera iniciativa de colaboración público–privada para el Centro Logístico de Aranjuez, a la agrupación de empresas compuesta por Concesiones Internacionales, S.L. (38%), Lampaignere Aerológica del Sur, S.L. (8%) y Compañía Logística Acotral, S.A. (7%). La participación de Adif se ha establecido en el 47%.

La prestación de servicios bajo el modelo de riesgo y ventura por terceros, ha supuesto la incorporación de las instalaciones de Villafría y Tarragona, manteniéndose la de Huelva que ya se inició en 2010.

En lo que respecta a la gestión ferroviaria, el Ministerio de Fomento autorizó la firma de los convenios de conexión a la RFIG de los puertos de interés general, firmándose los relativos a A Coruña, Alicante, Bahía de Algeciras, Castellón, Ferrol, Huelva, Marín, Valencia, Vilagarcía y Ría de Pontevedra, Vigo y Tarragona. Igualmente se encuentran aprobados por el Ministerio de Fomento los de Gijón y Avilés, a expensas de la firma con las respectivas autoridades portuarias. Asimismo, quedaron prorrogados los acuerdos de colaboración suscritos con 17 autoridades portuarias, por los que se encomienda a Adif la prestación de servicios de acceso y expedición de trenes y/o maniobras hacia/desde la red ferroviaria del interior del puerto, en colaboración con el responsable de seguridad en la circulación de la autoridad portuaria. Por último, se inició el desarrollo conjuntamente con Puertos del Estado, de una guía de procedimientos que establece diferentes niveles y fórmulas de gestión coordinada de las infraestructuras y servicios ferroviarios en los puertos.

Con relación a la coordinación fronteriza, se ha establecido un grupo de trabajo bilateral con el administrador ferroviario de la red francesa (RFF), con el objetivo de acordar un nuevo acuerdo de relaciones bilaterales en la gestión de los complejos fronterizos de Irún/Hendaya y Portbou/Cerbère, acorde con el modelo de ordenación del sector ferroviario vigente en cada estado y alineado con el desarrollo de los futuros corredores internacionales de mercancías.

Por último, fruto del convenio firmado con la agencia pública de Puertos de Andalucía se han finalizado los proyectos funcionales de los centros logísticos de Córdoba–El Higuerón y Sevilla–Majarabique. También, y como continuación de los trabajos derivados de la implantación del PEITFM, se han realizado los proyectos funcionales para dotar de intermodalidad a las instalaciones de Vicálvaro y Valencia Fuente San Luis, licitándose para esta última las obras de prolongación de 4 vías de acceso y expedición, con el fin de posibilitar el tratamiento de trenes de hasta 750m.



2.6. PATRIMONIO Y URBANISMO

Respecto a las operaciones de integración urbanístico-ferroviarias, derivadas del desarrollo de las redes arteriales ferroviarias de alta velocidad, que afectan a un total de catorce ciudades con sociedades mixtas de gestión –salvo Santander/Camargo que aún no está constituida– se estima que en su totalidad los suelos ferroviarios aportados en dichas operaciones generarán algo más de tres millones de metros cuadrados edificables de usos lucrativos. También se ha desarrollado y/o perfeccionado el acuerdo marco de Almería, así como establecido nuevas adendas en Barcelona, para la financiación y/o redacción de estudios, proyectos y ejecución de obras. Y en cuanto a los instrumentos urbanísticos necesarios, se aprobó definitivamente el correspondiente a Cartagena (modificación de planeamiento); estando el planeamiento de desarrollo que afecta a suelos ferroviarios en fase de redacción en Murcia (proyectos de urbanización y reparcelación), Logroño y Valladolid (proyecto de reparcelación), en Valencia (proyecto de urbanización) y en Barcelona (planeamiento diverso de gestión). Por último, se han establecido adjudicaciones de concursos en Palencia para redacción de planeamiento y en Barcelona y Valencia para redacción de proyectos diversos.

En Madrid, se aprobó definitivamente el Plan Parcial de Reforma Interna (PPRI) del proyecto "Prolongación Castellana", se ratificó y suscribió por las administraciones el convenio urbanístico de gestión y ejecución del PPRI y se acordó la disolución y liquidación del Consorcio Prolongación Castellana. Por Adif y DUCH se inició el proceso de transmisiones de aprovechamientos y abono del canon generado.

En el capítulo de establecimiento de acuerdos con otras administraciones se han formalizado convenios urbanístico-ferroviarios en Aldaia, Alaquás-Xirivella, Andoain, Calella, Cuenca, Ferrol, Granollers, Irún, Madrid (Mirasierra), Montcada i Reixac, Ourense, Salou, Sestao y Sueca. Por otro lado, se ha participado en el inicio de la negociación de convenios urbanísticos en las ciudades de Beniafaió, Huesca, Getafe (Perales del Río), Orihuela, Puerto de Sta. María, Reus y Rincón de Soto.

En el ámbito de la gestión urbanística, se ha participado en el seguimiento de los procesos de revisión y modificación del planeamiento general, así como en los del planeamiento de desarrollo, de aquellos municipios por los que discurren las redes ferroviarias, formulando propuestas, sugerencias y alegaciones en los casos en los que se ha considerado procedente con objeto de conseguir la adecuada calificación de los terrenos administrados por Adif, tanto desde el punto de vista de su idoneidad para el correcto funcionamiento del ferrocarril, como de su integración en el entorno urbano, todo ello de acuerdo con criterios de sostenibilidad económico-social. Así, en cuanto a documentos de información pública del planeamiento, se han efectuado informes y sugerencias a los planes generales o modificaciones a los mismos, siendo los más representativos, los municipios de Camargo (Cantabria), Cartagena, Cornellá de Llobregat, Irún, Montmeló (Barcelona), San Feliú de Llobregat (Barcelona), Totana (Murcia), Venta de Baños y Villarreal, muchos de ellos donde existe



protocolo de integración con motivo de la llegada de la alta velocidad u otras actuaciones similares relacionadas con ello. Como consecuencia de la actuación urbanística sobre los suelos ferroviarios incluidos en los distintos planeamientos, se ha obtenido el cambio de uso de los mismos para un total de 2.122.098 m² de suelo, obteniéndose un total de 2.013.984 m² de techo de usos lucrativos.

Dentro de la actividad de gestión del inventario de bienes inmuebles, se ha continuado el proceso de elaboración del inventario de las nuevas líneas de alta velocidad de Madrid-Barcelona-Frontera Francesa, Madrid-Valladolid y Córdoba-Málaga. También se ha incorporado al inventario la información relativa a edificios en 43 recintos ferroviarios. En lo que respecta al programa anual de mantenimiento, se han actualizado un total de 415 unidades de inventario, de las cuales 242 corresponden a recintos ferroviarios situados en ciudades. Asimismo, dentro del proceso de regularización registral de los terrenos incluidos en el inventario de bienes inmuebles, en 2011 se han elaborado, para su presentación en los registros de la propiedad competentes, 72 certificaciones administrativas de dominio para la inmatriculación o la inscripción registral de las parcelas y fincas registrales a las que se hace mención en dichas certificaciones. Por otra parte, en el plan de gestión patrimonial para el saneamiento físico jurídico de las líneas cerradas o de construcción abandonada, se han inventariando un total de 1.726 km.

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 por Orden FOM 2893/2005, de 14 de septiembre, en el año se han recibido 44 solicitudes de reducción que han dado lugar a la instrucción de otros tantos expedientes, con lo que los expedientes administrativos de solicitud de reducción de línea límite de edificación en tramitación han ascendido a 115, de los que en dicho año se han resuelto 88. 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, los expedientes administrativos incoados en los que se ha informado al indicado Ministerio, han ascendido a 249.

En lo referente a la gestión patrimonial, se han tramitado 879 expedientes de contratos de arrendamiento, habiéndose suscrito 573. También han sido gestionados y tramitada su declaración de innecesidad para el servicio público ferroviario, por el Consejo de Administración de Adif, un total 52 inmuebles. En este año, se ha alcanzado la adhesión a 157 Juntas de Compensación con una superficie aportada de 5.743.307 m², que tras los trabajos internos desarrollados en el seno de las referidas juntas, traerán como consecuencia patrimonio calificado con cambio de uso diferente del ferroviario. Y la gestión de las casi 5.649 viviendas antiguas, conforme el plan estratégico 2008-2011, ha culminado con la consecución de los hitos planificados, demoliéndose 22 viviendas ruinosas, saneándose física y jurídicamente 122



viviendas que han sido registradas en el Registro de la Propiedad con el fin de poder gestionar su venta.

En el apartado de Vías Verdes, se firmaron cuatro convenios:

- Vía Verde del Eresma, en sus dos tramos, término municipal de Segovia 5 km, y el resto hasta el término municipal de Olmedo con 52 km.
- Senda del Litoral, 0,3 km, para complementar, con terrenos de Adif, parte del trazado de la Vía Verde en su tramo A Torre y O Ramo.
- Vía Verde Huesca, en el término municipal de Huesca, con una longitud de 2 km.
- Vía Verde Alerre, en el término municipal de Alerre, con una longitud de 1,1 km.

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

2.7. TELECOMUNICACIONES Y ENERGÍA

Telecomunicaciones

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

- Establecimiento de negociaciones con nuestros clientes consecuencia de la nueva política comercial, destinada a responder de forma dinámica a la evolución del mercado de fibra óptica mediante el ajuste de nuestra estructura de tarifas y el establecimiento de un sistema de descuentos por volumen de negocio.
- Firma, al amparo de la mencionada nueva política comercial, de los correspondientes contratos con Vodafone y France Telecom España.
- Aprobación del plan renove de red troncal cuyo objetivo es adecuar nuestra red de fibra óptica a las nuevas necesidades de calidad técnica de nuestros clientes.
- Culminación de las actuaciones de coordinación para la puesta en servicio la telefonía móvil de la LAV Ourense-Santiago antes de la inauguración de la misma.
- Instalación de nuevo cable troncal entre Moreda-Guadix, Barcelona-Massanet y Albox-Lorca, por un total de 173 km.
- Construcción de los parques de telecomunicaciones de Mora y Puigcerdá.
- Análisis del posicionamiento de las Administraciones Públicas en el mercado de la fibra.

Energía

Respecto de la telemetría se ha seguido aumentando el número de puntos de suministro telemetrados, alcanzándose los siguientes datos: 745 subestaciones de tracción y centros de transformación, 1.008 contadores telemetrados y el 97% de validación media de las curvas de



datos medidos según criterios de las compañías eléctricas. Asimismo, se licitan y adjudican los 3 lotes restantes que quedaron sin adjudicar durante 2010, correspondientes al concurso de energía teledorada para el año 2012, quedando adjudicados la totalidad de los lotes a los siguientes adjudicatarios: Acciona Green Energy Developments, Alpiq Energía, Hidrocantábrico Energía y Factor Energía

En la red convencional se ha realizado el cambio de transformadores de medida en 10 subestaciones.

La energía libre contratada en mercado libre durante el 2011 ha tenido un coste medio de 100,32 €/MWh en los 745 puntos de suministro teledorados y de 124,8 €/MWh en los 1.090 puntos de suministro no teledorados. En cuanto al coste de los 1.147 puntos de suministro contratados a tarifa de último recurso asciende a 3,5 millones de €.

En relación con los operadores-previsión de demanda, se ha realizado la campaña de verificación de la calidad de onda en la subestación de Minglanilla de la LAV Madrid- Este, y modificado las herramientas de cálculo de dimensionamiento eléctrico utilizado en la actualización de contratos técnicos de acceso, para la obtención del certificado del gestor de la red (REE) necesario para que Adif esté autorizado para compensar la energía vertida por el freno regenerativo, en virtud de la disposición adicional duodécima del RD 1011/2009. Asimismo, se ha establecido la especificación funcional del modelo de datos para facturación de medida de energía embargada, para cubrir los requisitos de interoperabilidad en varias infraestructuras eléctricas, el cumplimiento de la normativa europea y la inclusión de información que, más allá de la facturación, sea utilizada para labores de gestión y eficiencia energética.

Combustible

Además de la adjudicación del contrato de suministro de gasóleo B para los años 2012-2013, por un importe de 94,5 millones de €, y del acuerdo marco para el suministro de gasóleo C por 2 años, por importe de 1,4 millones de €, las actuaciones más relevantes han sido:

- La construcción, adecuación y puesta en marcha de las instalaciones de combustible en: Vigo, Irún, Miranda de Ebro, Lleida, Algeciras, Abroñigal y Murcia.
- Protección medioambiental en los puntos de suministro móvil de Alcázar de San Juan y Silla.
- Nuevas redes de agua hidrocarburadas con conexionado al alcantarillado público por requerimientos medioambientales en Badajoz y Zafra.
- El desmantelamiento de las instalaciones de combustibles en: Teruel, Abroñigal, Vigo y Murcia.



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	2011	2010	Variación	Variación
	(millones €)	(millones €)	(millones €)	(%)
Importe neto cifra de negocios	1.637,2	1.999,8	-362,6	-18,1
Trabajos efectuados por la empresa para su inmovilizado	20,5	24,2	-3,7	-15,3
Otros ingresos de explotación	642,5	651,6	-9,1	-1,4
Resultados excepcionales	26,7	194,0	-167,3	-86,2
INGRESOS DE EXPLOTACIÓN	2.326,9	2.869,6	-542,7	-18,9
Aprovisionamientos	-149,9	-157,2	7,3	-4,6
Gastos de personal	-685,0	-710,5	25,5	-3,6
Dotaciones netas para amortización de inmovilizado	-253,0	-217,1	-35,9	16,5
Variación de provisiones	10,2	6,6	3,6	54,5
Otros gastos de explotación	-1.343,1	-1.608,8	265,7	-16,5
GASTOS DE EXPLOTACIÓN	-2.420,8	-2.687,0	266,2	-9,9
RESULTADO DE EXPLOTACIÓN	-93,9	182,6	-276,5	-151,4
Ingresos financieros	103,1	79,1	24,0	30,3
Gastos financieros	-307,8	-121,3	-186,5	153,8
RESULTADOS FINANCIEROS	-204,7	-42,2	-162,5	385,1
RESULTADO ANTES DE IMPUESTOS	-298,6	140,4	-439,0	-312,7
IMPUESTO SOBRE SOCIEDADES	0,7	0,4	0,3	75,0
RESULTADO DEL EJERCICIO	-297,9	140,8	-438,7	-311,6

En la rúbrica del importe neto de la cifra de negocios se incluyen, además de los cánones ferroviarios regulados por la O.M.FOM/898/2005 y de la tasa de seguridad del transporte ferroviario de viajeros, los ingresos por la administración de la red de titularidad del Estado y por inversiones de reposición y mejora en dicha red, conceptos estos últimos que derivan de las aportaciones económicas de la Administración General del Estado que figuran en la prórroga para el presente ejercicio del contrato programa firmado con Adif. Respecto al año 2010 resaltar el incremento de los ingresos de los cánones ferroviarios por la puesta en explotación de la línea de alta velocidad Madrid-Cuenca-Albacete-Valencia al final del ejercicio 2010 y la disminución significativa de los ingresos por las aportaciones del Estado a la administración e inversiones de la red de titularidad del Estado. Por otro lado destacar la disminución de los ingresos de resultados excepcionales, que en el año 2010 fueron relevantes consecuencia de la



aplicación de la sentencia en firme de la Audiencia Nacional sobre las cuotas del IVA no deducibles soportadas por RENFE (2001 a 2004) y GIF (2001).

En relación con los gastos de explotación se ha producido una disminución significativa fundamentalmente por la menor actividad en la administración e inversiones en la red de titularidad del Estado gestionada por Adif y por la disminución del resto de gastos de explotación, consecuencia del plan de austeridad establecido para los gastos externos. Por el contrario los gastos de amortizaciones han aumentado por la activación de las inversiones de la línea de alta velocidad Madrid-Cuenca-Albacete-Valencia, además del incremento correspondiente a la utilización del criterio de amortización creciente en progresión geométrica del 3% anual.

La variación en el resultado financiero se ha producido fundamentalmente por las mayores cifras de endeudamiento con entidades financieras, tanto con el Banco Europeo de Inversiones como con entidades privadas, por la activación de gastos financieros derivados de los préstamos suscritos para financiar inversiones y por la dotación de provisiones, entre otras, por el deterioro del valor de la participación en sociedades participadas.

3.2 INVERSIONES

Las cifras económicas de las inversiones realizadas durante el ejercicio 2011, cuotas del IVA soportado incluidas, figuran en los cuadros adjuntos:

LÍNEAS	IMPORTE
	(millones €)
Líneas de Alta Velocidad	4.215,5
Madrid-Levante	995,5
Madrid-Frontera Francesa	717,6
Vitoria-Bilbao-San Sebastián	328,6
Bobadilla-Granada	321,2
Venta de Baños-Palencia-León-Asturias	310,4
Conexión Atocha-Chamartín	288,4
Valladolid-Burgos-Vitoria	286,9
Almería-Región de Murcia	281,4
Variante de Pajares	188,1
Madrid-Extremadura (Navalmoral-Cáceres)	117,7
Estaciones de Alta Velocidad	102,3
Otras inversiones	277,4
Contrato programa y convenios	709,4
Ourense-Santiago	258,8
Resto	450,6
Otros activos propios	159,4
TOTALES	5.084,3



NATURALEZA	IMPORTE
	(millones €)
Plataforma	3.180,1
Vía	331,4
Electrificación	254,6
Instalaciones de telecomunicaciones	61,0
Señalización e Instalaciones de seguridad	274,9
Estaciones /Terminales mercancías	224,6
Equipamientos y resto de actuaciones	757,7
TOTALES	5.084,3

El total de las inversiones supone una disminución del 5,7 % respecto al año anterior.

Respecto de las líneas de alta velocidad en construcción incluyendo Ourense-Santiago, el grado de ejecución de las actuaciones contratadas desde origen a 31 de diciembre de 2011, se refleja en el siguiente cuadro:

LINEAS	CONTRATADO	REALIZADO	REALIZADO
	millones €	millones €	%
Madrid-Frontera Francesa	12.560,8	12.142,4	97
Madrid-Levante	9.582,5	8.731,0	91
Madrid-Valladolid	4.474,6	4.465,9	100
Córdoba-Málaga	2.725,7	2.686,6	99
Variante Pajares	2.986,1	2.707,1	91
Ourense-Santiago	2.090,0	1.953,1	93
Vitoria-Bilbao-San Sebastián	1.208,2	832,0	69
Valladolid-Burgos-Vitoria	809,8	553,6	68
Bobadilla-Granada	1.102,3	728,0	66
Venta de Baños-Palencia-León-Asturias	758,4	634,9	84
Conexión Atocha-Chamartín	646,7	471,2	73
Almería-Región de Murcia	653,0	550,3	84
Madrid-Extremadura	834,6	418,4	50
Madrid-Galicia	584,4	73,0	12
Estaciones de alta velocidad	1.267,0	899,9	71
Otras inversiones	552,4	481,8	87
TOTALES	42.836,4	38.329,2	89



Excluyendo las líneas de alta velocidad en construcción y Orense-Santiago, la distribución de la inversión realizada por ejes ferroviarios es la siguiente:

EJE FERROVIARIO	ACTIVOS PROPIOS	C. PROGRAMA Y CONVENIOS	TOTAL
	(millones €)	(millones €)	(millones €)
Eje 0. Alta velocidad	44,0	0,0	44,0
Eje 1. Madrid Chamartín-Irún-Hendaya	11,1	38,1	49,2
Eje 2. Madrid Chamartín-Zaragoza-Lérida-Barcelona-Cerbère	16,5	134,0	150,5
Eje 3. Madrid Chamartín-Valencia-San Vicente de Calders	8,3	38,0	46,3
Eje 4. Alcázar de San Juan-Córdoba-Sevilla-Cádiz	5,7	108,2	113,9
Eje 5. Madrid Atocha-Cáceres-Badajoz	0,8	0,7	1,5
Eje 6. Venta de Baños-León-Orense-Vigo	7,9	89,3	97,2
Común a varios ejes o no asignable a ejes	65,1	42,3	107,4
TOTALES	159,4	450,6	610,0

Y la distribución por tipo de red:

TIPO DE RED	ACTIVOS PROPIOS	C. PROGRAMA Y CONVENIOS	TOTAL
	(millones €)	(millones €)	(millones €)
Cercanías	13,7	191,5	205,2
Red A	13,3	188,7	202,0
Red B	0,4	2,8	3,2
Red C	0,0	0,0	0,0
Red general	36,6	216,8	253,4
Red A	21,8	114,7	136,5
Red B	6,1	69,6	75,7
Red C	8,7	32,5	41,2
Red alta velocidad	44,0	0,0	44,0
Común o no asignable	65,1	42,3	107,4
TOTALES	159,4	450,6	610,0
Red A	35,1	303,4	338,5
Red B	6,5	72,4	78,9
Red C	8,7	32,5	41,2
Red alta velocidad	44,0	0,0	44,0
Común o no asignable	65,1	42,3	107,4
TOTALES	159,4	450,6	610,0

3.3. EJECUCIÓN DEL CONTRATO PROGRAMA

En el contrato programa 2007-2010 figuran tanto determinados compromisos para Adif, como las correspondientes aportaciones económicas del Estado.

Aportaciones económicas del Estado

Se aseguran 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 se encomiende a la entidad por el Ministerio de Fomento (2.127,1 millones).



El Estado realizará también aportaciones por valor de 1.194,3 millones para cubrir las inversiones de reposición y mejora llevadas a cabo por Adif en la Red durante los ejercicios de 2005 y 2006. Para la financiación de la línea de alta velocidad Madrid-Galicia en su tramo Ourense-Santiago de Compostela, encomendada por el Ministerio de Fomento, se fija una partida de 1.715,2 millones de €.

Resultados económicos

Para las áreas de actividad involucradas en la administración de la Red de titularidad del Estado: Mantenimiento, Circulación y Seguridad en la Circulación; las cifras del resultado previsto en el contrato programa y las reales en los años 2007, 2008, 2009 y 2010 (estas últimas pendientes de la aprobación por la Comisión de Seguimiento del CP) son las siguientes:

Datos en millones de €

RESULTADOS ADMINISTRACIÓN DE LA RED TITULARIDAD DEL ESTADO		Res.neto explotación	ERE	Res.neto+ ERE
2007	Previsión CP	-9,7	-37,6	-47,3
	Real	26,9	-34,3	-7,5
2008	Previsión CP	10,8	-39,7	-28,9
	Real	31,3	-37,3	-6,0
2009	Previsión CP	30,5	-41,9	-11,4
	Real	36,2	-34,7	-1,5
2010	Previsión CP	60,3	-73,9	-13,6
	Real	80,1	-76,6	3,6

Asimismo, respecto del resultado total de la entidad:

Datos en millones de €

RESULTADOS ADIF		
2007	Previsión CP	-105,1
	Real	-88,8
2008	Previsión CP	-15,5
	Real	-3,5
2009	Previsión CP	-99,6
	Real	68,1
2010	Previsión CP	-109,0
	Real	140,8

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



y GIF, distorsionan la comparación en los años 2008, 2009 y 2010. E igualmente los resultados en las actividades de administración de la red de titularidad del Estado han mejorado las previsiones.

Las aportaciones económicas de la Administración General del Estado alcanzan un total para el periodo de 3.438,5 millones de €, habiéndose recogido los compromisos correspondientes en los presupuestos anuales del Ministerio de Fomento.

Plan de recursos humanos

Entre los compromisos que el contrato programa establece 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.

Datos en nº de personas (plantilla final del año)

Plantilla		
2007	Previsión CP	14.291
	Real	14.177
2008	Previsión CP	14.053
	Real	13.872
2009	Previsión CP	13.811
	Real	14.020
2010	Previsión CP	13.349
	Real	13.761

La plantilla final del ejercicio 2010 ha sido de 13.761 personas, 412 más que las previstas. Con la prórroga del Expediente de Regulación de Empleo hasta 31 de diciembre de 2011 o hasta alcanzar la cifra máxima autorizada de adhesiones cifrada en 2.500 trabajadores se corrige esta desviación.

Realización de las inversiones encomendadas

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



INVERSIÓN ENCOMENDADA CONTRATO PROGRAMA 2007/2010

Millones de €, incluidos 2% gestión e IVA

ENCOMIENDAS	INVERSIÓN ENCOMENDADA PREVISTA					
	2007	2008	2009	2010	TOTAL (hasta 2010)	RESTO
1ª ENCOMIENDA (27/06/07)	413,2	426,6	383,5	304,2	1.527,6	81,8
2ª ENCOMIENDA (16/10/07)	19,9	83,0	84,8	41,6	229,2	
3ª ENCOMIENDA (17/12/07)	46,8	11,0	43,9	30,8	132,4	
4ª ENCOMIENDA (02/12/08)			30,9	140,5	171,4	35,9
5ª ENCOMIENDA (30/12/2009)			0,2	58,7	58,9	136,8
6ª ENCOMIENDA (30/12/2010)				2,3	2,3	152,4
PENDIENTE ENCOMENDAR					-13	
0,25% GESTIÓN SEITSA	1,2	1,3	1,4	1,4	5,3	
TOTAL PREVISTO CP(*)	481,1	521,9	544,6	579,5	2.127,1	
INVERSIÓN REAL NETA DE AYUDAS(*)	486,1	540,8	523,1	623,1	2.173,1	

(*) Incluye 0,25% gestión SEITSA

En conjunto estas inversiones suponen 2.127,1 millones de €, sin incluir la cantidad de años posteriores al 2010, pudiéndose comprometer inversiones adicionales hasta un total de 1.000 millones de €, siempre que estén pendientes de contabilización como gasto a 31 de diciembre de 2011. La inversión real liquidada a la Comisión de Seguimiento alcanza la cifra de 2.173,1 millones de € (está pendiente de aprobación la liquidación de 2010) que supera en 45,9 al total de las encomiendas.

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 € (incluyendo 1% de gestión, 0,15% SEITSA y el IVA), siendo el gasto real de 1.410,1 (pendiente de aprobación por la Comisión de Seguimiento la liquidación del 2010), 305,1 millones de € menos, debido a la revisión de los esquemas de vías por el cambio a ancho ibérico y al efecto del cálculo de la revisión de precios en los contratos de plataforma.

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 nuestra entidad. 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.

Como resumen del cumplimiento de los objetivos: los índices de calidad de vía en todos los años son mejores que los previstos, las cifras de fiabilidad de las instalaciones de la infraestructura ferroviaria (incidencias con afectación a la circulación) y las de puntualidad son



en su gran mayoría mejores que los objetivos, mientras que la disponibilidad de la infraestructura (horas totales disponibles para el servicio) que en los dos primeros años fueron mayores que las previsiones, empeoraron en 2009 y 2010. Por último respecto a la accidentalidad, en todos los años el número de accidentes ha sido menor que el fijado como objetivo del contrato programa, disminuyendo conforme avanzaban los años.

Prórroga del contrato programa para 2011

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

A su vez con fecha 18 de noviembre de 2011 se autorizaron por el Consejo de Ministros la aprobación de dos convenios entre la entidad, AGE y SEITSA para la promoción de inversiones en la red de titularidad del Estado en todo el año y para la administración de la RTE en el segundo semestre. En el primero se fija la dotación para la financiación de estas inversiones que se establece en 653 millones de €, cifra conjunta para las inversiones en la Red Convencional y para el tramo Ourense-Santiago, y en el segundo se dota una cantidad máxima de 415 millones de €. De esta forma el año 2011 dispone de cobertura presupuestaria tanto para la administración de la Red de titularidad del Estado, como para las inversiones en la Red Convencional y para el tramo Ourense-Santiago de la Red de Alta Velocidad Madrid-Galicia.

También en dicha fecha se autorizó por el Consejo de Ministros un convenio con la AGE para la gestión y mantenimiento de la RTE durante el primer semestre de 2012 con una aportación económica de 421,6 millones de €.

Respecto de la ejecución de las inversiones en 2011, las cifras de las liquidaciones provisionales (en millones de €) son de 258,8 para el tramo Ourense-Santiago y 397,9 en las inversiones de la red convencional. El resultado total de Adif para 2011 de 297,9 millones de € de pérdidas y el de la actividad de administración de la RTE de 26 millones de € de pérdidas, incluyendo el coste del ERE. Hasta la fecha no se han emitido los informes de control de la Intervención Delegada, ni existe pronunciamiento de la Comisión de Seguimiento.

Planes de inversiones especiales

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

- Inversiones de mejora en la Red de cercanías y en la Red ferroviaria de titularidad del Estado en Cataluña.
- Plan de Dinamización de la Economía y el Empleo.
- Plan de Modernización de Estaciones.



Estos planes encomiendan a Adif la realización de determinadas inversiones aportando la financiación correspondiente, estando la mayoría de estas finalizadas al cierre del ejercicio 2011 pendientes, en algún caso, de las liquidaciones de las obras e inversiones.

3.4 FINANCIACIÓN DE LA UNIÓN EUROPEA

Las actuaciones de Adif reciben ayudas financieras comunitarias destinadas a cofinanciar tanto los estudios, proyectos y la construcción de las líneas de alta velocidad (Fondo de Cohesión, FEDER y Fondos RTE) como la construcción o mejora de la red titularidad del Estado (FEDER).

Periodo de Programación 2000-2006

a) Fondo de Cohesión

El Reglamento (CE) nº 1164/94 del Consejo de la Unión Europea crea un Fondo de Cohesión para financiar proyectos que contribuyan a la realización de los objetivos fijados en el Tratado de la Unión, en los sectores del medio ambiente y de las redes transeuropeas de infraestructuras de transporte en los Estados miembros que cumplan determinados requisitos, entre los que se encuentra España.

Hasta finales de 2011 se han recibido ayudas del Fondo de Cohesión según el siguiente detalle:

LÍNEA	COSTE ELEGIBLE	AYUDA CONCEDIDA	% AYUDA	COBROS ACUMULADOS	% COBROS
	(millones €)	(millones €)		(millones €)	
Madrid-Frontera Francesa	4.647,6	3.358,0	72,25	3.274,3	97,5
Madrid-Lleida	2.907,0	2.100,4	72,25	2.100,4	100
Lleida-Frontera Francesa	1.740,6	1.257,6	72,25	1.173,9	93,3
Madrid- Valladolid	1.851,5	1.573,7	85,0	1.371,9	87,2
Madrid-Levante	718,2	574,1	80,0	558,3	97,2
TOTALES	7.217,3	5.505,8	76,3	5.204,5	94,5

b) Fondo Europeo de Desarrollo Regional (FEDER)

El FEDER financia un porcentaje del coste elegible de los proyectos realizados por Adif que se incluyen en los Programas Operativos de las distintas Comunidades Autónomas.

En el cuadro adjunto se detalla la situación a finales de 2011 de las ayudas recibidas para la red convencional, siendo el porcentaje de ayuda el 50% del coste elegible y los cobros acumulados a final del ejercicio suponen el 95% de las ayudas:



PROGRAMA OPERATIVO	COSTE ELEGIBLE	AYUDA CONCEDIDA	TOTAL COBRADO
Andalucía	125,0	62,5	59,4
Asturias	41,7	20,9	19,8
Castilla y León	70,9	35,5	33,7
Extremadura	150,4	75,2	71,4
Galicia	254,1	127,0	120,7
Murcia	130,7	65,3	62,1
C. Valenciana	77,9	38,9	38,3
TOTALES	850,7	425,3	405,4

Millones de euros

Y para la construcción de las líneas de alta velocidad:

PROGRAMA OPERATIVO	GRAN PROYECTO	COSTE ELEGIBLE	AYUDA	% AYUDA	TOTAL COBROS	% COBR
Andalucía	LAV. Córdoba-Málaga	1.734,2	953,8	55	832,8	87,3
Asturias	LAV. León-Asturias	215,7	107,9	50	42,3	39,2
Castilla y León	LAV. Madrid-Valladolid	322,1	193,3	60	169,4	87,6
	LAV. León-Asturias	473,3	284,0	60	284,0	100
Castilla La Mancha	LAV. Madrid-Toledo	157,3	102,2	65	63,8	62,4
Murcia	LAV. Levante	56,9	28,5	50	23,8	94,8
C. Valenciana	LAV. Levante	198,8	99,4	50	94,4	95,0
TOTALES		3.158,3	1.769,1	56	1.510,4	87,3

Millones de euros

c) Fondos RTE

Las ayudas financieras comunitarias, para proyectos de interés común en el ámbito de las redes transeuropeas de infraestructuras de transporte, telecomunicaciones y energía, concedidas al Adif hasta 31 de diciembre, del periodo de programación 2000-2006, alcanzan la cifra de 158,9 millones de € de los que se habían cobrado a dicha fecha el 100%.

Periodo de programación 2007-2013

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

La intervención de la Comunidad al amparo del art. 158 del Tratado tiene por objeto incrementar la cohesión económica y social de la Unión Europea, reduciendo las disparidades económicas, sociales y territoriales que han surgido, en particular, en los países y regiones cuyo desarrollo va a la zaga, y en relación con la reestructuración económica y social y el envejecimiento de la población; todo ello con vistas al desarrollo armonioso, equilibrado y sostenible de la Comunidad.

Esta intervención se produce con la ayuda de los Fondos, el Banco Europeo de Inversiones (BEI) y otros instrumentos financieros existentes. La intervención con cargo a los Fondos incorporará, en los planos nacional y regional, las prioridades comunitarias en pro de un



desarrollo sostenible, potenciando el crecimiento, la competitividad y el empleo, además de proteger y mejorar la calidad del medio ambiente.

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

Las ayudas se distribuyen en programas de intervención, cuyo detalle a 31 de diciembre de 2011 es la siguiente.

a) Fondo de Cohesión

En el marco del objetivo de convergencia financia principalmente actuaciones de carácter pluriregional, figurando en el cuadro siguiente la ayuda solicitada, la ayuda concedida y los cobros recibidos:

LÍNEA	AYUDA SOLICITADA	AYUDA CONCEDIDA	COBROS ACUMULADOS
Madrid-Levante	725,8	725,8	725,6
León- Asturias	254,0	254,0	232,3
Madrid-Segovia-Valladolid	177,5	177,5	172,9
Anticipos recibidos			96,9
TOTALES	1.157,3	1.157,3	1.227,7

Millones de euros

b) FEDER

En los programas operativos de intervención comunitaria FEDER, dentro del eje prioritario Transporte y Energía, la situación de las ayudas de Adif a final del año es la siguiente.

PROGRAMA OPERATIVO	LINEA	AYUDA SOLICITADA	AYUDA CONCEDIDA	COBROS ACUMULADOS
C. Valenciana	Madrid-Levante	151,8	151,8	54,0
Castilla La Mancha	Madrid-Levante	216,0	*	217,8
Castilla y León	Venta de Baños-Palencia- León	102,7	102,1	91,0
	Madrid-Segovia -Valladolid	68,0	67,5	57,3
Cohesión FEDER	Bobadilla -Granada	324,6	324,6	178,9
Fondo Tecnológico		163,9	*	30
Anticipos recibidos				147,2
TOTALES		1.027,0	646,0	776,2

Millones de euros

* Presentada la documentación, pendiente de aprobación la solicitud de cofinanciación del gran proyecto

c) Fondos RTE

Para el periodo de programación 2007-2013 se han concedido ayudas para las líneas de alta velocidad por importe de 266 millones de €, de las que se había cobrado a final del año la cantidad de 112,5 millones de €.



3.5 CONTRATACIÓN

En el presente ejercicio 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, destacando fundamentalmente la entrada en vigor de la Ley 2/2011, de 4 de marzo, de Economía Sostenible, y del RDL 3/2011, de 14 de noviembre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de Contratos del Sector Público; asimismo se han recogido diversas mejoras en su contenido y desarrollo. La adaptación normativa se ha realizado con la antelación suficiente para evitar que la incorporación a la normativa interna de los cambios legislativos supusiera una ralentización del ritmo de licitaciones y adjudicaciones de la Entidad.

De otro lado, debe destacarse el comienzo de la tramitación de procedimientos de contratación singulares, tales como los contratos de colaboración público-privada, cuyo objeto incluye actuaciones relativas a redacción de proyectos constructivos, ejecución de obras e instalaciones, su conservación y mantenimiento, así como la financiación de parte de las inversiones a realizar; y los contratos de concurso de proyectos con jurado, cuyo objeto es la redacción de proyectos (principalmente para nuevas estaciones de alta velocidad) mediante el procedimiento restringido y concurso de proyectos con intervención de Jurado.

En los cuadros siguientes se facilita un resumen del ejercicio de las licitaciones, adjudicaciones y contratos de colaboración público-privada.

Cuadro resumen de licitaciones

DIRECCIÓN	Nº EXPEDIENTES	IMPORTE
		millones € (sin IVA)
Grandes proyectos	200	1.448
Red de alta velocidad	158	284
Red convencional	2.125	405
Telecomunicaciones y energía	200	129
Estaciones de viajeros	856	119
Resto	2.239	146
TOTALES	5.778	2.531



Cuadro resumen de adjudicaciones

DIRECCIÓN	Nº EXPEDIENTES	IMPORTE
		millones € (sin IVA)
Grandes proyectos	215	992
Red de alta velocidad	145	284
Red convencional	2.187	428
Telecomunicaciones y energía	205	117
Estaciones de viajeros	855	84
Resto	2.291	143
TOTALES	5.898	2.048

Cuadro resumen de licitaciones por procedimiento

PROCEDIMIENTO / CRITERIO	Nº EXPEDIENTES	IMPORTE	% / Imp.
		millones € (sin IVA)	
ABIERTO	296	1.669	65,9
*Oferta más ventajosa (varios criterios)	226	1.643	64,9
*Precio (un criterio)	70	26	1,0
RESTRINGIDO	77	290	11,5
*Oferta más ventajosa (varios criterios)	49	65	2,6
*Precio (un criterio)	28	225	8,9
NEGOCIADO	5.405	672	22,6
*Con Publicidad	14	140	5,5
*Sin Publicidad	5.391	432	17,1
^ Complementarios	26	97	3,8
^ Vinculación Tecnológica	128	86	3,4
^ Otras Causas	636	94	3,7
^ Contratos Menores	3.881	39	1,6
PEDIDOS A ACUERDO MARCO	720	115	4,6
TOTALES	5.778	2.531	100

Contratos de colaboración público-privada

millones € (sin IVA)	IMPORTE EXPLOTACIÓN	IMPORTE INVERSIÓN	COSTE FINANCIERO
LICITADO (5 EXPEDIENTES)	1.151,4	1.225,4	521,5
TOTAL	2.376,8		
ADJUDICADO (2 EXPEDIENTES)	124,4	181,9	34,0
TOTAL	306,3		



3.6 PARTICIPACIONES DE ADIF

A 31 de diciembre de 2011, Adif tenía participaciones directas en 57 entidades, siendo la participación superior al 50% en 4 de ellas. Asimismo, a través de las sociedades filiales, aquellas con una participación superior al 50%, se tiene participación indirecta en otras 10. Estas entidades tienen forma jurídica diversa: sociedades anónimas, fundaciones, consorcios urbanísticos, etc.; con actuaciones en diferentes sectores de actividad: consultoría, industriales de transformación, construcciones, comerciales, etc. y cuyo objeto social o finalidad son diversos.

Los datos que se presentan a continuación se han obtenido de sus cuentas anuales aprobadas del ejercicio 2011, salvo por las excepciones que a continuación se detallan.

Sociedades filiales

En este apartado se incluyen las cuatro sociedades con participación mayoritaria de Adif y la sociedad INECO. El resto de socios de estas sociedades son entidades públicas dependientes del Ministerio de Fomento, excepto en REDALSA con socios del sector privado. El capital social conjunto asciende a 44,2 millones de € y los fondos propios a 139,9. El importe neto de la cifra de negocios conjunto del ejercicio 2011 es de 306,6 millones de €, incremento del 1% respecto a 2010, y el beneficio global después de impuestos de 12,4, que representa una disminución del 39% respecto a 2010.

En los cuadros siguientes se detallan estos importes:

SOCIEDAD	PARTICIP.	CAPITAL	F. PROPIOS
	(%)	(millones €)	(millones €)
COMFERSA	51,0	5,9	10,6
FIDALIA	100,0	29,3	31,0
INECO	41,4	8,3	86,1
EMFESA	100,0	0,1	2,2
REDALSA	52,0	0,6	10,0
TOTALES		44,2	139,9

SOCIEDAD	IMPORTE NETO DE LA CIFRA DE NEGOCIOS	RESULTADOS
	(millones €)	(millones €)
COMFERSA	44,9	0,5
FIDALIA	4,8	-0,1
INECO	248,2	11,0
EMFESA	3,8	0,9
REDALSA	4,9	0,1
TOTALES	306,6	12,4



Destacan las sociedades Ineco y Comfersa con unos importes netos de la cifra de negocio de 248,2 y 44,9 millones de €.

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 nuestra entidad 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.

Durante el ejercicio 2011 se han liquidado, o vendido la participación de la entidad, cuatro sociedades: Bano Real, Inarenas, Renfapex y Renfurbis.

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

SOCIEDAD	CAPITAL	FONDOS PROPIOS
	(millones €)	(millones €)
ÁGUILAS RESIDENCIAL	1,8	0,7
CENTRO ESTACIÓN MIRANDA	3,0	3,6
DESAR.INM.CASTLLA LA MANCHA	1,2	1,6
MOSAICO	16,8	16,5
RENFOSUNA	0,3	2,2
RESIDENCIAL LANGA	0,4	0,4
SOFETRAL	3,5	4,4
TERRALBINA	2,1	8,8
TRICÉFALO	9,0	12,9
VÍAS Y DESARROLLOS URBANOS	9,5	5,7
TOTALES	47,6	56,8

SOCIEDAD	IMPORTE NETO CIFRA DE NEGOCIOS	RESULTADOS
	(millones €)	(millones €)
ÁGUILAS RESIDENCIAL	0,8	-3,9
CENTRO ESTACIÓN MIRANDA	0,7	0,0
DESAR.INM.CASTLLA LA MANCHA	0,8	0,1
MOSAICO	2,1	-0,7
RENFOSUNA	1,4	0,3
RESIDENCIAL LANGA	0,1	0,0
SOFETRAL	0,0	0,0
TERRALBINA	2,9	-0,5
TRICÉFALO	12,1	2,0
VÍAS Y DESARROLLOS URBANOS	2,4	-4,9
TOTALES	23,3	-7,6

El capital social conjunto de estas sociedades asciende a 47,6 millones de € y los fondos propios a 56,8. Para el ejercicio 2011 la cifra de negocios conjunta ha sido de 23,3 millones de €, en 2010 fue de 135,7 y la pérdida de 7,6 millones de €, en 2010 se obtuvo un beneficio de 24,8 millones de € (sin incluir a las cuatro sociedades liquidadas y vendidas en el ejercicio).



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.

El capital social de cada una de estas sociedades es de 0,6 millones de €, excepto en Zaragoza A.V. en la que se aprobó en 2011 ampliación de capital, figurando en el cuadro siguiente la participación de nuestra entidad, los fondos propios y el importe de las actuaciones al final del ejercicio 2011.

SOCIEDAD	PARTICIP.	FONDOS PROPIOS	ACTUACIONES HASTA 31-12-2011
	(%)	(millones €)	(millones €)
ALMERÍA A.V. *	37,5	0,6	0,0
A.V.ALICANTE *	37,5	0,5	136,9
A.V. VITORIA *	50,0	0,6	0,0
BARCELONA SAGRERA A.V. *	37,5	0,6	351,2
CARTAGENA A.V. *	50,0	0,6	1,5
GIJON A.V.	12,5	0,5	48,9
LEÓN A.V. *	37,5	0,1	145,3
LOGROÑO INTEG.FERROCARRIL.	37,5	0,5	143,5
MURCIA A.V. *	50,0	0,6	2,8
PALENCIA A.V. *	50,0	0,6	6,9
VALENCIA A.V. *	37,5	0,6	386,5
VALLADOLID A.V. *	37,5	0,9	179,3
ZARAGOZA A.V. *	37,5	13,7	911,3
TOTALES		20,4	2.314,1

*Cuentas anuales de 2011 pendientes de aprobación definitiva.

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 2011.

Además se participa en la sociedad Barcelona Regional S.A., con una participación del 5,9% y en Bilbao Ría 2000 S.A. con el 10%. Por lo que respecta a los consorcios urbanísticos, Adif participa en los siguientes: Canfranc 2000, La Pobra Renfe y Zona Ferroviaria de Jerez de la Frontera.

Sociedades relacionadas con estaciones de viajeros y terminales de mercancías

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



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

SOCIEDAD	PARTICIP.	CAPITAL	FONDOS PROPIOS
	(%)	(millones €)	(millones €)
NECSA	40,0	36,3	36,6
NEFSA	40,0	0,3	0,4
SLISA	40,3	0,9	2,0
TOTALES		37,5	39,0

En el presente ejercicio el importe de la cifra de negocios conjunta ha ascendido a 18,8 millones de €, semejante a la del 2010, y el cómputo total de la cuenta de resultados arroja unas pérdidas de 2,1 millones de €, en 2010 las pérdidas fueron de 0,2.

Otras participaciones

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

4. OTRAS ACTUACIONES DE GESTIÓN

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

I+D+i

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

Este sistema de gestión ha centrado la actividad investigadora con carácter preferente, aunque no exclusivo, en las siguientes líneas estratégicas:

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

Entre los principales desarrollos tecnológicos destacan los siguientes:

- ERTMS. Adif se sitúa como líder en Europa en interoperabilidad con el mayor número de kilómetros de líneas con ERTMS en servicio, integrando con éxito tecnologías diversas.



- Plataforma de gestión y control Da Vinci. Sistema que supone una evolución en la integración multidisciplinar del entorno ferroviario, orientada a la gestión de procesos, sistemas y usuarios, agrupando los subsistemas antes independientes de señalización, electrificación y comunicaciones, entre otros, que son centralizados en una plataforma que permite su comunicación y monitorización remota. Este sistema se ha exportado a varios países.
- Proyecto Eolo. Sistema avanzado de medición y protección del viento para aumentar la seguridad en los sistemas ferroviarios con ERTMS.
- Tren laboratorio Séneca. Tren auscultador de la infraestructura que proporciona la información precisa para mantener e incrementar la seguridad, fiabilidad y calidad de la misma.

Por lo que se refiere al año 2011 se puede destacar:

- Productos tecnológicos. Adif ha patentado la FERROLINERA, invención que permite la carga de coches eléctricos desde la red ferroviaria aprovechando la energía de frenado de los trenes. Esta patente ha contado con el interés de la empresa española ISOFOTON, una de las empresas líderes en suministro de sistemas de energía renovable, que ha obtenido una licencia de comercialización, realizando gestiones para su comercialización en Latinoamérica y en el mercado chino.

Asimismo, al amparo de un Programa Nacional de I+D+i (Ministerio Fomento 2008) se está desarrollando el proyecto UNICHANGER, cuyo objetivo es el desarrollo de una nueva generación de cambiadores de ancho, caracterizados fundamentalmente por poder realizar con la misma plataforma el cambio de ancho de todas las tecnologías europeas existentes.

- Centro de Tecnologías Ferroviarias y proyecto Anillo de Ensayos y Experimentación (Málaga). En el presente ejercicio se creó el citado Centro (CTF) en el Parque Tecnológico de Andalucía, que cuenta con dos laboratorios de señalización y de tecnologías de la información, y que se completará, mediante un proyecto que está en ejecución, con unas instalaciones de ensayo del que forma parte un anillo principal de alta velocidad de 57 km que permitirá ensayar e investigar en la explotación ferroviaria a velocidades superiores a las actuales. Asociado a este anillo se está ejecutando un centro integral de servicios ferroviarios con una nave laboratorio de bancos de ensayos. El proyecto está recibiendo ayudas financieras tanto nacionales como europeas, al tiempo que ha permitido la firma de convenios de colaboración con entidades y empresas del sector para desarrollar proyectos de investigación.

Asociado al CTF, se dispone de los siguientes laboratorios: laboratorio de energía, ubicado en Madrid, que sirve de apoyo a la realización de ensayos eléctricos; laboratorio de magnetismo aplicado "Salvador Velayos", situado en el municipio de Las Matas, para proyectos relacionados con técnicas electromagnéticas; el Centro de



Tecnologías de Vía con sede en Valladolid donde se investigan desvíos, vía, soldaduras, etc; y los trenes laboratorio, como el tren de alta velocidad "Seneca" y los dos trenes BT diesel de ancho variable, que realizan actividades de auscultación de vía, catenaria, balizas y GSM-R.

- Desarrollos internacionales de proyectos de innovación y normalización, como el proyecto INESS (Integrated European Signaling System) en el que Adif participa como miembro del consorcio formado por 31 administraciones ferroviarias, suministradores, universidades y centros de investigación europeos, cuyo objetivo básico es la definición de una funcionalidad común europea para enclavamientos electrónicos, así como la definición de las interfaces del enclavamiento con el RBC, el LEU y el enclavamiento adyacente. Y el proyecto RIVAS (Railway Induced Vibration Abatement Solutions) con objeto de proponer, ensayar y establecer métodos para reducir el problema de las vibraciones generadas por el tráfico ferroviario.

Por último, mencionar que Adif cuenta en estos momentos con la capacitación necesaria para el registro de marcas y patentes, siendo 43 el número de las registradas al cierre de 2011, de las cuales 12 han contado con la petición de su transferencia a empresas de base tecnológica que han adquirido sus derechos de explotación, obteniendo licencia de fabricación y comercialización. Y que con el objetivo de impulsar los avances científicos y tecnológicos para asegurar la competitividad y el crecimiento del sector del transporte ferroviario, se ha potenciado el establecimiento de alianzas de cooperación empresarial con organismos públicos de investigación y con 15 universidades. Estos acuerdos están permitiendo el desarrollo de 37 proyectos.

Eficiencia energética

Alineado con la política energética gubernamental y los planes de activación del ahorro y la eficiencia energética presentados por el Ministerio de Industria, Turismo y Comercio el 1/08/2008 y anteriores, se abordó la elaboración del Plan Director de Ahorro y Eficiencia Energética de Adif, 2009-2014. El 3 marzo de 2009 se aprobó, en el Comité de Dirección, el citado Plan, que establece los objetivos (4), líneas de actuación (12) y medidas a corto (27) y medio plazo (40), así como de gestión (20), para lograr que la entidad sea referente en el ahorro y la gestión eficiente de la energía, siendo su ámbito de aplicación la energía para la tracción de los trenes (UT), que Adif pone a disposición de las empresas ferroviarias y el resto de la energía que consume la entidad en sus operaciones (UDT). En 2010 y 2011 se incorporan 5 nuevas medidas.

En el ámbito de la energía para usos distintos de la tracción (UDT), el Plan Director actúa sobre tres grandes ejes:

- Medidas de Gestión, que incluyen la gestión de los consumos, la concienciación del personal en el uso eficiente de la energía, gestión del marco normativo y herramientas para la gestión del Plan Director.



- Medidas Técnicas, orientadas a los distintos usos de la energía y basadas en la incorporación de tecnologías más eficientes en los elementos consumidores de energía.
- Implantación de sistemas de generación de energía de origen renovable.

En lo referente a la energía de tracción (UT), se plantean tres líneas de actuación:

- Gestión en la compra de la energía (incorpora objetivos en 2010).
- Recuperación de la energía generada en la frenada de los trenes (incorpora objetivos en 2014).
- Conducción eficiente (incorpora objetivos en 2014).

La aplicación práctica del Plan Director se realiza mediante planes anuales de implantación, elaborados con la participación de las distintas áreas de actividad, que recogen la descripción de las acciones proyectadas para ese año, así como la ubicación en la que se aplica, plazo, ahorros esperados y costes de implantación, realizándose un seguimiento trimestral. Hasta el 31 de diciembre, se han implantado 252 medidas en el ámbito de UDT (249 técnicas y renovables y 3 de combustible automoción de la renovación del parque de vehículos de mantenimiento de la infraestructura ferroviaria) que junto a las medidas de gestión, producen ahorros anuales en los consumos de energía y evitan la emisión de CO₂. Estas medidas afectan a 97 estaciones de viajeros, 30 instalaciones logísticas y 29 oficinas u otras instalaciones.

De otra parte, y en materia de eficiencia energética, se están realizando otras medidas/actuaciones, participando en la aplicación de la medida nº 13, del "Plan de Intensificación del Ahorro y la Eficiencia Energética", aprobado en Consejo de Ministros del 4 de marzo de 2011, a través de la implantación de la Circular de Presidencia 01/2009 "Medidas de Ahorro y Eficiencia Energética", de 3 de marzo de 2009. A su vez, la entidad ha colaborado en la elaboración del Plan de Ahorro y Eficiencia Energética del Grupo Fomento, incorporando las medidas de ahorro y eficiencia energética derivadas de la aplicación de Plan Director de Ahorro y Eficiencia Energética. Por último mencionar que Adif colabora, con 17 estaciones, en el "Plan de Activación de la Eficiencia Energética en 330 edificios de la Administración General del Estado".

4.2. SEGURIDAD

Como queda patente en la definición de su misión: "Adif debe 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 medio ambiental, y con altos estándares de calidad". La seguridad es un punto relevante sobre el que orbitan las decisiones y la actividad de la empresa en su compromiso con la sociedad a la que sirve, trabajando con una visión integral de la seguridad del sistema ferroviario que se compone de la seguridad en la circulación, la seguridad de personas y bienes, y la seguridad y salud de los trabajadores, obteniendo una gestión más eficiente de los recursos que destina a esta actividad.



Seguridad en la circulación

En el año 2011 se han producido en la RFI, 80 accidentes de tren y personas, frente a 94 en el mismo período del año 2010. De estos 80 accidentes, 24 fueron graves frente a los 25 producidos en 2010. En relación a los accidentes de maniobras, se produjeron 48 accidentes frente a 58 en el año anterior. La mejora del indicador viene explicado por el descenso del número de accidentes por descarrilamientos, pasando de 36 en 2010 a 29 en 2011.

Se han concedido certificados de seguridad a 4 empresas ferroviarias: Activa Rail, Ferrocarriles del Sur S.A. (FESUR), Alsa Rail S.A.U., y Ferrovial Railway. S.A., y otorgado 4 ampliaciones de los mismos a las empresas, RENFE Operadora, Comsa Rail Transport, Continental Rail S.A. y Logitren Ferroviaria S.A.U.

En el área de inversiones, en el año se ha invertido tanto en activos propios, señalización en líneas de alta velocidad fundamentalmente, como en activos del Estado: cerramientos, obras de mejora de señalización en vía y pasos a nivel, detectores de caldeo y elaboración del mapa de riesgo 3ª fase. El mapa de riesgos, en avanzado desarrollo, permite tener una visión de la RFI en cuanto a nivel de riesgo en la explotación por arrollamiento de personas en estaciones, arrollamiento en pasos a nivel y rebases de señal luminosa. Mediante modelos de evaluación y la toma de datos en todas las estaciones, señales y pasos a nivel, se pueden obtener informes sobre el nivel de riesgo para cada elemento y tramo evaluado. En el año fue integrada la base de datos de esta aplicación en los sistemas de información de la entidad y se inició el proceso de contratación de los trabajos a realizar en la fase 4 del proyecto, que incluye el desarrollo de los nuevos modelos para valorar el riesgo de arrollamiento de obstáculos en plena vía.

Durante el año se mantienen 976 títulos de conducción otorgados a personal de Adif, y se emiten 9.948 habilitaciones de personal relacionado con actividades de seguridad en la circulación tanto propio como de empresas externas. En el proceso de concesión de habilitaciones para que los centros de mantenimiento homologados puedan realizar su actividad de mantenimiento preventivo a los vehículos ferroviarios, durante el año 2011 se han emitido 9.994 habilitaciones. Por otro lado, en el proceso de comprobación del cumplimiento de las condiciones en que se otorgaron las habilitaciones se han realizado 50 inspecciones. Asimismo, se han concedido un total de 2.484 autorizaciones de circulación de material rodante, de las cuales 809 corresponden a vehículos nuevos o que han cambiado sus condiciones de circulación, y 1.675 a vehículos para pruebas, traslado de taller, etc.

El número de certificaciones de instalaciones de seguridad fueron 26. Cabe destacar: 1ª y 2ª fases de la variante Albacete–Alpera–Almansa–La Encina; nuevas estaciones en León, Gijón y Vigo–Guixar; instalaciones de las líneas C2 y C5 de las cercanías de Sevilla; subsistema ERTMS/ETCS nivel 2 para la línea de alta velocidad Madrid–Barcelona–Figueras, en el trayecto de Madrid a Lleida; nuevo acceso al aeropuerto de Barajas y nueva línea de alta velocidad Ourense–Santiago de Compostela.



Se han elaborado normas específicas de seguridad en la circulación, entre otras las que regulan: las condiciones generales de aplicación al transporte de mercancías peligrosas por ferrocarril; los accesos de los trenes y maniobras a los 14 puertos que han suscrito el convenio entre Adif y Puertos del Estado; el sistema ERTMS/ETCS nivel 2 para su implantación en líneas de ancho internacional y el desarrollo y publicación reglamentaria para la puesta en servicio de la nueva línea de alta velocidad entre Ourense y Santiago de Compostela.

Protección y seguridad

La delincuencia organizada para el robo de cable, de otros conductores y componentes metálicos en general, se ha incrementado notablemente por efecto de la crisis, el elevado precio de estos metales y su fácil venta. Estos delitos están afectando de forma notable a empresas y entidades como la nuestra, que utilizan estos materiales en tendidos eléctricos y de comunicaciones, constituyendo un problema de seguridad grave, por la anormalidad en la prestación de servicios públicos o de interés general y los daños económicos que se originan. Durante el presente año se han realizado un total de 4.357 inspecciones de seguridad, de las que se han obtenido datos que permitieron en colaboración con Fuerzas y Cuerpos de Seguridad, realizar numerosas operaciones, que permitieron por un lado la recuperación de material robado en cantidades significativamente superiores a las de años anteriores, y por otro el ingreso en prisión de los autores de los robos.

Otros datos significativos de las actuaciones del año han sido: el aumento de denuncias penales y administrativas interpuestas por el personal de protección y seguridad, con un incremento relevante respecto al año anterior; los 473 auxilios a accidentados en estaciones; las ayudas a usuarios (acompañamientos, búsquedas, extravíos); la recuperación de objetos perdidos y los más de 100 dispositivos especiales de seguridad (por desastres naturales, seguridad de autoridades, inauguraciones y demás hechos y reuniones de relevancia social).

Durante el año 2011 se han puesto en servicio un total de 92 nuevas instalaciones de seguridad y protección. La instalación de las mismas, así como su mantenimiento, están sujetos a normativa, tal como lo establece la Ley de Seguridad Privada, su reglamento de desarrollo y órdenes ministeriales que rigen en esta materia. Entre las que destacan el centro de protección y seguridad de Valencia Joaquín Sorolla, los sistemas de seguridad del CTV de Valladolid, los sistemas del intercambiador de Alcolea, así como instalaciones de protección y seguridad en 33 subestaciones eléctricas, y en 22 estaciones.

Mediante la actividad de validación de equipamiento de protección y seguridad, se obtiene una selección de equipamientos que han superado unos requerimientos de calidad y de integración de elementos o sistemas para adecuarse a las necesidades de las instalaciones de protección y seguridad, así como facilitar las labores de mantenimiento. El proceso de validación mantiene un listado de equipamientos actualizado de forma permanente, que a final del ejercicio constaba de 194 elementos, encontrándose 42 elementos en estudio.



Respecto de las actuaciones de autoprotección y emergencias, el 3 de octubre de 2011 fue aprobado en el seno del Comité de Dirección de Adif la implantación del Plan Director de Actuaciones ante Emergencias. En este año se han llevado a cabo un total de 46 simulacros de emergencias en diversos edificios e instalaciones dotados de plan de autoprotección. Por otra parte, se han elaborado o actualizado por revisión, un total de 61 planes de autoprotección. A su vez, las inspecciones realizadas en túneles para verificar el estado de los medios e instalaciones contemplados en sus planes de autoprotección, han sido 83, y las inspecciones de protección contra incendios han ascendido a 100.

Por último destacar la labor de formación en protección y seguridad, dirigida tanto a personal propio como a personal externo de organismos que actúan en situaciones de emergencia: bomberos, personal del servicio 112 de las comunidades autónomas, Unidad Militar de Emergencia, etc.

Seguridad y salud laboral

Finalizada en 2010 la vigencia del I Plan de Accidentalidad Cero 2006–2010, se definió el nuevo II Plan de Accidentalidad Cero. Con el objetivo de alcanzar un escenario de cero accidentes y consolidar una tendencia de mejora continua de los parámetros que miden la accidentalidad laboral, en enero en el seno del Comité de Dirección se aprobó el II Plan de Accidentalidad Cero 2011–2013, sustentado en cinco programas de actuaciones con objetivos definidos y cuantificados para cada año: formación específica en prevención de riesgos laborales, inspecciones internas del sistema de prevención, auditorías internas del sistema, jornadas y técnicas y un nuevo programa de actuación denominado "Sensibilización de Mandos Intermedios y Personal de Estructura".

En este año se han producido un total de 285 accidentes, de ellos 5 graves y 1 mortal, disminuyendo los Índices de incidencia respecto a años anteriores. También en el ámbito de las empresas contratistas de obras de construcción los resultados en accidentalidad laboral mejoran con respecto al año anterior.

Respecto a la salud laboral, la principal actividad de los servicios médicos de Adif son los reconocimientos médicos tanto generales como los reconocimientos psicológicos desarrollados en aplicación de la normativa laboral y de seguridad en la circulación; las campañas de medicina preventiva y de vacunación y el plan de acción contra las drogodependencias y el alcoholismo.

4.3. CALIDAD Y MEDIOAMBIENTE

Sistema de calidad

Con objeto de afianzar el objetivo de implantación de un sistema de gestión excelente en Adif se ha implantado un sistema de gestión por procesos, procediendo a la identificación, clasificación, mapeado, monitorización y documentación, tanto de los procesos clave como de los estratégicos y de soporte necesarios para el desarrollo de la actividad de la empresa.



Con el doble objetivo de facilitar la consecución de la certificación de toda la entidad (consolidando el sistema de gestión) y de avanzar en la unificación de la empresa, se decidió pasar de las 32 certificaciones que existían en el año anterior a 8 certificaciones de las direcciones generales, la Dirección de Comunicación y RR.EE. y la Secretaría General y del Consejo. Como resultado de ello, se han obtenido las 8 certificaciones hasta final de año, aunque una de ellas se encuentra pendiente de su finalización, enmarcadas en el proyecto Certadif según la norma ISO 9001/2008.

Respecto a las certificaciones medioambientales según ISO 14000, se han mantenido las existentes segregadas por estaciones e instalaciones logísticas, teniendo como objetivo durante el presente año la realización de los diagnósticos ambientales de las estaciones de la LAV Madrid-Levante. Destacamos la renovación de la certificación del sistema de gestión ambiental de la dirección ambiental de obras.

Las certificaciones en riesgos laborales (OHSAS) se han renovado con el objetivo de unificarlas en el presente año a las direcciones generales operativas y al propio órgano de prevención con un objetivo a medio plazo de obtener una única de la entidad.

Asimismo, durante el presente año se mantiene la certificación de gestión en I+D+i, afianzando de esta manera la gestión en esta materia.

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, se aconsejó la implantación de un sistema de gestión basado en el modelo EFQM de excelencia, modelo que es un marco de trabajo no prescriptivo basado en nueve criterios, que puede utilizarse para evaluar el progreso de una organización hacia la excelencia. En el presente ejercicio la entidad se propuso como objetivo realizar una evaluación por un licenciario externo de su sistema de gestión con el objetivo de obtener una puntuación de más de 450 puntos, y paralelamente realizar autoevaluaciones y evaluaciones por licenciarios externos de las direcciones generales, Secretaría General y del Consejo y Dirección de Comunicación y RR.EE. El resultado de la autoevaluación integral de Adif, recientemente presentado, supera dicho objetivo.

En lo referente a la participación de las personas en la mejora continua, el plan de participación "Compartimos talento" tiene como objetivo generalizar en todas las áreas de actividad la cultura de la participación, incrementando significativamente el número de proyectos de mejora y de personas implicadas en los sistemas de participación. Los equipos y grupos de iniciativa y mejora presentaron 67 trabajos, que se concretaron en propuestas de iniciativa y mejora de 22 direcciones. Por otra parte, el pasado 26 de abril se ha celebrado en Zaragoza la V Convención de Calidad y Medio Ambiente, con el lema "Adif, exportamos calidad". Este evento, de carácter anual, ha reunido a un nutrido número de profesionales de todos los niveles de la organización implicados en la mejora continua de los procesos.



Calidad en obras

En cumplimiento de los pliegos de prescripciones técnicas de los contratos de obras de construcción de las infraestructuras ferroviarias, los contratistas y las asistencias técnicas de obra (ACO) presentan un Plan de Calidad (PC) de las obras, que es validado por el director de obra y enviado a la Dirección de Calidad, Seguridad y Supervisión para su revisión y aprobación, y cuyo cumplimiento es controlado con posterioridad durante las auditorías de cumplimiento del Plan de Calidad, dando lugar a la emisión de los informes correspondientes.

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

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

Medio Ambiente

El Real Decreto Legislativo 1302/1986, modificado por la Ley 6/2010, de 24 de marzo, de modificación del texto refundido de la Ley de Evaluación de Impacto Ambiental de Proyectos (RDL 1/2008), dispone que los proyectos públicos o privados consistentes en la realización de obras, instalaciones o de cualquier otra actividad comprendida en dicho texto normativo, deberán someterse a una evaluación de impacto ambiental. Entre estas actuaciones se encuentra la "construcción de líneas de ferrocarril para tráfico de largo recorrido".

Por ello, para cada actuación de este tipo se elabora el estudio de impacto ambiental que, tras someterse al trámite de información pública y formulación de alegaciones, da lugar a la declaración de impacto ambiental (DIA) que emite y publica el órgano ambiental competente, y donde se requieren una serie de medidas preventivas y correctoras, y pautas para el plan de vigilancia ambiental. Con independencia del control ambiental de los proyectos, las DIAs que condicionan la ejecución de las líneas de alta velocidad exigen la presencia de una figura de supervisión denominada director ambiental de obra.



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

El Estatuto de Adif establece que, en los supuestos en los que la aprobación de los proyectos corresponda a la entidad, ésta ostentará las facultades de supervisión y, en su caso, de certificación del cumplimiento de la declaración de impacto ambiental de los mismos.

El sistema de aseguramiento del cumplimiento de la DIA con el que se dota la entidad, se apoya en las instrucciones y recomendaciones para la redacción de proyectos de plataforma, y en el pliego de prescripciones técnicas, velando por el cumplimiento de la normativa ambiental de aplicación. Por otro lado, por criterios de independencia el anejo de integración ambiental es supervisado por un órgano independiente al que redacta. La integración ambiental de los proyectos de plataforma (redacción y supervisión) ha supuesto en el año la emisión de 409 informes de revisión ambiental correspondientes a 93 proyectos. También se han emitido, a petición de la Secretaría General y del Consejo 7 informes de observaciones a nuevos textos normativos de índole ambiental.

En diciembre de 2011 AENOR certificó el sistema de control y vigilancia del cumplimiento de las condiciones de la DIA durante la fase de construcción de la infraestructura que se lleva a cabo a través de los directores ambientales de obra, conforme a la Norma ISO 14001.

En materia de contaminación acústica se dio respuesta a 63 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. En la gestión de residuos peligrosos se ha implantado el nuevo modelo de gestión corporativa que tiene como objetivo la reducción de centros de recogida, coordinados, a su vez, por un único gestor. Igualmente, y en el marco de la descontaminación de suelos afectados históricamente, además de continuar con las acciones iniciadas anteriormente, se ha intervenido en 32 de las 40 instalaciones identificadas.

4.4. RECURSOS HUMANOS

Plan de recursos humanos

Dentro de las actuaciones que se llevan a cabo en el ámbito de los recursos humanos, se ha desarrollado el Plan Social, consensado por la dirección de la empresa con la representación de los trabajadores, y dentro del cual destacan dos actuaciones: por un lado, el



Expediente de Regulación de Empleo (ERE) 2006-2010 y por otro, la incorporación de trabajadores a través de la oferta de empleo público. Este acuerdo incluye una tasa de reposición de empleo para reequilibrar la plantilla de Adif, procurando, al mismo tiempo, incorporar nuevos trabajadores con competencias en áreas de las que la entidad tiene necesidad, sustituyendo a los trabajadores prejubilados y rejuveneciendo la plantilla. Siguiendo las necesidades de las diferentes áreas de la empresa en los últimos años se aprobaron 1.457 plazas.

Durante el periodo 2006-2010 se han adherido al Expediente de Regulación de Empleo 2.212 trabajadores. Con el fin de ejecutar en su integridad las bajas aprobadas se solicitó y se aprobó por el Ministerio de Trabajo e Inmigración, la ampliación del periodo de vigencia de la autorización de extinción de relaciones laborales hasta alcanzar el cupo de 2.500 adhesiones. En 2011 se completó dicho cupo con 2.370 prejubilaciones y 130 bajas incentivadas.

Desarrollo directivo

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

Entre los proyectos en esta materia merece destacar el Proyecto Mentor donde participan los mentores (personas con mucha experiencia) y los mentorizados (personas con potencial) y cuyo objetivo es la transmisión de conocimiento a los directivos que serán protagonistas del relevo. Desde su inicio este proyecto ha acogido a 127 mentores (directores y gerentes) y 247 mentorizados (jefes y jefes de gabinete). Los centros de evaluación competenciales, el sistema de evaluación del desempeño, los talleres de desempeño de competencias, la comunidad de desarrollo directivo 2.0, el desarrollo de competencias a través de los sistemas de participación y el proyecto piloto, Proyecto LIDERE, son otras de las iniciativas y actuaciones relevantes llevadas a cabo.

Otros temas

Formación. Durante 2010 se han impartido 651.957 horas de formación, obteniendo una media de 49 horas por trabajador. Las áreas en las que se ha centrado han sido desarrollo y mantenimiento de la infraestructura, seguridad en la circulación, salud y prevención, protección civil, gestión y habilidades, informática y calidad y medio ambiente. Durante el año se ha ido mejorando el sistema de teleformación centro de formación virtual (CFV), hasta alcanzar el 37% de la formación.

Plan de Igualdad. En cumplimiento de lo recogido en la legislación, y con el objeto de seguir avanzando en la igualdad de mujeres y hombres en la entidad, se aprobó el 2 de marzo



de 2010 entre la Dirección y el Comité General de Empresa el I Plan de Igualdad de Oportunidades y no discriminación, con vigencia hasta el 31 de diciembre de 2012. En el año se ha realizado el seguimiento y análisis de la evolución de los indicadores del mismo: representatividad de género, procesos de gestión de personal (selección, formación y promoción), imagen y lenguaje, etc; constatándose la evolución positiva. Se ha seguido avanzando en la conciliación laboral/familiar, en el diseño de un programa piloto de teletrabajo y en los protocolos de actuación ante situaciones de acoso laboral y acoso sexual.

Negociación de II Convenio Colectivo. El 31 de diciembre de 2010 finalizó la vigencia del I Convenio Colectivo de Adif, constituyéndose el 6 de abril de 2011 la comisión negociadora del II una vez celebradas las elecciones sindicales y conformado el nuevo Comité General de Empresa.

Calidad y modelo EFQM. Se ha continuado con el proceso del sistema de calidad, certificación ISO 9001:2008, avanzándose con el proceso estratégico de organización, completándose así todo el sistema de calidad del área lo que ha ayudado a la obtención de la certificación global. Respecto del modelo EFQM se ha diseñado e implantado el cuadro de mando integral, con un completo sistema de indicadores de resultado e inductores, alineados con los análisis del nuevo ciclo estratégico 2011-2014 de la entidad.

En los cuadros siguientes se describe la distribución de los trabajadores de la entidad a 31 de diciembre de 2011 por áreas de gestión, grupos profesionales, por edades y antigüedad en la entidad, y su distribución geográfica por Comunidades Autónomas.

ÁREAS DE GESTIÓN	EFFECTIVOS
Presidencia	16
D.G. de Seguridad, Organización, y RR.HH.	565
D.G. Económica Financiera y de Control	544
D.G. Desarrollo Estratégico y Relaciones Internacionales	63
D.G. de Explotación de la Infraestructura	3.262
D.G. de Operaciones e Ingeniería	8.236
D.G. de Grandes Proyectos de Alta Velocidad	284
Dirección de Comunicación y Relaciones Exteriores	63
Secretaría General y del Consejo	45
Otros	171
TOTALES	13.249

GRUPOS PROFESIONALES	EFFECTIVOS
Personal operativo	11.377
Estructura de apoyo	1.006
Estructura de dirección	866
TOTALES	13.249



EDAD	%
Hasta 35 años	7,82
Entre 36 y 50 años	46,92
Más de 50 años	45,26

ANTIGÜEDAD	%
Entre 0 y 12 años	13,43
Entre 13 y 19 años	2,39
Entre 20 y 27 años	24,67
Entre 28 y 35 años	52,71
Más de 36 años	6,80

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

COMUNIDAD AUTÓNOMA	EFFECTIVOS
Andalucía	1.793
Aragón	657
Asturias	272
Cantabria	162
Castilla y León	1.668
Castilla La Mancha	743
Cataluña	1.631
Extremadura	261
Galicia	631
Madrid	3.329
Murcia	181
Navarra	177
País Vasco	596
La Rioja	65
Comunidad Valenciana	1.083
TOTAL	13.249

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 instrumentos legales se enmarca, además, dentro de la política de la Unión Europea de alcanzar niveles de calidad estratégicos, en aras de la búsqueda de la



competitividad del ferrocarril y de la potenciación de los tráficos, tanto de mercancías como de viajeros, dentro de un sistema liberalizado de transporte ferroviario.

Los acuerdos parten de la situación que se registraba a 31 de diciembre de 2004, y tienen como objetivo mantener, en un primer momento, el *status quo* existente en esa fecha para, inmediatamente después, avanzar en el logro de objetivos mucho más exigentes. Con esta decisión se pretende evitar distorsiones que pudieran menoscabar el servicio último que se presta a usuarios y clientes.

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

Para la regulación y gestión de los servicios en las estaciones de viajeros, se han suscrito tres: 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 se refieren a diversos aspectos: ayuda en caso de accidentes; mantenimiento del parque de material de mantenimiento de infraestructuras de líneas convencionales; mantenimiento de los tractores de las terminales de mercancías; transporte por ferrocarril de los materiales que mantenimiento de líneas convencionales precisa para el desarrollo de su labor; utilización conjunta de los sistemas de información; prestación de servicios de tracción y personal de conducción en las líneas de ancho UIC; mantenimiento de instalaciones en los talleres y playas de vía de Cerro Negro, La Sagra y Santa Catalina; suministro de energía para usos distintos de tracción (UDT); el referido a los títulos de transporte ferroviario utilizados por el personal y beneficiarios de Adif y otros como los relacionados con la gestión ambiental y fomento de la movilidad sostenible.

En el año 2008 se firmaron nuevos acuerdos por los que se formaliza la aplicación de la Orden FOM/2909/2006 del derecho de usufructo sobre bienes inmuebles e instalaciones vinculadas con el transporte ferroviario de mercancías, para espacios comerciales y campos. Y en el ámbito de las estaciones de viajeros, en el año 2009 destaca la formalización del acuerdo con Renfe Operadora para la prestación de servicios de ayuda a viajeros con discapacidad y movilidad reducida que, contemplando un compendio de servicios, se lleva a cabo bajo la marca "Atendo". Dicho servicio está disponible actualmente en 125 estaciones, en 66 con carácter permanente y en 59 con carácter puntual. Con fecha 18 de noviembre de 2011 y efectos retroactivos a partir de 1 de julio de dicho año, este servicio se presta exclusivamente por Renfe-Operadora.

En el presente ejercicio se ha vuelto a suscribir un nuevo acuerdo relativo a la gestión integral y administración de estaciones de cercanías, que sustituye al firmado en el año 2005, por cuanto el desarrollo en el periodo transcurrido del nuevo modelo ferroviario impulsado por



la Ley 39/2003 y la obligada adaptación de la prestación de los servicios de cercanías al contenido del Acuerdo de Consejo de Ministros de 2 de julio de 2010, por el que se establecen las bases para la fijación de las obligaciones de servicio público en los servicios de transporte ferroviario de viajeros, aconsejan su renovación y adaptación. Tiene por objeto la encomienda a Renfe Operadora de la gestión integral y administración de las estaciones que se detallan en el anexo del convenio, en razón de su vinculación con la explotación de los servicios de transporte de cercanías que se desempeña en dichas estaciones.

4.6. OTROS CONVENIOS Y ACUERDOS DE COLABORACIÓN

La actividad de Adif está imbricada en el desarrollo urbano y afecta a la calidad de vida de los ciudadanos. Es por ello que la integración del ferrocarril en las ciudades debe realizarse en coordinación con las distintas administraciones afectadas, de modo que desde la fase de diseño se integre la infraestructura en la ordenación urbana y se minimice el efecto barrera y las molestias que se puedan ocasionar. En ese sentido se han suscrito, a modo de resumen, convenios de colaboración en materia de integración de las infraestructuras ferroviarias en ciudades con el Gobierno Vasco y la Diputación Foral de Guipúzcoa, Junta de Castilla y León y los ayuntamientos de Málaga, Andoain, Fene, Irún, Montcada y Reixac, Aldaia, Alaquas, Xirivella, Donostia-San Sebastián, Salou, Granollers y Cuenca.

Adif y Puertos del Estado firmaron varios para regular el acceso ferroviario a diversos puertos de Cataluña, Galicia, Valencia, Andalucía y el País Vasco, así como al resto de las infraestructuras existentes en los mismos, con el objetivo de favorecer una gestión coordinada y mejorar la integración del ferrocarril en la cadena logística. Asimismo se han suscrito acuerdos y adendas para dar continuidad a los firmados anteriormente, con Red ferroviaria Vasca Euskal-Trenbide Sarea, Confederación Hidrográfica del Guadalquivir, Valladolid Alta Velocidad 2003, León Alta Velocidad 2003 S.A. y Palencia Alta Velocidad S.A.

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, añadiendo a los existentes con las Comunidades Autónomas de Galicia, Madrid, Extremadura, Murcia, Cantabria, Castilla La Mancha, Valencia, Cataluña, Aragón y la Comunidad Autónoma de Castilla y León, el firmado en 2011 con la Comunidad Foral de Navarra.

En proyectos relacionados con I+D+i se han suscrito acuerdos de colaboración con las universidades de Almería, Córdoba, Granada y Extremadura, que tienen como objetivos comunes identificar las actuaciones de formación en I+D+i, de asesoría, vigilancia y prospectiva tecnológica; y con TRAGSA adenda al marco de colaboración para la realización de actuaciones, trabajos, asistencias técnicas, consultorías, y prestación de servicios en los ámbitos rural, agrario, forestal y medioambiental. Siguiendo la línea de actuación iniciada para el establecimiento de un marco general entre esta entidad y diferentes empresas del sector con



las que llevar a cabo y desarrollar actividades relacionadas con la investigación científica, el desarrollo tecnológico y la innovación ferroviaria en el centro de tecnologías ferroviarias (CTF) en Málaga, se han suscrito convenios y acuerdos marco de colaboración con 17 empresas y entidades. Asimismo, se suscribió un acuerdo marco de colaboración institucional con la Fundación Centro Innovación Andaluz para la Construcción Sostenible (CIAC), y sendos convenios, uno con INECO sobre el sistema iCECOF, en donde se reconoce la propiedad intelectual e industrial del mismo a Adif, y otro con Red Eléctrica que pretende consolidar un marco estable entre las partes. Por último mencionar el convenio de colaboración con Feve para implantar el sistema DaVinci en su red, y con Seat para la prestación de servicios logísticos en las instalaciones ferroviarias de la factoría en Martorell.

También, el compromiso de Adif con el respeto al patrimonio ambiental y cultural, la profundización y extensión del modelo de gestión y socialmente responsable (RSC) y la mejora de la accesibilidad a las estaciones, se ve reforzado con los convenios de colaboración y protocolos firmados, entre otros, con la Fundación Iberoamericana de las Artes (FIBART), para la difusión de la cultura iberoamericana, con la Federación de Asociaciones de Scouts de España (ASDE) al objeto de fomentar actitudes de conservación medioambiental y protección de la diversidad biológica y con la Fundación Plan Internacional España que tiene por objeto la realización de actividades conjuntas destinadas a mejorar las condiciones de vida de los niños de los países que no se desarrollan. Asimismo, teniendo en cuenta que parte del patrimonio gestionado por nuestra entidad no tiene una utilidad directa como infraestructura ferroviaria, por ser activo en desuso, esta se pone al servicio de los ciudadanos con la finalidad de que esté disponible y responda a las necesidades de la sociedad; por lo que a los suscritos anteriormente para la cesión gratuita de activos en desuso, financiación de rehabilitación de edificios y cesión de material ferroviario, con el Ayuntamiento de Miño, la Empresa Pública de Suelo de Andalucía (EPSA), Asociación del ferrocarril de Venta de Baños, Fundación dos Ferrocarriles de Galicia y Ayuntamiento de Águilas; se suma el convenio de colaboración con el Ministerio de Fomento para financiar las obras de rehabilitación de una nave del Museo del Ferrocarril de Vilanova i la Geltrú.

Con las Administraciones Públicas (Administración General del Estado, Comunidades Autónomas y las Entidades Locales) en el año 2011 destacar, además del contrato programa con la AGE, el protocolo entre el Ministerio de Fomento, la Generalitat Valenciana, Renfe-Operadora y el ente gestor de la Red de Transporte y Puertos de la Generalitat Valenciana (GTP) para el desarrollo de actuaciones del corredor ferroviario denominado Tren de la Costa Valencia-Alicante.

Por último en cuanto a la gestión sobre Vías Verdes, se ha procedido a la firma de convenios de arrendamiento con el Ayuntamiento de Segovia de determinados inmuebles para su uso como Vía Verde, con el Consorcio de la Vía Verde del Valle del Eresma para la creación de su Vía Verde, el Ayuntamiento de Fene (A Coruña) para la puesta en marcha de la senda entre



San Valentín y Maniños, y los Ayuntamientos de Huesca y Alerre para la puesta en marcha de la Vía Verde Huesca–Alerre.

4.7. PROYECTOS INTERNACIONALES

El objetivo general que persiguen las actividades internacionales de la entidad, además de la defensa de sus intereses, es rentabilizar el conocimiento y experiencia de Adif con la consecución de proyectos. Para ello se siguen líneas de trabajo orientadas a fomentar la participación en actividades del exterior impulsando la integración de la red nacional en la red europea e incrementando la dimensión del negocio en el exterior.

Así, en 2011 se ha reforzado desde las instituciones correspondientes a nivel europeo (Parlamento Europeo, Consejo de Ministros y Comisión Europea) el tratamiento común de los instrumentos de modernización del ferrocarril (destacando el impulso a corredores europeos y redes transeuropeas e interoperabilidad). Se siguen así las estrategias marcadas en el Libro Blanco presentado en marzo, orientadas a conseguir un espacio ferroviario europeo único basado en un sistema de transportes competitivo y eficiente, destacando al modo ferroviario como elemento clave para su consecución. En esta estrategia han jugado un papel destacado los organismos internacionales en los que participa activamente Adif (UIC, CER, EIM, ERA, CEEP, Rail Net Europa), utilizados como plataformas técnicas y/o políticas para impulsar los intereses del sector ferroviario y para apoyar, coordinar y realizar actividades y proyectos internacionales dirigidos tanto al desarrollo y financiación de infraestructuras como a la mejora tecnológica, la investigación, desarrollo e innovación.

En este sentido, se participa en las agrupaciones europeas de interés económico (AEIEs) creadas para impulsar los corredores internacionales que afectan a España: AEIE Corredor D, creada en 2007 para apoyar la implantación de ERTMS y el desarrollo del transporte ferroviario de mercancías sobre el corredor mediterráneo entre Valencia y Ljubjana; AEIE SEA Sur Europa Atlántico Vitoria–Dax, creada en 2005 para desarrollar la correspondiente conexión ferroviaria internacional; AEIE AVEP Alta Velocidad España–Portugal, que ha desarrollado estudios y definido las actuaciones en el tramo internacional, con estaciones de viajeros y mercancías en Badajoz/Caia; AEIE TCP Travesía de Gran Capacidad de los Pirineos, constituida en 2010 habiéndose licitado y adjudicado en el presente ejercicio un primer estudio de análisis de tráfico en torno a una futura conexión ferroviaria central; y AEIE User’s Group ERTMS, dirigida a la armonización de las especificaciones técnicas y reglamentarias de operación de dicho sistema de gestión de tráfico ferroviarios.

Un segundo espacio de actividad se ha dirigido al desarrollo de la cooperación y el negocio internacional. Fruto de la experiencia de gestión y capacidad tecnológica que se deriva del proceso de modernización ferroviaria llevada a cabo en España, se comienzan a concretar nuevas oportunidades de negocio en el mercado internacional. Así, se complementan colaboraciones dirigidas al reforzamiento institucional y empresarial con otros países, en base a



las directrices recibidas desde el Ministerio de Fomento de apoyo al conjunto del sector industrial español, considerando el sector ferroviario como estratégico para la política de internalización y apertura de mercados internacionales.

Con independencia del proyecto HARAMAIN, que se comentará a continuación, destacar el acuerdo de colaboración firmado con BHZJK, el gestor de infraestructuras de Bosnia y Herzegovina, para la modernización de la red ferroviaria de dicho país, y la continuación de las colaboraciones con países considerados estratégicos, con los que se tiene acuerdos de colaboración: con RZD (Rusia), TCDD (Turquía), ONCF (Marruecos) y con PKP PLK (Polonia). También, en el plano internacional, mencionar el seguimiento de los planes de desarrollo de la alta velocidad, y la colaboración con los organismos y autoridades, en Estados Unidos y Brasil.

Proyecto HARAMAIN

Arabia Saudí ha iniciado la construcción, con financiación pública, de una nueva línea ferroviaria de Alta Velocidad de 449 km, entre las ciudades de Meca y Medina (la llamada Haramain High Speed Rail – HHR), de tráfico exclusivo de viajeros y de cuatro estaciones (Meca, Jeddah, Centro Económico KAEC y Medina). El proyecto consiste en el diseño, construcción, operación y mantenimiento de la línea, en régimen BOT (build, operate and transfer) para la Organización de Ferrocarriles Saudí (SRO).

El proyecto se ejecuta en dos fases:

- fase 1 subdividida en dos partes: construcción de la obra civil–plataforma y construcción de las estaciones;
- fase 2, adjudicada al consorcio español, subdividida a su vez en dos fases: fase CAPEX, construcción de la superestructura, puesta en servicio de la línea y suministro del material rodante, con una duración estimada de 51 meses; y fase OPEX, operación del ferrocarril y mantenimiento de la línea y el material rodante, durante 12 años.

El Consorcio Al Shoula, adjudicatario de la fase 2 del proyecto, está formado por 14 entidades y empresas (2 saudíes y 12 españolas), ha dirigido los procesos de elaboración y defensa de la oferta hasta su adjudicación. Adif es responsable de la gestión y seguimiento del diseño, proyecto, construcción y puesta en servicio de la línea. Asimismo es responsable de la operación y mantenimiento de las infraestructuras y las estaciones.

Las principales características del proyecto son:

- Longitud 449 km (Meca–Jeddah 78 km, Jeddah–Medina 371 km).
- Estaciones en construcción: La Meca, Jeddah, KAEC (King Abdullah Economic City) y Medina Central. Además figura otra estación en proyecto, KAIA.
- Velocidad de diseño 320 km/h, con una velocidad comercial de 300 km/h.
- Tiempo de viaje Meca–Medina, menor de 2h30´ (con paradas en Jeddah, KAIA, KAEC).
- Demanda media estimada de 160.000 viajeros/día.
- Doble vía de ancho 1.435 mm, electrificación 25 kV, 60 Hz y ERTMS Nivel 2.
- Trenes al inicio de la operación: 35 unidades.



El ámbito de actuación de Adif se divide en las siguientes áreas de trabajo:

- Ingeniería, superestructura y mantenimiento. En la fase CAPEX participa en el equipo de la interface para la recepción de la infraestructura, es responsable del control del proyecto constructivo, de la gestión del proyecto durante la construcción, de la integración de los sistemas y de la puesta en servicio. Asimismo es responsable de la preparación de la normativa, manuales, procedimientos y documentación técnica relacionada con el mantenimiento. En la fase OPEX es responsable de la dirección del mantenimiento.
- Circulación. En la fase CAPEX participa en el diseño, proyecto, instalación, pruebas y puesta en servicio de los sistemas y equipos de gestión del tráfico ferroviario. Asimismo es responsable de la elaboración de la normativa, manuales, procedimientos y documentación técnica relacionada con la circulación. En la fase OPEX es responsable de la supervisión y gestión en tiempo real y diferido del tráfico ferroviario, así como de la planificación y gestión de la capacidad de la línea.
- Estaciones. Durante la fase CAPEX participa en el equipo de la interface para la recepción de las estaciones y es responsable de la preparación de normativa, manuales, procedimientos y documentación técnica relacionada con la gestión de las estaciones. Durante la fase OPEX es responsable de la operación y el mantenimiento de las estaciones, así como de la explotación comercial de las mismas.
- Seguridad en la circulación. En la fase CAPEX es responsable de la elaboración de la normativa de seguridad en la circulación, verificando y validando los dosieres de seguridad de las instalaciones. En la fase OPEX es responsable de la planificación y dirección del sistema de gestión de seguridad en la circulación. Asimismo realiza la investigación de accidentes e incidentes ferroviarios.
- Seguridad y protección civil. En la fase CAPEX elabora los planes de actuación, normativa y procedimientos técnicos en materia de seguridad relacionados con la zona segura de las estaciones. En la fase OPEX es responsable de la dirección y el control de los recursos de seguridad en la zona segura de las estaciones.
- Formación. En la fase CAPEX realiza la dotación de elementos del centro de formación y las acciones formativas habilitantes del personal de las áreas de mantenimiento, circulación, seguridad en la circulación y estaciones. En la fase OPEX lleva a cabo las acciones formativas anuales de reciclaje y los aspectos formativos del programa de saudización.



5. HECHOS POSTERIORES

Con fecha 20 de julio de 2012, se ha aprobado el Real Decreto 22/2012, por el que se adoptan medidas en materia de infraestructuras y servicios ferroviarios. Este Real Decreto prevé en su artículo 2, la extinción del entidad pública empresarial Ferrocarriles Españoles de Vía Estrecha (en adelante, Feve) con fecha 31 de diciembre de 2012, subrogándose Adif y Renfe Operadora en los derechos y obligaciones de aquella y asumiendo la titularidad de los bienes que, al fecha de entrada en vigor de esta norma, estén adscritos o pertenezcan a la entidad que se extingue. El traspaso se efectuará a su valor contable.

Mediante Orden del Ministerio de Fomento se determinará la adscripción a Adif o a Renfe Operadora de los bienes, derechos y obligaciones de Feve, en función de su actual adscripción a la infraestructura o las operaciones.

Asimismo, mediante Orden del Ministerio de Fomento se determinarán los trabajadores que deban integrarse en Adif y Renfe Operadora.

También a través de orden ministerial se fijarán las cuantías de los cánones correspondientes a las líneas ferroviarias y a la utilización de las estaciones u otras instalaciones procedentes de la extinción de Feve y cuya administración se encomienda a Adif.



6. CONSEJO DE ADMINISTRACIÓN Y DIRECCIÓN A 31 DE DICIEMBRE DE 2011

Consejo de Administración

PRESIDENTE:

D. Antonio González Marín

VOCALES:

D^a. Mercedes Caballero Fernández

D. Javier Hurtado Domínguez

D. Félix Díaz Martínez

D. José Carlos Alcalde Hernández

D. Carlos Bartolomé Marín

D. Juan Carlos Cáceres Díez

D. Gerardo Luis Gavilanes Ginerés

D. Carlos María Juárez Cólera

D^a. Mercedes Rodríguez Arranz

D. Juan Ángel Mairal Lacomá

SECRETARIA:

D^a. María Rosa Sanz Cerezo

Dirección

PRESIDENTE:

D. Antonio González Marín

SECRETARIA GENERAL

D^a. María Rosa Sanz Cerezo

DIRECTOR GRAL. DE SEGURIDAD

ORGANIZACIÓN Y RR.HH.

D. Luis Carlos de la Peña Arizaga

DIRECTOR GRAL. ECONÓMICO

FINANCIERO Y DE CONTROL

D. Ricardo Bolufer Nieto

DIRECTOR GRAL. DE GRANDES

PROYECTOS DE ALTA VELOCIDAD

D. Luis María Pérez Fabregat

DIRECTOR GRAL. DE DESA-ESTRATEGICO

Y RELAC-INTERNACIONALES

D. Luis Fernando López Ruiz

DIRECTOR GRAL. DE OPERACIONES

E INGENIERÍA

D. Alfonso Ochoa de Olza Gale

DIRECTOR GRAL. DE EXPLOTACIÓN

DE LA INFRAESTRUCTURA

D. Miguel Ángel Campos García

DIRECTOR DE COMUNICACIÓN Y RR.EE.

D. Pedro José Alonso Ruiz

Madrid, 12 de septiembre de 2012

EL PRESIDENTE

Fdo.: Enrique José Verdeguer Puig